

FATORES RECENTES QUE ATUAM NA DISPERSÃO ESPACIAL DO TRABALHO EM BELO HORIZONTE E REGIÃO METROPOLITANA

Humberto Alvim GUIMARÃES
Pesquisador
Departamento de Geografia
Instituto de Geociências
Universidade Federal de Minas Gerais
Av. Antônio Carlos, 6627, Pampulha
31270-901 Belo Horizonte, MG, Brasil
Tel: +31 88998466
E-mail: bertian2002@yahoo.com.br

Ralfo Edmundo da Silva MATOS
Professor Adjunto
Departamento de Geografia
Instituto de Geociências
Universidade Federal de Minas Gerais
Av. Antônio Carlos, 6627, Pampulha
31270-901 Belo Horizonte, MG, Brasil
Tel: +31 34995426
E-mail: ralfo@igc.ufmg.br

Leandro CARDOSO
Professor Substituto
Departamento de Geografia
Instituto de Geociências
Universidade Federal de Minas Gerais
Av. Antônio Carlos, 6627, Pampulha
31270-901 Belo Horizonte, MG, Brasil
Tel: +31 96255672
E-mail: leandrocardoso@hotmail.com

David José Ahouagi Vaz de MAGALHÃES
Professor Adjunto
NUCLETRANS – Núcleo de Transportes
Departamento de Engenharia de Transportes
e Geotecnia
Escola de Engenharia
Universidade Federal de Minas Gerais
Av. do Contorno, 842 – sala 607 – Centro
30.110-660 – Belo Horizonte, MG, Brasil
Tel: +31 32381746
E-mail: david@etg.ufmg.br

Palavras-chave: Desconcentração Espacial, Políticas Públicas, Acessibilidade, Transporte, Trabalho

RESUMO

Este trabalho busca verificar se políticas públicas têm contribuído efetivamente para a consolidação de novos padrões espaciais em Belo Horizonte. Nesse contexto, discute-se o papel das políticas urbanas que foram implantadas pelo poder público municipal a partir de meados da década de 1990, com destaque para o novo Plano Diretor Municipal, a Lei de Parcelamento, Ocupação e Uso do Solo (LPOUS) e o Plano de Reestruturação do Sistema de Transporte Coletivo de Belo Horizonte (BHBUS). As análises mostraram uma tendência de dispersão dos postos de trabalho ao longo do território metropolitano, sugerindo, por sua vez, a ocorrência de desconcentração de atividades econômicas. Em relação a Belo Horizonte, os dados analisados também forneceram indícios de um crescente processo de desconcentração espacial, tendo o Plano Diretor e a LPOUS grande importância nessa nova configuração. No entanto, esses mesmos dados não evidenciaram a relevância do BHBUS como agente indutor desses novos padrões espaciais.

FATORES RECENTES QUE ATUAM NA DISPERSÃO ESPACIAL DO TRABALHO EM BELO HORIZONTE E REGIÃO METROPOLITANA

H. A. Guimarães, L. Cardoso, R. E. S. Matos e D. J. A. V. Magalhães

RESUMO

Este trabalho busca verificar se políticas públicas têm contribuído efetivamente para a consolidação de novos padrões espaciais em Belo Horizonte. Nesse contexto, discute-se o papel das políticas urbanas que foram implantadas pelo poder público municipal a partir de meados da década de 1990, com destaque para o novo Plano Diretor Municipal, a Lei de Parcelamento, Ocupação e Uso do Solo (LPOUS) e o Plano de Reestruturação do Sistema de Transporte Coletivo de Belo Horizonte (BHBUS). As análises mostraram uma tendência de dispersão dos postos de trabalho ao longo do território metropolitano, sugerindo, por sua vez, a ocorrência de desconcentração de atividades econômicas. Em relação a Belo Horizonte, os dados analisados também forneceram indícios de um crescente processo de desconcentração espacial, tendo o Plano Diretor e a LPOUS grande importância nessa nova configuração. No entanto, esses mesmos dados não evidenciaram a relevância do BHBUS como agente indutor desses novos padrões espaciais.

1 INTRODUÇÃO

Pretende-se neste trabalho realizar uma breve análise das novas configurações espaciais no Brasil, na Região Metropolitana de Belo Horizonte (RMBH) e no município de Belo Horizonte. Em nível nacional, serão feitas algumas considerações teóricas acerca dos padrões espaciais de distribuição das atividades econômicas. Quanto à RMBH, serão analisadas algumas alterações verificadas no tocante à distribuição da população, as quais sinalizam para um processo de desconcentração das atividades econômicas na região.

Para o município de Belo Horizonte, será verificada a influência de políticas públicas na consolidação de novos padrões espaciais recentes. Será discutido o papel das políticas urbanas, e, mais especificamente, as de transporte urbano, que foram implantadas pelo poder público municipal em determinados momentos da década de 1990. Busca-se, assim, verificar se as mudanças encontradas estão mais relacionadas a essas políticas ou a um reflexo da desconcentração das atividades econômicas em curso em nível nacional.

2 A DESCONCENTRAÇÃO DAS ATIVIDADES ECONÔMICAS NO BRASIL

A ocupação do território brasileiro possui peculiaridades raramente vistas em outros países, tanto pela história da própria ocupação quanto pela dimensão do seu território. A dimensão continental do país tornou difícil e custosa a implantação de estruturas de transporte capazes de promover a integração de um mercado nacional. A partir de 1930, encerra-se a fase de desenvolvimento da economia agro-exportadora, que dá lugar ao crescimento da atividade industrial. Para a consolidação desse novo padrão de desenvolvimento

econômico havia a necessidade de uma integração econômica, do intercâmbio entre as regiões e do desenvolvimento de um mercado consumidor nacional. Assim, adotou-se um novo padrão de urbanização no país que iria fazer expandir a rede urbana por todas as regiões do território.

Segundo Negri (1996), a predominância das cidades de São Paulo e Rio de Janeiro no tocante à produção industrial ao longo do século XX respondeu unicamente à lógica empresarial, já que esses eram os principais aglomerados urbanos do país, onde os custos de implantação e manutenção de unidades de produção eram menores. Dentre essas duas cidades, entretanto, São Paulo destacou-se por causa da vitalidade de sua cafeicultura e da imigração estrangeira. Por conta das profundas desigualdades na distribuição da renda e dos salários no país, a expansão industrial para outras regiões ficou obstaculizada.

Dessa forma, para que ocorresse uma desconcentração industrial no país, redistribuindo mais equitativamente a capacidade produtiva, fora adotada uma forte política de indução com essa finalidade. O primeiro esforço nesse sentido surgiu com a formação da Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste (SUDENE). No entanto, a pretensão de fazer do Nordeste o que São Paulo já se tornara – um centro autônomo de produção manufatureira –, ao invés de incentivar uma complementaridade entre as duas regiões, fez com que os objetivos não fossem alcançados.

Na verdade, a produção industrial não ficou estagnada em todas as outras regiões do país. Ao contrário, até o final dos anos 60, todas as regiões brasileiras apresentaram um crescimento industrial significativo, embora não de maneira tão expressiva quanto São Paulo. Todavia, a partir de 1970 essa tendência se reverte, quando então praticamente todas as principais regiões brasileiras passam a apresentar taxas de crescimento industrial superiores às de São Paulo. É também a partir desse período que se evidenciam as chamadas deseconomias de aglomeração na capital paulista, com os problemas derivados do chamado “caos urbano”.

Já em 1975, percebeu-se uma grande modificação espacial da indústria brasileira, derivada, em boa medida, das estratégias do II PND (Plano Nacional de Desenvolvimento). Através desse plano, pretendia-se implantar vários projetos industriais na periferia econômica nacional, quase sempre relacionados à exploração de recursos naturais. Entre eles estão a exploração de ferro e bauxita no Pará; cobre na Bahia; fosfato e fertilizantes em Minas Gerais; potássio em Sergipe; petróleo e gás natural nas plataformas nordestinas e fluminense; carvão em Santa Catarina e no Rio Grande do Sul; sal no Nordeste; siderurgia no Maranhão; cloroquímica em Alagoas e Sergipe; papel, celulose e cimento no Nordeste e Espírito Santo; e diversos empreendimentos hidrelétricos por todo o país (Negri, 1996).

Diversos autores apontam que em fins da década de 70 já ocorria uma grande redução dos níveis de concentração econômica no país. A participação da indústria da Grande São Paulo, por exemplo, percebeu queda de 43,4% para 34,2% no total da produção nacional. Embora a indústria paulistana tenha crescido durante toda a década, sua participação diminuiu devido ao extraordinário desempenho das outras regiões. Merece destaque o próprio interior do Estado de São Paulo, cuja participação na produção nacional passou de 14,7% para 20,2%, tornando-se, depois da Grande São Paulo, a maior região industrial do Brasil. Além disso, *“a indústria montada na periferia nacional era complementar à de São Paulo e dependente de seu mercado de insumos, de bens de capital e de produtos finais”* (Negri, 1996: p. 139).

Durante a década de 80, com o país enfrentando uma grave crise econômica, houve algumas modificações nesse processo. Entre 1980 e 1990, a taxa de crescimento do país foi praticamente nula e a de São Paulo foi negativa. Além disso, enquanto na década de 70 os setores industriais que mais cresceram foram os produtores de bens de capital e de bens de consumo durável, nos anos 80, o melhor desempenho ficou por conta do crescimento de atividades com forte presença na pauta de exportações, com destaque para a agroindústria – já bastante modernizada – e as indústrias de papel e celulose, química, de borracha, metalúrgica e de materiais de transporte. Assim, com base na exportação, abriram-se alternativas localizadas de dinamismo, mesmo no contexto da crise, contribuindo ainda mais para a desconcentração industrial do país.

Já com relação à década de 1990, o processo de desconcentração das atividades econômicas ganha corpo com o advento da chamada “nova economia”, onde os fluxos de produtos e capitais e a predominância do capital financeiro têm contribuído para grandes alterações espaciais (Sassen, 1988). A esse respeito, Matos (2005, p. 1) afirma que “*é altamente provável que o País venha experimentando um momento inédito de descompressão econômico-espacial*”, diante das evidências de inúmeros trabalhos e dos últimos dados demográficos.

3 A DESCONCENTRAÇÃO ESPACIAL NA RMBH

Nas últimas três décadas, os municípios da periferia da RMBH, também conhecida por RRM (Restante da Região Metropolitana), vêm apresentando incrementos populacionais mais significativos do que a capital mineira – apesar de uma relativa redução no ritmo de crescimento a partir da década de 70, a exemplo de outras regiões metropolitanas do país (Baeninger, 1992; Patarra *et al.*, 1991).

Com efeito, como pode ser observado na Tabela 1, o RRM percebeu taxas de crescimento populacional da ordem de 6.91%, 5.02% e 4.41% a.a. entre os períodos de 1970/1980, 1980/1991 e 1991/2000, respectivamente, enquanto o município de Belo Horizonte apresentou acréscimos anuais de 3,73%, 1,15% e 1,10% no mesmo período.

Tal realidade confirma as proposições de Katzman (1986), que sugere que o crescimento urbano brasileiro, a partir dos anos 70, tenderia a acontecer de maneira mais intensa em cidades de porte médio, bem como em pequenas cidades localizadas relativamente próximas de uma metrópole.

Redwood (1984), analisando o caso brasileiro, também apontou a ocorrência de crescimento mais vigoroso das cidades pequenas e médias, em detrimento das cidades núcleo das principais áreas metropolitanas do país, ratificando tal processo de desconcentração espacial. Entretanto, embora essas conclusões indiquem um arrefecimento no crescimento populacional das regiões metropolitanas brasileiras, não é demais afirmar que tal processo reflete-se também em nível intrametropolitano, motivado não somente pelas já mencionadas deseconomias, mas também em razão dos históricos mecanismos de exclusão de residentes de Belo Horizonte, associados à dinâmica dos mercados de trabalho e imobiliário (Matos, 1995).

Tabela 1 Dados Populacionais – RMBH – 1970 A 2000

Município	População Total				Crescimento populacional anual (%)		
	1970	1980	1991	2000	1970 - 1980	1980 - 1991	1991 - 2000
Belo Horizonte	1235030	1780855	2020161	2229697	3,73	1,15	1,10
Betim	37815	84183	170934	303588	8,33	6,65	6,59
Brumadinho (*)	17874	17964	19308	26607	0,05	0,66	3,63
Caeté	25166	30634	33251	36278	1,99	0,75	0,97
Contagem	111235	280477	449588	536408	9,69	4,38	1,98
Esmeraldas (*)	15698	16206	24298	45784	0,32	3,75	7,29
Florestal				5636			
Ibirité	13946	31939	78090	132843	8,64	8,47	6,08
Sarzedo (**)				17240			
Mário Campos (**)				10525			
Igarapé (*)	4330	10253	15957	24269	9,00	4,10	4,77
São Joaquim de Bicas (*) (**)				18156			
Lagoa Santa	12060	17163	26641	37756	3,59	4,08	3,95
Confins (**)				4797			
Mateus Leme (*)	9169	13334	17597	24124	3,82	2,55	3,57
Juatuba (*) (**)				15755			
Nova Lima	33992	41223	52400	64295	1,95	2,20	2,30
Pedro Leopoldo	20670	29999	41594	53825	3,80	3,02	2,91
Raposos	10133	11810	14242	14268	1,54	1,72	0,02
Ribeirão das Neves	9707	67257	143853	246589	21,36	7,16	6,17
Rio Acima	5118	5069	7066	7651	-0,10	3,07	0,89
Rio Manso				4644			
Sabará	45149	64204	89740	114557	3,58	3,09	2,75
Santa Luzia	25301	59892	137825	184721	9,00	7,87	3,31
Vespasiano	12429	17924	48012	76328	3,73	9,37	5,29
São José da Lapa (**)				15009			
TOTAL RMBH	1644822	2580386	3390557	4251350	4,61	2,51	2,55
TOTAL RRM	409792	799531	1370396	2021653	6,91	5,02	4,41

Fonte: IBGE, Censos Demográficos de 1970, 1980, 1991 e 2000.

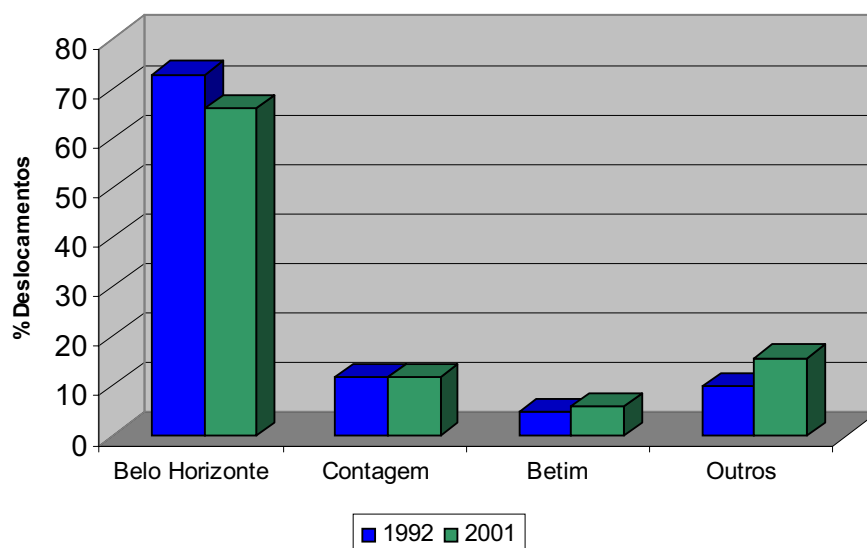
(*) Municípios que não compunham a RMBH em 1980.

(**) Municípios emancipados na década de 1990.

Convém salientar que a localização residencial associa-se com a acessibilidade ao local de trabalho. Noutros termos, a escolha do local de moradia é, para grande parte da população, condicionada pela proximidade do local de trabalho e/ou pela existência de meios de transporte eficientes que garantam acesso às diversas atividades (Magalhães, 2002).

Com base nessas afirmações e considerando-se ainda os expressivos incrementos populacionais relativos do RRM em relação a Belo Horizonte no período em questão, o Gráfico 1, produzido segundo dados das Pesquisas Domiciliares de Origem e Destino (OD's) de 1992 e de 2001, sinalizam para a ocorrência de um processo de desconcentração das atividades econômicas na RMBH, haja visto que, no último decênio, a capital mineira perdeu importância relativa como destino dos deslocamentos diários motivados por trabalho.

Gráfico 1 Deslocamentos Motivo Trabalho – Municípios de Destino – 1992/2000



Como pode ser observado, a cidade de Belo Horizonte era o destino de quase 73% dos deslocamentos diários motivados por trabalho em 1992. Já em 2001, ao atrair cerca de 66% dessas viagens, experimentou uma redução de quase 10%. Contagem, município que detém a segunda maior população da RMBH manteve-se relativamente estável em termos de atratividade de deslocamentos cujo motivo era o trabalho (11,7% em 1992 e 11,8% em 2001).

Algo semelhante aconteceu com Betim, também um importante pólo industrial do Estado e que apresenta a terceira maior população da RMBH. Este município presenciou um incremento de pouco mais de 1% na frequência total de deslocamentos motivados pelo trabalho no final do período, diferentemente da grande maioria dos demais municípios da RMBH, que, em conjunto, tiveram em 2001, um aumento de aproximadamente 60% na atratividade desse tipo de deslocamento (passaram de 9,9% do total em 1992 para 15,7% em 2001).

Esses dados mostram uma tendência de dispersão dos postos de trabalho ao longo do território metropolitano. Isso, por sua vez, sugere a ocorrência de desconcentração de atividades econômicas, embora o emprego não esteja necessariamente relacionado com atividade econômica – como os empregos domésticos, por exemplo. Em conjunto com a desconcentração populacional verificada nas últimas décadas na RMBH, os dados analisados fornecem, portanto, claros indícios de que a região vem presenciando um crescente processo de desconcentração espacial.

4 EVIDÊNCIAS DE DISPERSÃO DOS POSTOS DE TRABALHO EM BELO HORIZONTE

A economia do município de Belo Horizonte é baseada predominantemente nos setores de comércio e serviços, que representa atualmente mais de 85% do PIB municipal, como pode ser visto na Tabela 2.

Tabela 2 PIB por setores de atividade – Belo Horizonte – Anos selecionados

Setores / Anos	1994	1999	2004*
Agropecuária	0,01	0	0
Indústria	21,05	18,3	14,17
Comércio/Serviços	78,94	81,7	85,83

* Dados relativos ao 1º trimestre de 2004

Fonte: Belo Horizonte (2004)

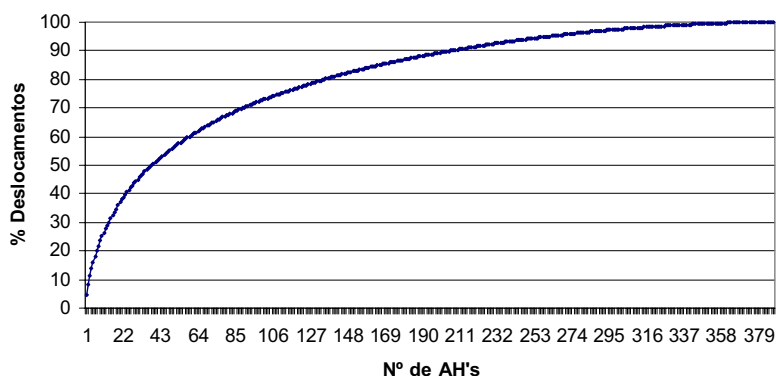
Na realidade, a cidade concentra a esmagadora maioria do setor terciário moderno e tradicional da RMBH. Um dos entraves a um maior desenvolvimento da economia municipal é a escassez de áreas de expansão urbana dentro de seus limites territoriais. Excetuando-se as áreas de proteção ambiental, praticamente não há mais áreas livres onde possam ser instalados grandes empreendimentos, como distritos industriais ou pólos tecnológicos, por exemplo. Devido ao estágio de ocupação da cidade, ocorreu um transbordamento dos serviços da capital para as cidades polarizadas do seu entorno, mantendo na capital uma estrutura terciária com crescimento em determinadas atividades, crescimento esse que, em grande parte do setor, foi menor que o da Região Metropolitana como um todo (Simões, 2004, p. 5).

Todavia, independentemente desse fenômeno, também se observam alterações quanto à distribuição das atividades geradoras de emprego no espaço intramunicipal belo-horizontino. Tal afirmação encontra esteio na análise dos dados das pesquisas OD realizadas para Região Metropolitana, observando-se as informações em nível de Áreas Homogêneas (AH's)¹. A partir dos dados dessas pesquisas, realizadas em 1992 e 2001, foram plotados os gráficos 2 e 3, utilizando-se o princípio de Pareto², os quais evidenciam com clareza, a referida desconcentração das atividades econômicas. Enquanto em 1992, 80% dos deslocamentos individuais diários motivados pelo trabalho dirigiam-se para 135 AH's (34,8% do total de AH's), em 2001, o mesmo percentual referia-se a 177 AH's (44,4% do total). Isso significa que mais áreas homogêneas passaram a constituir destino para os deslocamentos individuais motivados pelo trabalho, não obstante as áreas homogêneas centrais serem ainda as que mais atraem deslocamentos.

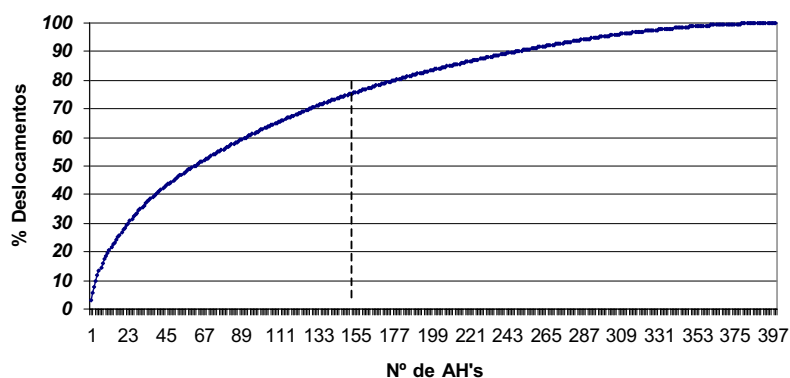
¹ Menor nível de agregação existente nas duas pesquisas OD. Em alguns momentos correspondem a um bairro, em outros, mais de um bairro, ou frações de bairros diferentes, etc.

² Através do princípio de Pareto, mostra-se que uma pequena quantidade de itens responde pela maior parte das ocorrências em uma determinada distribuição estatística.

Gráfico 2 Deslocamentos Motivo Trabalho – AH's de Destino – 1992



G.....01



Fonte: Pesquisa OD/2001

Apesar de ter ocorrido um aumento do total de deslocamentos motivados pelo trabalho entre 1992 e 2001 (passou de 657.666 para 743.671), as Tabelas 3 e 4 mostram que houve uma redução no número absoluto e na participação relativa de deslocamentos motivados pelo trabalho entre as dez AH's que mais atraíam deslocamentos em ambos os períodos. Além disso, essas tabelas mostram também que a maior parte das dez AH's mais atrativas em 1992 continuaram entre as principais em 2001³. No entanto, a participação dessas dez AH's no total dos deslocamentos motivados pelo trabalho reduziu-se consideravelmente, de 25,2% em 1992 para 18,6 em 2001, o que é mais uma evidência do processo de desconcentração.

³ Há duas exceções: saíram as AH's "Centro/Imprensa Oficial" e "Centro/Vdt Santa Teresa" e entraram as AH's "Santo Agostinho/Assembléia" e "Santa Efigênia/Batalhão da PM".

Tabela 3 Deslocamentos Motivo Trabalho – Destinos Principais – 1992

Cód. AH	Áreas Homogêneas - AH	Nº Desloc.	Nº Desloc. Acum.	%	% Acum.
1009	Centro/Viaduto - B/Mercado Novo	29.687	29.687	4,514	4,51
1010	Centro/Rodoviária/Praça da Estação	26.009	55.697	3,955	8,47
1013	Centro/Viaduto Santa Tereza	19.666	75.362	2,990	11,46
1012	Centro/Igreja São José	16.115	91.477	2,450	13,91
1001	Centro/Praça Afonso Arinos	14.135	105.612	2,149	16,06
1002	Praça da Liberdade/Av. João Pinheiro	13.557	119.169	2,061	18,12
1014	Centro/Imprensa Oficial	13.437	132.607	2,043	20,16
1024	Savassi	11.450	144.057	1,741	21,90
1008	Barro Preto/Est.Cruzeiro/Fórum Novo	11.353	155.409	1,726	23,63
1017	Funcionários/Hospitais	10.122	165.532	1,539	25,17

Fonte: Pesquisa OD/1992

Tabela 4 Deslocamentos Motivo Trabalho – Destinos Principais – 2001

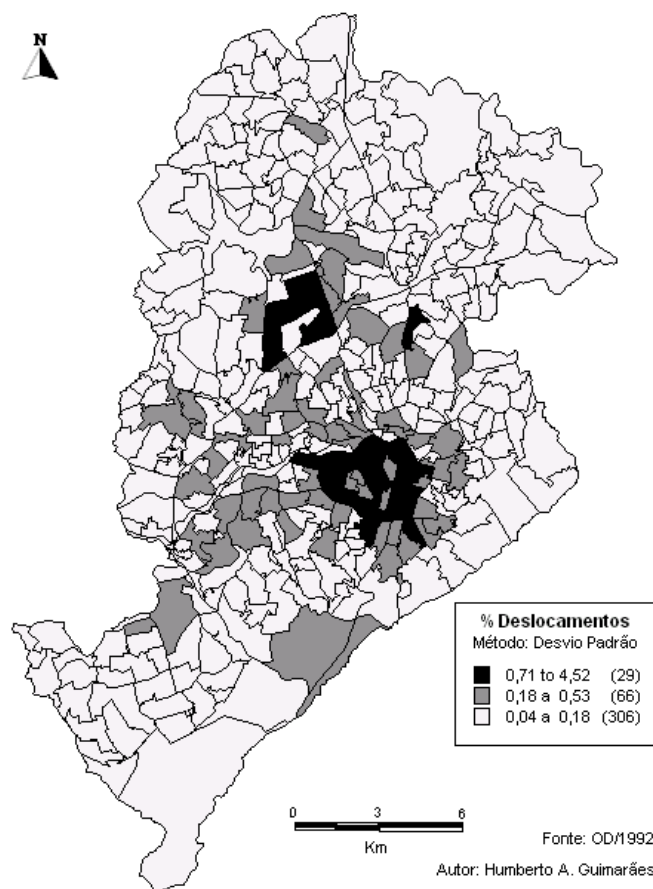
Cód. AH	Áreas Homogêneas - AH	Nº Desloc.	Nº Desloc. Acum.	%	% Acum.
1012	Centro/Igreja São José	21.366	21.366	2,87	2,87
1010	Centro/Rodoviária/Praça da Estação	18.992	40.358	2,56	5,43
1009	Centro/Viaduto - B/Mercado Novo	17.154	57.512	2,30	7,73
1024	Savassi	15.677	73.189	2,10	9,84
1001	Centro/Praça Afonso Arinos	14.323	87.512	1,92	11,77
1027	Santo Agostinho (Assembléia)	10.709	98.221	1,44	13,21
1017	Funcionários/Hospitais	10.679	108.900	1,43	14,64
1008	Barro Preto/Est.Cruzeiro/Fórum Novo	10.242	119.142	1,38	16,02
1002	Praça da Liberdade/Av. João Pinheiro	10.071	129.213	1,35	17,38
1018	Santa Efigênia/Batalhão da P.M.	8.845	138.058	1,20	18,56

Fonte: Pesquisa OD/2001

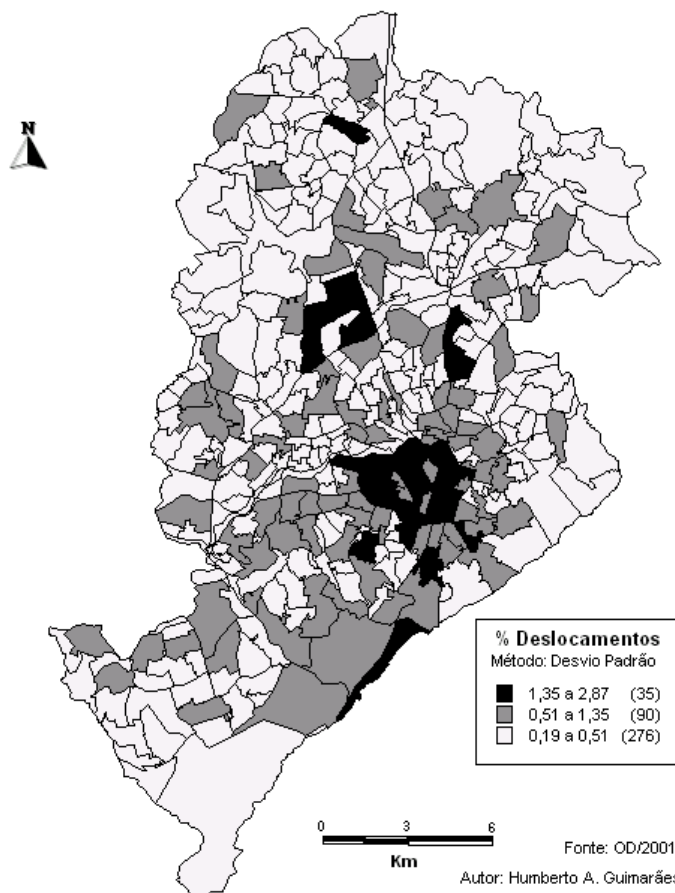
A desconcentração das ocupações também pode ser visualizada através dos Mapas 1 e 2. Percebe-se um aumento, de 1992 para 2001, tanto da primeira quanto da segunda classes, que são aquelas que agrupam as AH's de destino com maior número de deslocamentos motivo trabalho. Percebe-se, visualmente, que as AH's que passaram a fazer parte das duas primeiras classes em 2001 estão distribuídas por todas as regiões da cidade.

Os dados indicam que o emprego em Belo Horizonte está melhor distribuído especialmente em 2001. Resta saber, contudo, se essa alteração deveu-se unicamente a um reflexo de transformações econômicas no âmbito global e nacional ou se está associado a influências de políticas urbanas levadas a cabo pelo poder público municipal.

Mapa 1 AH's de Destino – Deslocamentos Motivo Trabalho – Belo Horizonte – 1992



Mapa 2 AH's de Destino – Deslocamentos Motivo Trabalho – Belo Horizonte – 2001



5 IMPACTOS DA POLÍTICA URBANA NOS DESLOCAMENTOS DE TRABALHADORES

Na última década, a Prefeitura de Belo Horizonte conduziu dois importantes projetos de grande potencial de alteração do uso e ocupação do solo urbano. São eles o BHBUS (Plano de Reestruturação do Sistema de Transporte Coletivo de Belo Horizonte) e o novo Plano Diretor Municipal.

O BHBUS é um grande programa que visa reestruturar os serviços de transporte coletivo e foi desenvolvido dentro de uma visão mais global de desenvolvimento urbano (Silva, 1996). O início de sua implantação foi em 1997 e até o presente momento não teve todas as suas diretrizes implantadas. Quando da sua elaboração, a rede de transporte coletivo municipal estava praticamente inalterado há mais de 10 anos, desde que a extinta METROBEL (Companhia de Transportes Urbanos da Região Metropolitana de Belo Horizonte) implantou o PROBUS (Programa de Organização do Transporte Público por Ônibus), em 1982 (Cardoso, 2003).

A rede de transporte, até meados da década de 1990, mantinha uma estrutura radiocêntrica, fazendo com que praticamente todas as viagens tivessem que atravessar a área central, provocando um fluxo significativo de ônibus nos principais corredores viários e na área central, o que reduzia, por sua vez, os níveis de serviço da operação do sistema. Além disso, a organização e operação do sistema estavam nas mãos das empresas de ônibus, com pouco controle do poder público municipal. Havia superlotação dos veículos, alto índice de interrupção e atraso das viagens e o não cumprimento dos quadros de horário estipulados. Em consequência de tudo isso, não obstante a insatisfação da população em relação aos

serviços prestados, havia uma baixa produtividade na operação do sistema – fato que contribuía para a elevação dos seus custos –, e deterioravam-se as condições ambientais das adjacências das rotas principais do transporte coletivo, em face do alto nível de ruído e de poluição do ar.

Visando reverter essa situação, o BHBUS propunha principalmente eliminar a sobreposição de linhas através da constituição de uma rede estrutural com maior oferta de viagens e capacidade de transporte, integrar os sistemas de ônibus municipal e intermunicipal e o trem metropolitano, e seccionar as linhas de bairros mais distantes em estações, transformando-as em linhas de alimentação / distribuição da demanda atendidas por um sistema troncal (Silva, 1996.).

Com essas medidas acreditava-se que o BHBUS traria uma melhoria do serviço de transporte para a população e contribuiria *“para a viabilização das diretrizes de desenvolvimento urbano, no sentido de adensamento das regiões ao longo dos principais corredores e de incentivo à desconcentração e à criação de novos pólos regionais”* (Silva, 1996, p. 14). Essa desconcentração tenderia a ser incentivada pelas próprias estações, cujo entorno passaria a ter uma atratividade econômica maior, e pela implantação de linhas locais, que incentivariam o deslocamento para os centros comerciais regionais.

Tal diretriz estava de acordo com o que postulava o novo Plano Diretor municipal, aprovado em 1996: dotar a cidade de instrumentos e ações que buscassem flexibilizar o uso do espaço urbano, possibilitando a desconcentração do uso não-residencial. Essa desconcentração é vista como requisito essencial para o desenvolvimento sustentado do município e para a melhoria da qualidade ambiental dos vários lugares da cidade já que *“o alto grau de concentração de população, renda e atividades econômicas na área central de Belo Horizonte e em seus contornos mais imediatos tem implicado no congestionamento dessa região, encarecendo e diminuindo a qualidade de vida da cidade como um todo”* (Belo Horizonte, 1995, p.9).

Dessa forma:

“o ordenamento da ocupação e do uso do solo urbano deve ser feito de forma a assegurar a desconcentração das atividades urbanas, com a disseminação de bens, serviços e infra-estrutura no território urbano, considerados os aspectos locais e regionais” (BELO HORIZONTE, 1996. art 4, §II).

O novo Plano Diretor propunha abandonar o zoneamento funcionalista e rígido da legislação então em vigor, que dividia o espaço da cidade em áreas “especializadas” (zonas residencial, comercial ou industrial). Em substituição, todos os usos passaram a ser permitidos em toda a cidade, desde que respeitassem limites de adensamento e de proteção ambiental ou paisagística.

Mas até que ponto essas duas políticas – o BHBUS e o Plano Diretor – foram importantes para a desconcentração das atividades econômicas no interior da capital?

O Plano Diretor, enquanto um conjunto de diretrizes que passaram a ser obedecidas e aplicadas por todos os atores sociais, de maneira inequívoca, foi importante por flexibilizar as possibilidades de uso do solo urbano. Anteriormente à sua vigência, cada tipo de atividade só poderia ser realizada em zonas específicas. Já com o novo plano, foram permitidos usos múltiplos em praticamente todo o território municipal. Não fosse essa flexibilização, as atividades estariam ainda mais concentradas em regiões muito específicas, mesmo que afastadas da área central. O que se percebe visualmente ao se observar os Mapas 1 e 2 é que houve uma desconcentração da localização dos empregos de forma relativamente homogênea, com graus parecidos para grande parte do município.

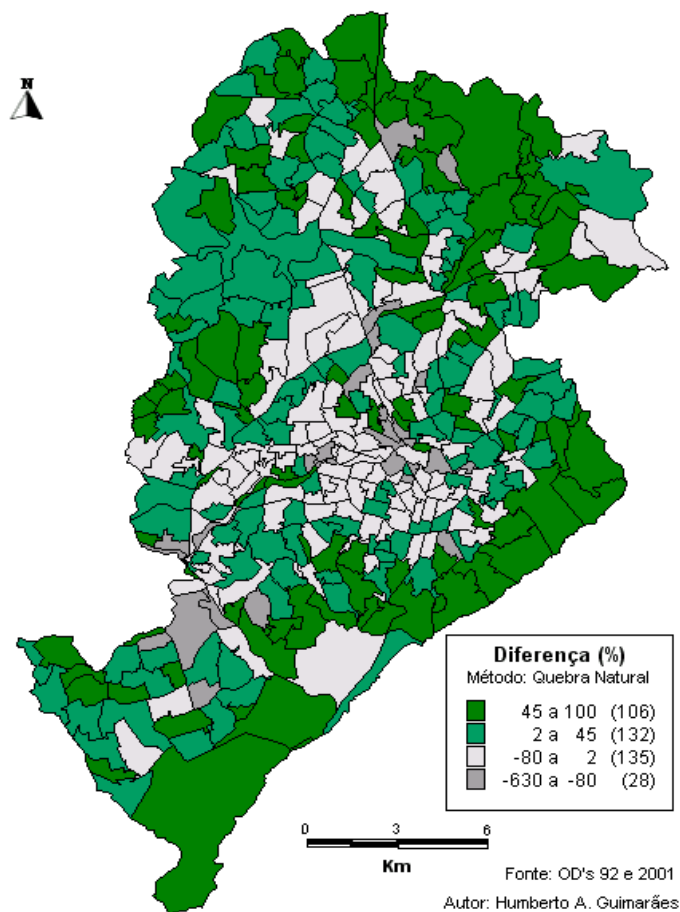
Já o BHBUS é um projeto cujas intervenções são exclusivas do Poder Público, e os seus efeitos somente são percebidos após a implantação de cada etapa do projeto. Quanto às estações, estas trazem uma atratividade econômica maior para as áreas adjacentes, já que concentram um número grande de pessoas (potenciais consumidores e trabalhadores) em um único local. Mas dependendo da própria concepção da estação – se está em área aberta ou restrita, se possui estabelecimentos comerciais em seu interior ou não, além de outros fatores –, o seu grau de influência no entorno varia consideravelmente. Em relação às linhas locais, elas podem dar um impulso ao comércio regional, dependendo do atendimento que passam a fazer (se já existia ou não o atendimento através das linhas convencionais) e do próprio valor da tarifa. Já as linhas perimetrais, que ligam bairros distintos sem passar pelo centro da cidade, acabam por reduzir a importância da própria área central, gerando um efeito atrativo nas áreas correspondentes ao seu trajeto, embora em menor grau⁴.

Para tentar visualizar quais as áreas homogêneas da cidade tiveram um incremento como destino dos deslocamentos motivo trabalho, e perceber, assim, os possíveis efeitos do programa BHBUS quanto à desconcentração das atividades econômicas, foi elaborado o Mapa 3, o qual fornece o percentual de incremento ou redução percentual dos deslocamentos, comparando-se os dados de 2001 com os de 1992.

As regiões da cidade onde houve um maior incremento dos destinos dos deslocamentos foram a região sul, a região norte e uma porção da região noroeste. O incremento ocorrido na região sul provavelmente guarda relação com o processo mais geral de dinamização e expansão do eixo sul da Região Metropolitana, que vem ocorrendo há alguns anos, como pode ser visto em Linhares (2003) e Pacheco (2003). As ações propostas pelo BHBUS e que foram implantadas nessa região, com destaque para as linhas perimetrais, vieram a fortalecer essa tendência. Afirmar que o BHBUS teve uma influência decisiva nesse processo parece temerário, já que tal programa está em curso, restando ainda um grande número de estações e procedimentos de beneficiamento aos transportes públicos a serem implementados. Quanto às outras áreas que perceberam incrementos, elas parecem corresponder às poucas áreas restantes de expansão urbana dentro do território municipal, com destaque para as AH's da região norte e a região do bairro Castelo, na região noroeste. Por fim, está bastante visível no mapa a redução da importância das AH's internas à avenida do Contorno – limite inicial da cidade, o qual delimita atualmente a sua área central – e o incremento de praticamente todas as áreas homogêneas restantes, confirmando a desconcentração ocorrida entre 1992 e 2001.

Mapa 3 Áreas Homogêneas de Destino – Motivo Trabalho – Belo Horizonte – 92/2001

⁴ Em grande medida, as linhas perimetrais implantadas tiveram origem no seccionamento de linhas já existentes, diferindo apenas no não atendimento à área central.



6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

As análises dos dados, gráficos e mapas expostos no decorrer do presente trabalho deixaram bastante claro o fenômeno da desconcentração que vem ocorrendo tanto na RMBH quanto no interior do município de Belo Horizonte. No tocante à capital mineira, esse fenômeno parece muito mais relacionado a tendências econômicas que se apóiam na flexibilização do uso e ocupação do solo, conforme diretriz do Plano Diretor, do que a resultados alcançados com a implantação do BHBUS.

Uma das razões é que o programa de reestruturação do transporte coletivo na capital mineira é relativamente novo e não foi totalmente implantado. De um conjunto de 27 estações previstas inicialmente, até o ano de 2001 (data da última pesquisa OD) apenas três estações estavam efetivamente em operação: Diamante, Venda Nova e São Gabriel. Esta última, integrada ao trem metropolitano, continua subutilizada até o presente momento, dependente da finalização da sinalização eletrônica dos trilhos. Além disso, a priorização do transporte coletivo pelos corredores de tráfego, que reduziria os tempos de viagens e traria uma maior eficiência ao sistema, com redução dos custos e aumento da atratividade, foi implantada em um número inexpressivo de vias, ainda assim, com operação e fiscalização ineficientes.

De qualquer forma, não se pode descartar a influência desse novo sistema de transporte na dispersão dos postos de trabalho ao longo do território municipal. Ele pode ter contribuído para uma tendência já consolidada de desconcentração, como pôde ser visto na cartografia apresentada. Tudo indica que o BHBUS não foi capaz de trazer alterações profundas nas configurações espaciais das atividades econômicas, uma vez que, mesmo nas porções da

cidade onde grande parte de suas propostas já foi implantada, como nas regionais Venda Nova e Barreiro, não foi possível perceber, pelos dados analisados, uma mudança nos padrões de localização do emprego superior ao que ocorreu em toda a cidade.

7 REFERÊNCIAS

- Baeninger, R. (1992) O processo de urbanização no Brasil: características e tendências. In: Bógus, L.M.M. e Wanderley, L.E.W.(orgs.). **A luta pela cidade em São Paulo**. Cortez Editora. São Paulo, 11-28.
- Belo Horizonte (1996) **Plano Diretor de Belo Horizonte**. Lei 7156.
- _____ (1995) Prefeitura Municipal. **Plano Diretor de Belo Horizonte: Lei de Uso e ocupação do solo, estudos básicos**. Belo Horizonte, 247p.
- _____ (2004) Prefeitura Municipal. **Portal Internet: estatísticas e informações**. Disponível em < www.pbh.gov.br>. Acesso em 10 dez. 2004
- Cardoso, Leandro (2003) **Transporte alternativo: riscos e possibilidades**; Reflexões sobre o caso de Belo Horizonte. Belo Horizonte: Instituto de Geociências da UFMG – Universidade Federal de Minas Gerais (Dissertação, Mestrado em Geografia).
- Katzman, M. T. (1986) Urbanização no Brasil a partir de 1945. In: Bacha, E. & Klein, H. S. **A transição incompleta**; Brasil desde 1945. Rio de Janeiro. Paz e Terra.
- Linhares, L. R. F. (2003) **Os circuitos da economia urbana em países subdesenvolvidos: uma análise micro-espacial do eixo sul da Região Metropolitana de Belo Horizonte**. Belo Horizonte: Faculdade de Ciências Econômicas da UFMG, 56p Monografia (Economia) - Universidade Federal de Minas Gerais, Faculdade de Ciências Econômicas.
- Magalhães, David .J.A.V (2002) **Uma abordagem multinível sobre localização e mobilidade residenciais na Região Metropolitana de Belo Horizonte**. Centro de Desenvolvimento e Planejamento Regional, Universidade Federal de Minas Gerais, 2002 (Tese, Doutorado em Demografia).
- Matos, Ralfo.E.S. (1995) **Dinâmica migratória e desconcentração da população na macrorregião de Belo Horizonte**. Belo Horizonte. CEDEPLAR/FACE/UFMG (Tese, Doutorado em Demografia).
- _____ (2005) **Dispersão e desconcentração espacial da população em Minas Gerais**. (mimeo)
- Negri, B. (1996) A Desconcentração Industrial no Brasil: características da industrialização brasileira. In: **Concentração e Desconcentração Industrial em SP (1880-1990)**. Campinas: Ed. Unicamp. Parte II, Cap. 1, 137-165.
- Pacheco, P. D. (2003) **A gestão local no ambiente metropolitano: o caso de Nova Lima no eixo sul da RMBH**. 146 f. Dissertação (mestrado) - Universidade Federal de Minas Gerais.
- Patarra, N.L et al. (1991) Demografia, in **Políticas Sociais no Brasil: Avaliação e Propostas para os anos 90**. FUNDAP, São Paulo.
- Redwood III, J. (1984) Reversion de polarization, ciudades secundarias y eficiencia en el desarrollo nacional: una vision teorica aplicada al Brasil contemporaneo. **Revista latinoamericana de estudios urbanos regionales**, Santiago, v. 11, n. 32.
- Sassen, S. (1988) **As novas desigualdades entre as cidades**. Nova Iorque.
- Silva, R. C. (1996) BHBUS: Plano de Reestruturação do Sistema de Transporte Coletivo de Belo Horizonte. **Trans Caderno de Debates**. Belo Horizonte, ano 1, n. 1..
- Simões, R. (2004) Serviços e a Rede Urbana Metropolitana. IN: LEMOS, M. B. et al. **Belo Horizonte no século XXI**. Belo Horizonte: CEDEPLAR/UFMG.. Disponível em < www.cedeplar.ufmg.br/pesquisas/pbh/index.php>. Acesso em 10 dez. 2004.