

Sociedade e Economia do Conhecimento na Requalificação Urbana: O Caso do Bairro Lagoinha em Belo Horizonte, MG

Arq. Riane Ricceli do Carmo
Dra. Aline Werneck Barbosa de Carvalho

Instituições: Universidade Federal de Minas Gerais
Universidade Federal de Viçosa

Resumo

A partir da segunda metade do século XX as cidades iniciaram um novo processo de transformação impulsionado pela sociedade e pela economia do conhecimento que tem se consolidado com o advento da era pós-industrial. Contudo, o padrão de urbanização que caracteriza a grande maioria das cidades brasileiras ainda é fortemente impactado pelas transformações ocorridas no período industrial, mantendo significativa parcela da população em periferias precárias e sem usufruir dos benefícios da urbanização. Nesse sentido, tendo como objeto de estudo a cidade de Belo Horizonte e especificamente o bairro Lagoinha, o qual tem passado nas últimas décadas por um processo de degradação urbana e social, tem-se como objetivo apresentar um conjunto de diretrizes e linhas de ação para a requalificação do bairro. As propostas formuladas têm como fio condutor a reestruturação do sistema de mobilidade urbana e transporte público da capital mineira, além dos novos paradigmas que orientam o desenvolvimento das cidades contemporâneas.

1. Introdução

A partir da segunda metade do século XX, impulsionado pelo advento da era pós-industrial, iniciou-se um processo de transformação no qual a sociedade industrial começa a ceder espaço à sociedade do conhecimento. Nesse contexto, o desenvolvimento de novas formas de comunicação e de acesso à informação, a ampliação da economia dos serviços e a dinamização do fluxo internacional de recursos atribuíram significativa importância ao capital cultural.

No final dos anos 1980 acentuou-se a discussão acerca de assuntos como: cultura, artes, planejamento cultural, recursos e indústrias culturais, especialmente nos Estados Unidos, Reino Unido e Austrália. Em 1988, ocorreram conferências internacionais importantes com o objetivo de discutir a relação entre cultura, artes e o desenvolvimento das cidades: "Artes e a Cidade em Transformação: Uma agenda para a Regeneração Urbana", em Glasgow, Reino Unido e "Cidade Criativa", em Melbourne, Austrália¹. Nas décadas seguintes o debate espalhou-se pela Europa e outros países, através de uma série de publicações e experiências citadinas notáveis como a de Barcelona, Medellín e outras.

Cada vez mais se tem consolidado o pensamento de que a criatividade deve abarcar a cidade em todas as suas instâncias (social, política, cultural, organizacional, econômica e tecnológica) e que a criação de espaços de convívio/sociali-

¹ Traduzido pelas autoras de: "Arts and the Changing City: An Agenda for Urban Regeneration" e "Creative City", respectivamente.

zação é necessária ao estímulo de um ambiente criativo, favorecendo o desenvolvimento das cidades. Além disso, assume-se a noção de que a produção de bens e serviços padronizados deve ser substituída pela produção de bens e serviços inovadores, de modo eficiente e sustentável. Nesse contexto o desenvolvimento das tecnologias de informação assume o papel de propulsor da inovação e as práticas sociais são impactadas pelo desafio da inovação, por meio da exposição crescente à participação, à comunicação e ao compartilhamento. (Cf. REIS et al, 2009).

Dessa forma, outra importante condição que caracteriza a sociedade contemporânea é a substituição de vínculos de proximidade por vínculos de conexão, propiciada pelo desenvolvimento da eletrônica e da telemática. Essa condição atribuiu à mobilidade urbana uma importância superior àquela verificada em períodos anteriores à cidade contemporânea, operando sobre as decisões de localização de imóveis e promovendo alterações nas dinâmicas sócio-espaciais. (Cf. VALLEJO, 2009). Dessa forma, a noção do centro das cidades como o lugar mais dinâmico da vida urbana e referencial simbólico das cidades começa a diluir-se em função da expansão das áreas urbanas e do surgimento de uma rede de subcentros. Constitui-se um território, no qual são intercalados espaços centrais e periféricos, cuja sobrevivência está diretamente ligada à sua capacidade de atrair usuários. (VARGAS, et al, 2006; VALLEJO, 2009).

Contudo, as cidades brasileiras ainda são fortemente impactadas pelas transformações ocorridas no período industrial, derivadas do ideário de progresso e modernização expresso nas mudanças políticas na década de 1930 através da regulamentação do trabalho urbano e incentivo à industrialização, o qual fez com que o Brasil ingressasse em um processo acelerado de urbanização. O aumento do contingente populacional nas cidades e da dinamização econômica em escala planetária impôs significativas alterações no tecido urbano e na coesão social, as quais se relacionam diretamente com o agravamento das tensões sociais que decorrem da apropriação inequânime dos recursos acumulados na forma urbana, sobretudo, nas grandes cidades.

As consequências desse fenômeno podem ser observadas na constituição de um espaço urbano fragmentado, que se caracteriza por diferentes usos, apropriações e ofertas de recursos, bem como na interveniência de distintos agentes e atores sociais que operam sobre a produção da cidade determinando a construção de territórios díspares, induzindo a ação do Estado, e, ainda, pela manutenção de significativa parcela da população em periferias e moradias precárias,

sem usufruir dos benefícios da urbanização, os quais são caracterizados pelas oportunidades de educação, trabalho, saúde, lazer etc.

Nesse contexto, o presente trabalho propõe uma reflexão acerca do atual padrão de urbanização que caracteriza as cidades brasileiras e sua relação com a mobilidade urbana sustentável. Tendo como objeto de estudo o desenvolvimento urbano da cidade de Belo Horizonte, MG e especificamente do bairro Lagoinha, o qual tem passado nas últimas décadas por um intenso processo de degradação urbana e social decorrentes de sucessivas intervenções urbanísticas que privilegiaram o uso do automóvel individual, tem-se como objetivo apresentar um conjunto de diretrizes e linhas de ação voltadas para a requalificação do bairro. As propostas formuladas têm como fio condutor a reestruturação do sistema de mobilidade urbana e transporte público da capital mineira, com ênfase no uso dos meios de transporte coletivos e não-motorizados. Além disso, tendo em vista os novos paradigmas que orientam o desenvolvimento das cidades contemporâneas, as diretrizes formuladas visam transformar a estrutura socioeconômica do bairro a partir do investimento no capital cultural, aperfeiçoamento de suas instituições democráticas, valorização das singularidades culturais locais e de suas voçes econômicas.

2. O Atual Padrão de Urbanização Brasileiro e a Emergência de um Novo Conceito de Mobilidade Urbana

Em 1940, a população urbana era equivalente a 31,2% da população brasileira, enquanto em 1980 esse índice passou para 67,6% (SANTOS, 2008). De acordo com o Censo 2010, 84,35% da população residem em áreas urbanas (IBGE, 2010). No entanto, a urbanização no Brasil ocorreu simultaneamente a processos de degradação social e ambiental.

De maneira geral, a expansão das cidades brasileiras através da ocupação desordenada do solo, que combina áreas vazias, parcelamentos desarticulados e processos de periferização, resulta no provimento insatisfatório de infraestrutura e serviços, bem como onera os cofres públicos, gerando desperdícios e deseconomias pelo desvio de recursos que poderiam apresentar um retorno social mais efetivo (VALLE, 1999). Além disso, esse modelo de urbanização caracteriza-se por concentrar oportunidades em fragmentos da cidade e estender periferias precárias a locais cada vez mais distantes, ocupados pela população de baixa renda e, por vezes, frágeis do ponto de vista ambiental, configurando o que Rolnik (2006) denomina urbanismo de risco e gerando uma enorme necessidade de circulação

que contribui para o agravamento da crise do atual modelo de mobilidade urbana e representa uma das deseconomias do presente padrão de urbanização.

É ainda importante considerar a ação do capital especulativo sobre as áreas periféricas e o renascimento da defesa da vida comunitária, pautado no elogio à natureza e descolado de raízes históricas consistentes, conforme elucidado por Ribeiro (2005):

O novo comunitarismo tem sido estimulado por estratégias mercantis traçadas pelo capital imobiliário e pelo empresariamento de bens naturais. Com estas estratégias, criam-se as condições objetivas e subjetivas da vida em condomínios fechados ou nos enclaves de classe média-alta construídos em áreas urbanas por vezes conquistadas pelas classes populares. O novo comunitarismo traduz-se em estímulos à adoção de estilos de vida que difundem a sociabilidade (de classe) propiciada pela urbanização dispersa (Gottdiener, 1993), que constitui atualmente uma característica dominante da urbanização capitalista. (p. 54)

Nesse contexto, o modelo adotado pela maioria das cidades brasileiras pauta-se pelo investimento em infraestrutura para o transporte individual e pela subordinação da organização da rede aos interesses privados, sobretudo, à especulação imobiliária. Os poucos investimentos no transporte público acentuam o desequilíbrio entre seus custos operacionais, suas tarifas e a receita da população demandante desse serviço, além de torná-lo cada vez menos atraente aos usuários do transporte individual. Essa situação tem conduzido as cidades à imobilidade, que se expressa pelos congestionamentos e desafia a gestão pública a alterar as condições que produziram esse quadro. (MCIDADES, 2007).

Dessa forma, a adoção de um novo conceito de mobilidade urbana que oriente o desenvolvimento urbano e garanta aos cidadãos o direito à cidade a partir da reconstrução dos atributos de sustentabilidade socioeconômica e ambiental tem assumido uma importância fundamental na cidade contemporânea.

No contexto socioeconômico, a mobilidade urbana sustentável pode ser entendida como as ações sobre o uso e a ocupação do solo e sobre a gestão dos transportes que visam o acesso eficiente aos bens e serviços para todos os habitantes (CAMPOS, 2006). Conforme enfatiza Vallejo (2009, p. 17-18) “unicamente com a concentração urbana e com a densidade de ocupação do solo pode-se alcançar um novo modelo de mobilidade que atenda às necessidades de todos os cidadãos, que apresente formas menos custosas

e mais saudáveis de deslocamentos”.² Por sua vez, a adequada gestão do sistema de transporte confere mobilidade aos indivíduos, dando suporte ao exercício de atividades sociais, econômicas, de lazer, entre outras (CAMPOS; RAMOS, 2005). Dessa forma, torna-se necessária a integração de todos os modos de deslocamentos nas propostas organizadoras do funcionamento do sistema urbano, uma vez que todos eles possuem a mesma eficácia quando relativizadas suas motivações, distâncias e condições em que se apresentam (Cf. HERCE VALLEJO, 2009).

No contexto ambiental, a mobilidade urbana sustentável compreende tanto a utilização de tecnologias de transporte que apresente menores impactos ao meio ambiente no que se refere ao consumo de energia, à qualidade do ar, à intrusão visual e à poluição sonora, quanto ao planejamento que considere os elementos que geram uma melhor fluidez do tráfego, que aumentem a segurança urbana e promovam a acessibilidade a áreas verdes (CAMPOS, 2006). Assim, de acordo com Escária (2009, p. 6), “as respostas do setor do automóvel passam pela adoção de tecnologias que afetam a forma como nos movimentamos, incluindo o desenvolvimento de novos combustíveis e sistemas de energia, eletrônica e tecnologias de controle, estruturas e materiais avançados e alterações no processo de produção e no design”.

Verifica-se, desse modo, que o novo conceito de mobilidade urbana avança no sentido de não considerar o transporte como um fim em si mesmo, mas como parte integrante de um sistema que contempla também as redes e infraestruturas, mantendo fortes interações com as demais políticas urbanas a fim de garantir o deslocamento das pessoas na cidade. Portanto, o fator determinante para a garantia da mobilidade urbana consiste no nível de interação das partes e na compatibilidade entre agentes e processos intervenientes nesse sistema e não na performance isolada de seus componentes. (MACÁRIO, 2003 apud BERGMAN et al, 2005).

É importante ressaltar que a construção do novo conceito de mobilidade urbana apresenta relação estreita com a mudança de paradigmas do urbanismo, enunciada pela Carta do Novo Urbanismo norte-americano (1996) e pela Carta do Novo Urbanismo Europeu (2003). Apesar das diferenças na cultura e na conformação da rede de cidades nos dois continentes, os documen-

2 Traduzido pelas autoras de: “(...) únicamente con la concentración urbana y con la densidad de ocupación del suelo puede alcanzarse un nuevo modelo de movilidad que atienda a las necesidades de todos los ciudadanos, que descansa sobre formas menos costosas y más saludables de desplazamiento (...)”.

tos apresentam pontos em comum, quais sejam: minimizar o impacto dos efeitos da urbanização dispersa, estimular o uso misto do espaço urbano, incentivar o uso dos modos não-motorizados de deslocamento e do transporte coletivo, reduzir a utilização de combustíveis fósseis, fortalecer a participação comunitária e preservar os bens de interesse histórico, atribuindo usos atuais a espaços incorporados ao projeto urbano (MACEDO, 2008).

3. Belo Horizonte, Bairro Lagoinha: O Objeto de Estudo Empírico

Inicialmente planejada, a cidade de Belo Horizonte foi inaugurada em 12 de dezembro de 1987. A concepção urbanística do engenheiro Aarão Reis inseriu-se no contexto político de busca pela modernidade e apresentava uma configuração dividida entre os setores urbano e suburbano, delimitados pela Avenida do Contorno, cuja forma assemelha-se a de um grande anel. O plano original pautou-se por uma população total de no máximo 200 mil habitantes, no entanto, já em 1940 a população municipal ultrapassou o número previsto e no final do século XX apresentava-se superior a dois milhões de habitantes. (PBH; BHTRANS-DPL, 2007).

Dessa forma, a ocupação da cidade extrapolou os limites do plano de Aarão Reis. O espaço destinado ao setor urbano, cuja área é de 8km² e localiza-se no interior da Avenida do Contorno tornou-se o centro da cidade, caracterizado pela homogeneidade da ocupação, derivada de

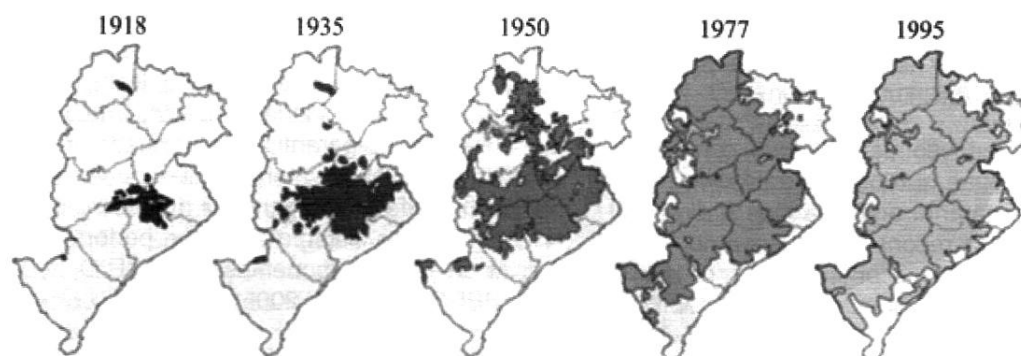


Figura 1: Evolução da ocupação urbana de Belo Horizonte, MG
Adaptado de PBH; BHTRANS-DPL, 2007.

seu planejamento, e pelo adensamento, propiciado pela implantação de infraestrutura; já o espaço destinado ao setor suburbano expandiu-se de forma descontínua e heterogênea atingindo os limites do município, cuja área total é de 330,23km² (Figura 1). A ocupação da cidade assumiu um padrão radial fortemente tensionado pela área central, tornando a mobilidade e o transporte público fatores fundamentais para o desenvolvimento econômico e social da capital mineira.

De acordo com Morrison (1989), já em 1902, cinco anos após a inauguração da capital, foram implantados na cidade os primeiros bondes elétricos. O sistema de bondes expandiu-se nos anos consecutivos e em 1950 operava com 87 carros motorizados para o transporte de passageiros e 3 veículos de frete, totalizando 73 km de malha férrea. O sistema servia preponderantemente ao setor urbano planejado por Aarão Reis, porém, estendeu-se também a bairros periféricos que se consolidaram na década de 1930 e à Pampulha, construída na década de 1940, operando na cidade até 30 de junho de 1963.

Além do sistema de bondes, o sistema de ônibus operou na capital desde 1922. Já o sistema de metrô começou sua operação em 1985. Atualmente o sistema de mobilidade e transporte coletivo urbano de Belo Horizonte é integrado pelo sistema de metrô, que opera em 28,2km de linha ligando o bairro Água Branca em Contagem, MG (Estação Eldorado) ao bairro Venda Nova em Belo Horizonte, MG (Estação Vilarinho) e tangenciando a área central, e, o sistema de ônibus que opera principalmente com o objetivo de criar uma rede integrada, contemplando a troncalização do sistema em estações de integração. De acordo com a pesquisa de origem e destino realizada pela Fundação João Pinheiro em 2001, 48,2% das viagens por transporte coletivo por ônibus realizadas na capital tinham como origem ou destino a área central (OD, 2001 apud PBH; BHTRANS-DPL, 2007).

Diversas propostas têm sido elaboradas pelos órgãos públicos gestores do sistema de mobilidade e transporte da capital visando sua melhoria, como a implantação de ciclovias em todas as regiões administrativas da cidade por meio do Programa Pedala, BH, a implantação de Corredores de Bus Rapid Transit (BRT) no âmbito do Programa BH Metas e Resultados e a ampliação do sistema metroviário (Figura 2).

Em todas as propostas apresentadas o bairro Lagoinha figura como um objeto de intervenção em função de sua localização estratégica, razão pela qual o bairro é adotado como área de estudo neste trabalho. Embora esteja localizado nos limites da área central e tenha desempenhado um papel importante na construção da capital, o

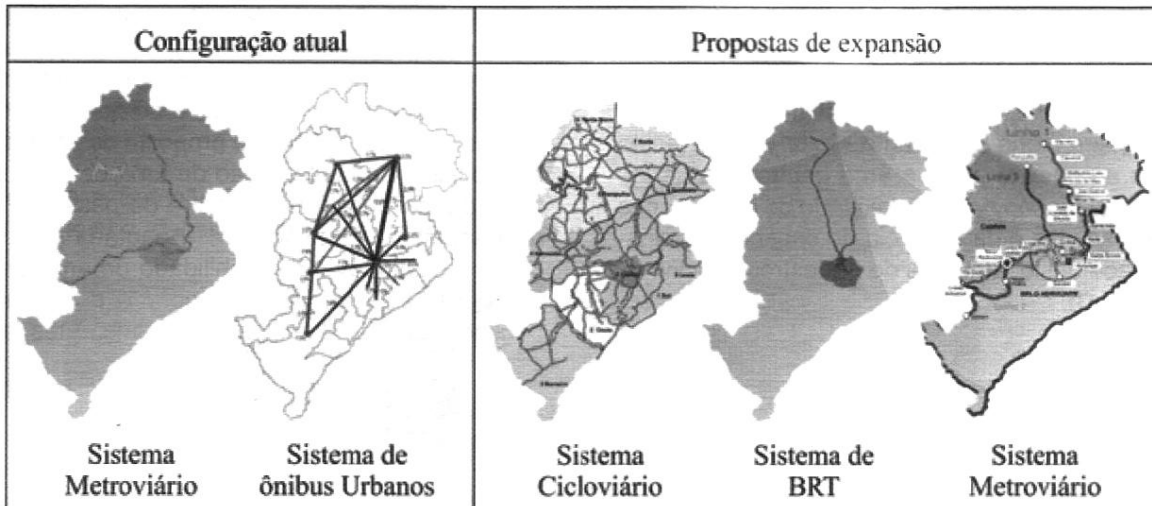


Figura 2: Belo Horizonte, MG. Sistema de mobilidade urbana e transporte público da capital. À esquerda, configuração atual; à direita, propostas de expansão.

Adaptado de: PBH; OD, 2001 apud BHTRANS-DPL, 2007, BHTRANS, s.d.; CBTU, s.d.

bairro tem passado nas últimas décadas por um intenso processo de degradação urbana e social, tornando-se um espaço estigmatizado e alvo de poucos investimentos efetivos e eficazes no que se refere à melhoria da qualidade de vida da população residente na região.

A Lagoinha pode ser considerada a região suburbana mais antigada da cidade. Localizava-se no bairro a estação ferroviária na qual eram desembarcados os produtos que abasteciam a capital. Dessa forma, instalaram-se na região os operários que trabalharam na construção da cidade e uma intensa atividade comercial, fazendo com que o bairro se tornasse uma das regiões suburbanas mais populosas da década de 1920. (LIMA, 2008). Com o surgimento de novos bairros e a instalação de fábricas têxteis na região, grande número de trabalhadores fixou-se na Lagoinha (LIMA, 2008). Além disso, foi instalado

no bairro um dos ramais do sistema de bondes que serviu à cidade nas primeiras décadas após sua inauguração. O crescimento populacional no bairro promoveu o fortalecimento de uma forte rede de sociabilidade, despertando a satisfação dos moradores, que se apropriaram do local e tornaram a Lagoinha conhecida pela boemia e pela religiosidade.

Entretanto, a partir da década de 1940 sucessivas intervenções urbanísticas – centradas no uso do automóvel e na melhoria da fluidez do tráfego – contribuíram para a descaracterização da Lagoinha e sua identificação com a imagem de um espaço marginalizado, alterando seu perfil socioeconômico e fazendo com que muitas famílias tradicionais se mudassem do bairro. (LIMA, 2008). Essas intervenções caracterizaram-se pela constituição de um grande complexo viário e a abertura de extensas avenidas que compre-

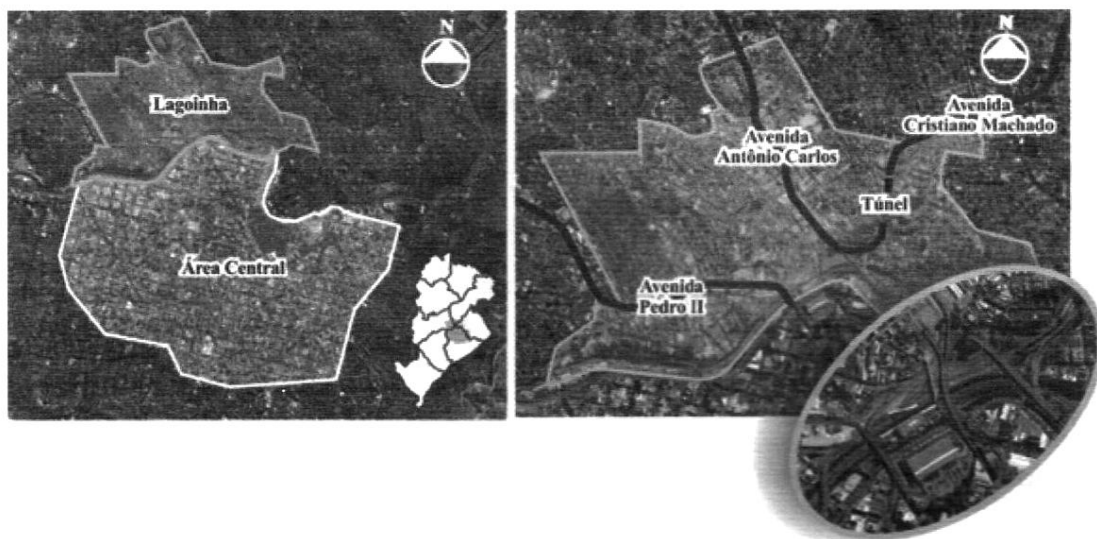


Figura 3: Belo Horizonte, MG. À esquerda, localização do bairro Lagoinha; à direita, principais intervenções viárias no bairro a partir da década de 1940.

endem importantes corredores de trânsito da cidade e conduzem à região Norte – um dos principais vetores de crescimento da cidade: Avenidas Antônio Carlos, Pedro II e Cristiano Machado. O complexo viário representa ainda um obstáculo para a conexão entre a área central e a Lagoinha, em função da complexidade de articulações entre as vias e da carência de espaços adequados aos deslocamentos de pedestres e ciclistas. (Figura 3).

sária a implementação de ações que promovam a inclusão social e a requalificação urbana na Lagoinha, revertendo o quadro sistêmico de degradação e estagnação econômica no qual o bairro se insere. Nesse sentido, a proposta deste trabalho consiste na implantação de uma estação intermodal de transporte terrestre de passageiros na Lagoinha - Estação IAPI -, pautada por um modelo sustentável de mobilidade urbana. Este modelo prioriza a gestão integrada do espaço público urbano e do sistema de transportes, as-

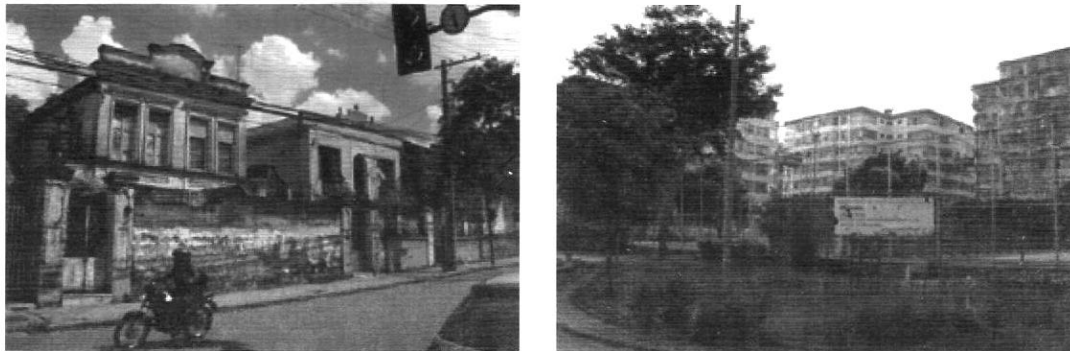


Figura 4: Belo Horizonte, MG. À esquerda, casarões da Rua Itapecerica; à direita, Conjunto Residencial São Cristovão - IAPI. 2011.



Figura 5: Belo Horizonte, MG. Localização da Estação IAPI, sua relação com o sistema de mobilidade urbana e transporte coletivo, vista da Avenida Antônio Carlos.

Dessa forma, as intervenções realizadas na Lagoinha foram responsáveis não apenas pelas alterações na conformação urbana em função das desapropriações e eliminação de espaços públicos de socialização e lazer, como também conduziram o bairro à estagnação econômica e à degradação, evidenciadas pelo abandono das edificações, pela ausência de investimentos na região e pela fragilidade em relação à preservação de um importante patrimônio arquitetônico construído ao longo do século XX (LIMA, 2008). (Figura 4).

4. Proposta para a Requalificação da Lagoinha

Diante das atuais propostas de expansão e melhoria do sistema de mobilidade urbana e transporte público de Belo Horizonte, torna-se neces-

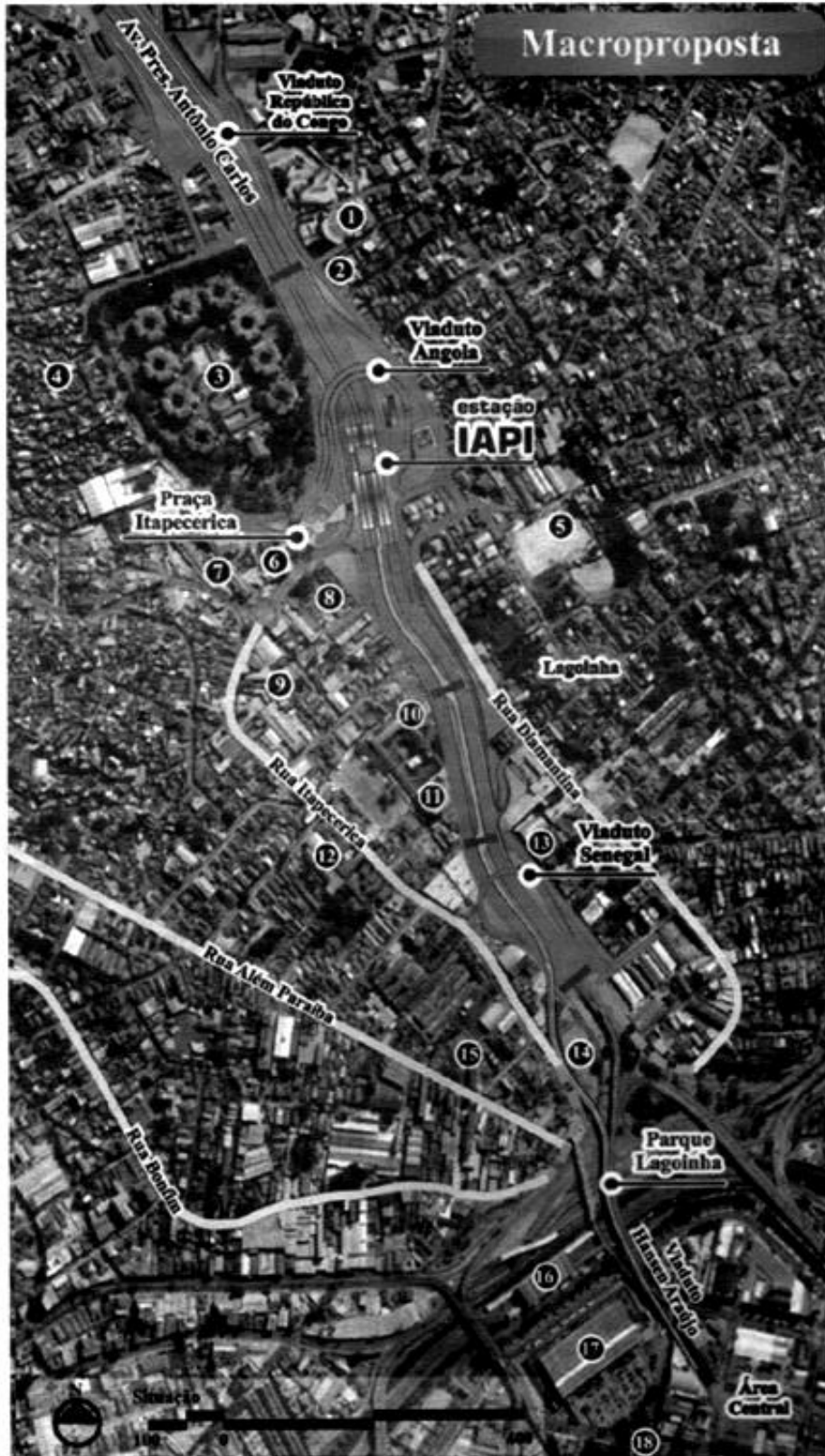
sociando a planificação do sistema ao uso e ocupação do solo urbano e à tecnologia dos modos de transporte utilizados.

Assim, considerando-se a concentração de atividades e serviços, bem como o adensamento da área central e as diretrizes municipais relativas à construção de um sistema tronco- alimentador, propõe-se a implantação de uma estação que possibilite a integração do sistema de metrô em direção ao centro e de BRT (Bus Rapid Transit) em direção à periferia, tornando a Estação IAPI uma estação terminal para os dois sistemas adotados. Propõe-se a implantação da Estação IAPI no eixo da Avenida Antônio Carlos, rebaixando a caixa da via para o tráfego de veículos e eliminando a necessidade de novas desapropriações no bairro. A Avenida teve recém concluídas suas obras de duplicação constando atualmente de

oito faixas de rolamento para veículos particulares (quatro para cada sentido) e quatro faixas exclusivas para o uso do transporte coletivo por ônibus (duas para cada sentido), conforme ilustra a Figura 5.

Tem-se a Estação IAPI como um novo marco na Lagoinha, capaz de induzir a constituição de

uma nova centralidade no bairro, conferindo-lhe imageabilidade e recuperando sua importância histórica, bem como a auto-estima de seus moradores. Além disso, a Estação IAPI deverá contribuir para a melhoria dos problemas de mobilidade urbana e trânsito na capital, reduzindo o número de veículos que acessam a área central (coletivos e individuais), o tráfego de passagem



1. Igreja Batista da Lagoinha; 2. Colégio Cristão de Belo Horizonte; 3. Conjunto Residencial São Cristóvão; 4. Pedreira Prado Lopes; 5. Estádio Esmeraldo Botelho; 6. Polícia Civil; 7. Hospital Municipal e Pronto Socorro Odilon Behrens; 8. Mercado Popular da Lagoinha; 9. Faculdade Brasileira de Informática; 10. SENAI - Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial; 11. Faculdade de Ciências Sociais Aplicadas de BH; 12. Escola Estadual Síviano Brandão; 13. Uni-B - Univeridade de Belo Horizonte; 14. Praça da Lagoinha; 15. Igreja Nossa Senhora da Conceição; 16. Estação Lagoinha; 17. Terminal Rodoviário Governador Israel Pinheiro; 18. Praça Rio Branco.

Figura 6: Belo Horizonte, MG. Macroproposta de requalificação do bairro Lagoinha.

Diretriz 1	Reduzir o tráfego de passagem na área central, bem como os congestionamentos no complexo viário da Lagoinha e no corredor da Avenida Antônio Carlos.
	Linhas de ação Redução do número de veículos que acessam a área central. No que se refere aos veículos de transporte coletivo, propõe-se que os ônibus metropolitanos e/ou urbanos não paradores realizem retorno no Viaduto República do Congo, enquanto aqueles paradores teriam seu ponto final na Estação IAPI, na qual os passageiros com destino à área central realizariam a integração com o metrô ou com meios não-motorizados de deslocamentos. Dessa forma, apenas linhas especiais e metropolitanos com destino ao Terminal Rodoviário seguiriam até a área central. No que se refere aos veículos de transporte individual, propõe-se a criação de vagas de estacionamento na Estação IAPI, na qual esses usuários realizariam a integração com modos não-motorizados ou coletivos de deslocamentos.
Diretriz 2	Priorizar os modos não-motorizados e coletivos de deslocamento ao longo da Avenida Presidente Antônio Carlos.
	Linhas de ação Criação de um parque linear – Parque Lagoinha – no trecho compreendido entre a área central e a Estação IAPI para o uso compartilhado de ciclistas e pedestres. O parque possui extensão total de 1.206,0m, largura máxima de 15,5m e mínima de 6,5m. Fez-se uso da estrutura preexistente do Viaduto Hansen Araújo ³ para transpor o complexo viário da Lagoinha chegando em nível à Rua Itapecerica, a partir da qual uma nova estrutura eleva-se a fim de transpor as faixas de rolamento da Avenida Antônio Carlos no sentido bairro-centro, chegando ao nível da Avenida na altura do Viaduto Senegal. Requalificação da Praça Rio Branco na área central, como suporte para a utilização do Parque Lagoinha por ciclistas através da provisão de bicicletários. Destinação de faixas exclusivas para o uso de ônibus coletivos ao longo do trecho entre a Estação IAPI e a área central. Manutenção da canaleta central (busway) para uso do BRT da Estação IAPI em direção aos bairros e adição de ciclofaixas contíguas ao seu limite com largura mínima de 1,2m. Provisão de passeios em ambos os lados da via com largura total de 3,0m cada, reservando-se 1,5m para a faixa de serviços e 1,5m para a faixa livre, adequando-se tais dimensões aos possíveis obstáculos e utilizando piso antiderrapante para a paginação. Provisão de faixas de pedestres em nível com intervalos de 500m no trecho da Estação IAPI em direção aos bairros e intervalos de 200m entre a Estação IAPI e a área central, favorecendo o acesso ao Parque Lagoinha.
Diretriz 3	Prover a Avenida Antônio Carlos de adequada sinalização, horizontal e vertical, garantindo sua legibilidade e orientabilidade.
	Linhas de ação Sinalização por meio de placas e desenhos de piso, condicionando o tráfego e orientando os diferentes acessos à Estação IAPI pelos veículos individuais e coletivos. Utilização de suportes multifuncionais para sinalização, iluminação e mobiliário urbano.
Diretriz 4	Dotar a Avenida Antônio Carlos de imageabilidade, promovendo as trocas sociais, a permanência e a apropriação do espaço.
	Linhas de ação Requalificação da Praça da Lagoinha, além da criação da Praça Itapecerica e do Parque Lagoinha, provendo-os de intensa arborização, bem como de mobiliário que possibilite a convivência e a permanência, como bancos, mesas, pergolados etc .
Diretriz 5	Equipar o bairro com mobiliário urbano necessário.
	Linhas de ação Implantação de lixeiras, telefones públicos, bancas de jornal etc. Implantação de frades e grampos em locais que necessitem do condicionamento do tráfego através de obstáculos a fim de promover a segurança dos transeuntes.
Diretriz 6	Valorizar o patrimônio cultural e a indústria criativa tradicional, resgatando a memória coletiva do bairro Lagoinha e estimulando os atrativos culturais e sociais típicos do local.
	Linhas de ação Exploração da qualidade ambiental resultante da implantação do Parque Lagoinha para a implantação de bares e restaurantes nas regiões remanescentes da duplicação da avenida, valorizando-se a memória da boemia popular através de apresentação de rodas de samba e chorinho, compositores e sambistas locais, gafeiras etc. Estabelecimento de novos arranjos de governança e valorização de modelos colaborativos de gestão (público x privado), com adoção de estratégias de comunicação e marketing (festivais de música, concursos gastronômicos etc). Requalificação do Estádio Esmeraldo Botelho, atribuindo ao espaço uma capacidade multiuso. Preservação e requalificação do patrimônio arquitetônico presente no bairro Lagoinha, com especial interesse pelas ruas Itapecerica, Além Paraíba, Bonfim e Diamantina, as quais constituem as primeiras vias povoadas do bairro no início do século XX e mantêm exemplares de edificações desse período. Requalificação de bens imóveis de interesse histórico como o Mercado Popular da Lagoinha, a Igreja Nossa Senhora Conceição e o Conjunto Residencial São Cristovão. Inclusão do Cine São Cristovão no programa de necessidades da Estação IAPI, recuperando a memória dos cinemas existentes na Lagoinha no início da formação do bairro.

Tabela 1: Diretrizes e linhas de ação para requalificação do bairro Lagoinha.

Diretriz 7	Preservação e requalificação do patrimônio arquitetônico da Lagoinha.
Linhas de ação Estabelecimento de isenção tributária para os imóveis preservados. Tombamento dos imóveis de interesse histórico, arquitetônico e cultural.	
Diretriz 8	Implantar edifícios institucionais para oferta de serviços públicos tornando o atendimento descentralizado e reforçando a criação de uma nova centralidade.
Linhas de ação Criação e implantação de uma sede para a associação de moradores do bairro Lagoinha, de forma a fortalecer a democracia e a interlocução política, mitigando os prejuízos e a morosidade decorrentes do fato de o bairro pertencer a três regiões administrativas distintas. Implantação de serviços lotéricos, bancários e de Correios na área comercial da Estação.	
Diretriz 9	Valorizar a tradição do pequeno e diversificado comércio, porém, exaltar a vocação manifestada pelo significativo número de antiquários.
Linhas de ação Requalificação comercial das ruas Itapecerica, Além Paraíba, Bonfim e Diamantina, as quais apresentam diversas edificações para uso misto, cujas áreas comerciais encontram-se fechadas. Realização de um estudo de cores para as fachadas dos imóveis situados às ruas mencionadas, dotando-as de imageabilidade, contribuindo para sua preservação e requalificação comercial. Destinação da área comercial da Estação IAPI à compra e venda de antiguidades, móveis antigos, peças de decoração, iluminação, espelhos, quadros e demolição em geral.	
Diretriz 10	Constituir formas alternativas de financiamento, voltadas para o capital do conhecimento e o desenvolvimento sócio-econômico da Lagoinha.
Linhas de ação Ampliação de vagas e oferta de novos cursos profissionalizantes, como a Padaria-Escola Calicchio e da Cozinha Profissionalizante instaladas no Mercado Popular da Lagoinha em 2000. Parcerias do poder público com as instituições de ensino superior privadas presentes no bairro para a promoção de cursos de capacitação para a população local.	

Continuação Tabela 1: Diretrizes e linhas de ação para requalificação do bairro Lagoinha.

e, conseqüentemente, os congestionamentos nas vias de acesso à área central. Dessa forma, partindo-se de uma analogia feita com o conceito de cidades criativas, elaborou-se uma macroproposta que compreende um conjunto de diretrizes e linhas de ação destinadas à requalificação da Lagoinha e a eliminação de sua identificação com a imagem de um espaço urbano degradado e marginalizado, bem como à melhoria das condições de mobilidade urbana e transporte público da capital, conforme apresentado na Tabela 1 e ilustrado pela Figura 6.

5. Conclusão

Partindo-se dos novos paradigmas e das transformações que têm operado no espaço urbano com o advento da era pós-industrial, este artigo buscou apresentar diretrizes e linhas de ação para a requalificação do bairro Lagoinha, que como a maior parte das cidades brasileiras, desenvolveu-se sob forte influência das transformações ocorridas no período industrial.

A cidade criativa, neste trabalho, foi entendida como aquela que além do tecido urbano compreende todas as relações que circunscrevem a vida social, criando condições favoráveis à criatividade para a solução de problemas e a criação de oportunidades, a partir das vocações e características locais. Nesse sentido, a mobilidade urbana sustentável configurou-se como um instrumento chave para promover as conexões necessárias à requalificação do bairro.

Conclui-se que a requalificação da Lagoinha excede aspectos puramente urbanísticos e de

melhoria da qualidade de vida dos moradores do bairro, à medida que consiste na reintegração de um território à malha urbana, alterando-se a característica de um espaço degradado de passagem para integrar espaços públicos que possibilitem a convivência e socialização, sendo, portanto, apropriado pelos habitantes da cidade.

3 De acordo com as propostas da BHTRANS o Viaduto Hansen de Araújo apresentaria uso exclusivo de ônibus coletivos integrando-se à canaleta central da Avenida Antônio Carlos na atual configuração da via. Com a implantação da Estação IAPI e a retenção da maior parte das linhas de ônibus urbanos da estação para integração com os demais modos de deslocamentos, a estrutura do viaduto tornar-se-ia ociosa, justificando sua destinação aos deslocamentos não motorizados.

6. Referências

- BERGMAN, L.; RABI, N.I.A. (Coord.) (2005) **Mobilidade e política urbana**: subsídios para uma gestão integrada, IBAM; MCIDADES, Rio de Janeiro.
- BHTRANS (s.d.) **Programa Pedala BH**, disponível em: <<http://bhtrans.pbh.gov.br/portal/page/portal/portalpublico/Espa%C3%A7o%20Urbano/PedalaBH>>, acesso em: 9 jun. 2011.
- CAMPOS, V.B.G (2006) Uma visão da mobilidade urbana sustentável, **Revista do Centro de Estudos de Transporte e Meio Ambiente**, Salvador, UFBA, 3(2), p. 26-30.
- CAMPOS, V.B.G.; RAMOS, R.A.R (2005) Proposta de indicadores de mobilidade urbana sustentável relacionando transporte e uso do solo, in **Anais do PLURIS 2005**, São Carlos, SP, Brasil, 28 a 30 de setembro de 2005.
- CBTU (s.d.) **MetróBH**, disponível em: <www.cbtu.gov.br>, acesso em: 05 jun. 2011.
- ESCÁRIA, S.C (2009) As novas exigências da mobilidade urbana e as respostas tecnológicas do sector automóvel, **da Sphera: Informação Internacional**, Departamento de Prospectiva e Planejamento e Relações Internacionais, p. 1-25.
- IBGE (2010) **Primeiros dados do Censo 2010**. Dados: Minas Gerais. 2010.
- LIMA, M.A (2008) **Lagoinha**, Belo Horizonte, Uni-BH (Documentário).
- MACEDO, A.C (2008) O novo urbanismo na Europa, **Arquitextos**, Portal Vitruvius, 094.03 ano 08. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/08.094/158>>. Acesso em: 14 jun. 2011.
- MCIDADES (2007) **PlanMob Construindo a cidade sustentável**: Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade Urbana. Ministério das Cidades.
- MORRISON, A. (1989) **The tramways of Brazil**: A 130-year survey, Bonde, New York.
- PBH; BHTRANS-DPL (2007) **Diagnóstico preliminar do sistema de mobilidade urbana de Belo Horizonte**, PBH; BHTRANS, Diretoria de Planejamento.
- REIS, A.C.F.; KAGEYAMA, P. (Orgs.) (2009) **Creative City Perspectives**, Garimpo de Soluções & Creative Cities Productions, São Paulo.
- RIBEIRO, A.C.T. (2005) **Metrópole: a (in)sustentabilidade do Ser**, in GOMES, M.F.C.M.; PELEGRINO, A.I.C. (Orgs.) **Política de habitação popular e trabalho social**, DP&A, Rio de Janeiro.
- ROLNIK, R. (2006) A construção de uma política fundiária e de planejamento urbano para o país: avanços e desafios, **Políticas Sociais: Acompanhamento e análise**, 12, p. 199-210.
- SANTOS, M. (2008) **A urbanização brasileira**. Editora da Universidade de São Paulo.
- VALLEJO, M.H (2009) **Sobre la movilidad em la ciudad**: propuestas para recuperar um derecho ciudadano, Reverté, D.L., Barcelona (Estudios Universitarios de Arquitectura; 18).
- VALLE, M.I.M. (1999) **Rodovia Fernão Dias**: o planejamento como medida mitigadora de impactos, Monografia, Especialização em Urbanismo, Escola de Arquitetura da UFMG.
- VARGAS, H.C.; CASTILHO, A.L.H. (2006) Intervenções em centros urbanos: objetivos, estratégias e resultados, in VARGAS, H.C.; CASTILHO, A.L.H. (Orgs.) **Intervenções em Centros Urbanos: Objetivos, estratégias e resultados**, Manole, Barueri.