

# O PROCESSO DE PRODUÇÃO DE UMA REDE URBANA NA ESPACIALIDADE DA METRÓPOLE DE BELO HORIZONTE - MG: UMA ANÁLISE SOBRE MOBILIDADE A PARTIR DA ESTAÇÃO VILARINHO, VENDA NOVA<sup>1</sup>.

Alessandra Martins\*

Amanda Mourão\*\*

Anália da Silva Nunes\*\*\*

Elizabeth Efigênia Lucas\*\*\*\*

Mariana Benfica\*\*\*\*\*

Matheus Pereira\*\*\*\*\*

Orientadora: Mariana Guedes Raggi\*\*\*\*\*

## RESUMO

A construção de grandes eixos viários potencializou a mobilidade da população não só no interior da capital como também na região metropolitana. A partir desse contexto a Estação Vilarinho, localizada na metrópole Belo Horizonte no Vetor Norte, se posiciona como um nó tecido por uma sobreposição de redes urbanas. Este presente artigo busca identificar as demandas da população que utiliza o serviço de transporte público pelo terminal Vilarinho caracterizando, assim, o papel da rede urbana na capital mineira. Além de perceber as permanências e (re) significações no processo de produção do espaço visando atender uma população periférica que,

---

<sup>1</sup> Estudo desenvolvido a partir do trabalho interdisciplinar do 5º período cujo tema foi a mobilidade em Belo Horizonte, sob a orientação da professora Dra. Mariana Guedes Raggi.

\* Graduada do Curso de Geografia, PUC Minas, Belo Horizonte – MG, <[rodriguesa816@gmail.com](mailto:rodriguesa816@gmail.com)>

\*\* Graduada do Curso de Geografia, PUC Minas, Belo Horizonte – MG, <[amandamourao9@hotmail.com](mailto:amandamourao9@hotmail.com)>

\*\*\* Graduada do Curso de Geografia, PUC Minas, Belo Horizonte – MG, <[analiavilela32@gmail.com](mailto:analiavilela32@gmail.com)>

\*\*\*\* Graduada do Curso de Geografia, PUC Minas, Belo Horizonte – MG, <[bethlucas61puc@gmail.com](mailto:bethlucas61puc@gmail.com)>

\*\*\*\*\* Graduada do Curso de Geografia, PUC Minas, Belo Horizonte – MG, <[marianalaureano95@gmail.com](mailto:marianalaureano95@gmail.com)>

\*\*\*\*\* Graduada do Curso de Geografia, PUC Minas, Belo Horizonte – MG, <[matheus-nasci@hotmail.com](mailto:matheus-nasci@hotmail.com)>

\*\*\*\*\* Possui graduação em Geografia pela Universidade Federal de Minas Gerais (2000), graduação em Ciências Econômicas pela Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais (1991), mestrado em Geografia pela Universidade Federal de Minas Gerais (2003) e Doutorado em Geografia na Universidade de São Paulo (orientadora professora Dra. Rita de Cássia Ariza Cruz). Atualmente é professora de Geografia da Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais, <[marianagrafia@gmail.com](mailto:marianagrafia@gmail.com)>

devido ao processo de descentralização da Capital, estabeleceu-se nos arredores da mesma. Para tal análise, utilizou-se de extensa bibliografia, além da realização de entrevistas e aplicação de questionários direcionados à uma população amostral usuária do sistema de transporte público. Constatou-se que a nova centralidade em estudo exerce papel fundamental no contexto da mobilidade urbana em Belo Horizonte, caracterizando-se como um nó de drenagem e dispersão de fluxos.

Palavras-chave: Mobilidade. Produção do espaço. Dispersão de fluxos.

## **ABSTRACT**

The construction of major highways potentiated mobility of the population not only within the capital as well as in the metropolitan area. From this context Vilarinho station, located in the city Belo Horizonte in North Vector, it is positioned as a node tissue by an overlap of urban networks. This present article seeks to identify the demands of the population using the public transport service by Vilarinho terminal featuring thus the role of the urban network in Belo Horizonte. In addition to realizing the continuities and (re) meanings in the space production process to meet a peripheral population that due to the process of decentralization of capital, settled in the vicinity of it. For this analysis, we used the extensive bibliography, as well as interviews and questionnaires directed to a sampling user population of the public transport system. It was found that the new center study plays a fundamental role in the context of urban mobility in Belo Horizonte, characterized as a drain node and dispersion flows.

**Keywords:** mobility. Production space. Flows dispersion.

## **INTRODUÇÃO**

Belo Horizonte foi uma cidade planejada para expressar os ideais republicanos da época de sua construção, inspirada no urbanismo europeu. Seu plano urbanístico foi pensado para atender a tais interesses e sua organização espacial pautava-se em ruas e avenidas largas, arborizadas e higiênicas. Inicialmente esses espaços representavam a monumentalidade arquitetônica da

nova capital e, *a posteriori*, os mesmos assumiram o palco de travessia de seus habitantes.

Assim, a partir do rápido crescimento urbano apresentado pela capital mineira logo após sua inauguração, tem-se um processo de metropolização. Neste sentido, torna-se indispensável à construção de grandes eixos viários, uma vez que estes permitiriam o deslocamento da população não só no interior da capital como também na região metropolitana. Além disso, com o processo de saturação da área central de Belo Horizonte, tem-se o surgimento de centros secundários, que assumem um importante papel: oferecer bens e serviços que antes eram encontrados apenas no centro inicial.

Portanto, a Regional Venda Nova, onde está situada a estação Vilarinho, objeto de estudo nesse presente artigo, localizada em Belo Horizonte, pode ser considerada um importante centro secundário na medida em que apresenta um centro comercial dinâmico e serviços especializados. O acesso da regional ao centro da capital mineira se dá através da Avenida Vilarinho que liga as Avenidas Pedro I e Cristiano Machado, além da Rua Padre Pedro Pinto, considerada um importante eixo comercial na região. Além disso, conta ainda com o sistema metroviário e a implementação do Sistema Transporte Rápido por Ônibus (BRT), denominado MOVE.

Nesse contexto, o sistema metroviário e a implementação do MOVE possibilitou, viabilizou e potencializou o acesso da Regional Venda Nova ao centro da capital como de alguns outros municípios da região metropolitana de Belo Horizonte. A Estação Vilarinho se posiciona como núcleo central da área, ou seja, um nó tecido por uma sobreposição de redes urbanas, conformando espacialmente em uma estação de tráfego misto ou múltiplo, envolvendo várias modalidades de transportes coletivos, veicular e sobre trilhos.

O presente estudo objetiva compreender como se orientam os fluxos (pessoas e mercadorias) na metrópole Belo Horizonte a partir do Vetor Norte, bem como identificar as demandas da população que utiliza o serviço de transporte público no terminal Vilarinho. Identificando assim, o papel da rede urbana na capital mineira. Além de perceber as permanências e (re) significações deste espaço ao longo do tempo para atender uma população periférica que, devido ao processo de descentralização da Capital, foram remetidas para os arredores da mesma.

Este estudo é crucial para se compreender como se distribuem os fluxos na metrópole, além dos processos de expulsão e segregação da população bem como a circulação de bens e serviços proporcionados pela rede urbana. Ou seja, revelarmos questões que dizem acerca da organização socioespacial e produção contraditória da metrópole.

## **METODOLOGIA**

Para se alcançar os objetivos propostos neste estudo, foram realizados o levantamento de extensa bibliografia bem como visitas a campo. O trabalho foi realizado baseando-se em uma população amostral. Para tal, utilizou-se como método a aplicação de questionários aos usuários do sistema de transporte público oferecido na referida estação, além da realização de entrevistas semiestruturadas com comerciantes das adjacências e taxistas do entorno. As visitas a campo foram realizadas em três dias alternados, a saber, dia 30 de abril, e nos dias 21 e 24 de maio do presente ano.

No dia 30 de abril, primeiro campo realizado, teve por objetivo à observação da dinâmica da Estação Vilarinho como um todo, além da aplicação de cerca de 20 (vinte) questionários teste com a intenção de identificar o raio de abrangência da mesma. Assim buscou-se identificar a origem e o destino dos seus usuários.

Posteriormente, percebeu-se a necessidade de ajustes no questionário inicial, a fim de torná-lo mais objetivo, para então efetuar sua aplicação a contento. Assim, a etapa de aplicação de 40 (quarenta) questionários, já atualizados, foi realizada no dia 24 de maio em horário de pico, entre 18h30min e 21h00min, cujo fluxo de usuários da estação aumenta consideravelmente, o que torna a pesquisa mais abrangente.

Além disso, no dia 21 de maio, foram realizadas cerca de 10 (dez) entrevistas com comerciantes das adjacências, e taxistas que trabalham no entorno da estação. Tais entrevistas objetivaram perceber o impacto causado pela estação Vilarinho, bem como a implantação do MOVE na região, assim como o Shopping Estação BH utilizado também como integração do sistema de transporte público.

A representação dos dados colhidos em campo foi realizada com o auxílio do software Microsoft Office Excel para a elaboração de gráficos que possibilitasse uma análise mais contundente da fluidez e o perfil dos usuários que utilizam esses

serviços. Ademais, utilizou-se o software ArcGIS 10.3 para a confecção de mapas que permitissem a representação da área de estudo, como também os municípios que enviam e recebem usuários para a referida estação.

## **A PRODUÇÃO DA MOBILIDADE EM BELO HORIZONTE**

De acordo com Berman (1982), a vida na cidade moderna força cada sujeito a realizar novos movimentos, mostra como a mesma desencadeia novas formas de liberdade. Assim, essa mobilidade abre um enorme leque de experiências e atividades para as massas urbanas.

Portanto, segundo Vaccari (2011), a mobilidade urbana:

[...] é um atributo associado às pessoas e atores econômicos no meio urbano que, de diferentes formas, buscam atender e suprir suas necessidades de deslocamento para a realização das atividades cotidianas como: trabalho, educação, saúde, lazer, cultura etc. Para cumprir tal objetivo, os indivíduos podem empregar o seu esforço direto (deslocamento a pé), recorrer a meios de transporte não motorizados (bicicletas, carroças, cavalos) ou motorizados (coletivos e individuais). (VACCARI, 2011, p. 10).

Esta é originada no processo de modernização, que representa o progresso da cidade, metrópole e megalópole. Neste sentido, Carlos (2001) afirma que:

Marcada por construções arrojadas [...], largas avenidas, pontes, viadutos e túneis, a metrópole surge, como expressão simbólica da modernidade, sinalizando a hegemonia do automóvel, que está na base da orientação que o planejamento do espaço assume. Nessa direção os usos e funções dos lugares vêm apresentando mudanças constantes, impondo o automóvel como único meio de deslocamento possível, razão das imensas cirurgias urbanas que realizam na metrópole, reproduzindo uma morfologia que esvazia a vida das possibilidades que o uso do espaço contém. [...] Ruas resumidas a sua expressão última de passagem, como consequência da constituição de um sistema que privilegia o transporte individual e reduz as formas de apropriação dos espaços públicos. (CARLOS, 2001, p. 67)

Além disso, a globalização capitalista em busca da expansão e acumulação do capital potencializa o processo de modernidade. Para globalizar o capital e modernizar o espaço, ele é transformado em todas as categorias pelos agentes que o produz, por um espaço de consumo e pelo consumo do espaço. Dinamizando, modelando e remodelando o espaço por meio de implantação de grandes eixos viários, indústrias, equipamentos públicos, shoppings centers, academias entre outros. Atraindo diversos usos e ocupação do espaço por meio dos fixos e fluxos.

Assim, a evolução das cidades ocorreu pela constituição de diversas formas de mobilidade por redes de transporte, comunicação, mobilidade dos fluxos financeiros, entre outras.

De acordo com Cardoso, Lobo e Matos (2008), os fluxos migratórios inter e intra-regional tiveram fundamental importância na queda do ímpeto de crescimento de Belo Horizonte. Desde a década 1970/1980, como apontava Rigotti (1994), as taxas líquidas de migração já eram favoráveis a periferia metropolitana. Assim sendo, torna-se necessária a ampliação da mobilidade urbana da metrópole Belo Horizonte. Isto porque grande parte da população que reside na região metropolitana utiliza os diversos serviços oferecidos pela capital. Além disso, esta população desloca-se diariamente para trabalhar. Deste modo, uma rede de vias de trânsito rápido torna possível o movimento pendular da população que exerce suas funções em Belo Horizonte, produzindo e reproduzindo novas espacialidades, novas territorialidades.

Os terminais rodoviários intermunicipais localizados em centros secundários, como a Estação Vilarinho na Regional Venda Nova de Belo Horizonte assumem no processo de produção da metrópole importância fundamental. Isto porque são responsáveis por distribuir o fluxo de pessoas por toda a mancha urbana que compõe a região metropolitana da capital mineira.

## **DISCUSSÃO DOS RESULTADOS**

As entrevistas realizadas demonstraram que a implantação da estação Vilarinho, o Shopping Estação BH, a faculdade FAMINAS, entre outros equipamentos atraíram maior público para a região, contribuindo para a produção de uma nova centralidade urbana, e conseqüentemente para o adensamento no trânsito no entorno da regional de Venda Nova. Além disso, faz-se necessário destacar o papel assumido pelos agentes produtores do espaço urbano que o (re)significam de acordo com suas necessidades e interesses. Conforme Corrêa (2011):

Os agentes sociais da produção do espaço estão inseridos na temporalidade e espacialidade de cada formação socioespacial capitalista. Refletem, assim, necessidades e possibilidades sociais, criadas por processos e mecanismos que muitos deles criam. E são os

agentes que materializam os processos sociais na forma de um ambiente construído, seja a rede urbana, seja o espaço intraurbano. Afirma-se que processos sociais e agentes sociais são inseparáveis, elementos inseparáveis, elementos fundamentais da sociedade e de seu movimento. (CORRÊA, 2011, p. 43).

Desse modo, nesse processo de produção da rede urbana, os depoimentos dos atores, agentes sociais foram fundamentais. De acordo com os taxistas entrevistados, o fluxo de veículos e pessoas no entorno da estação Vilarinho apresentou um aumento considerável a partir da construção do terminal, bem como a construção do shopping. Porém, este fluxo de pessoas não representou necessariamente um aumento significativo no uso do serviço prestado pelos taxistas. Além disso, muitos afirmaram que o aumento no número de veículos particulares na área se dá devido à ineficiência do transporte público, bem como o maior acesso da população ao bem de consumo durável, o carro. O aumento do fluxo dos automóveis na região está diretamente relacionado, provavelmente, a presença do *shopping center*, ou seja, a aparição de um novo equipamento de consumo, uma nova modalidade de consumo da metrópole em produção.

Ainda segundo os entrevistados, verificou-se essa mudança mais acentuada entre os últimos dois a quatro anos. Fato este que refletiu negativamente na segurança, uma vez que o policiamento que existe atualmente na região não aumentou proporcionalmente ao número de transeuntes que frequentam a área. De acordo com um entrevistado: “O índice de assalto é alto em qualquer hora do dia ou noite, sendo aos transeuntes e aos próprios taxistas. O policiamento é defasado e quando eventual não intimida as ações.” (S. A., 2016)<sup>2</sup>.

As cidades - que na origem foram construídas para dar segurança a todos os seus habitantes - hoje estão cada vez mais associadas ao perigo. [...] As autênticas ou supostas ameaças à integridade pessoal e à propriedade privada convertem-se em questões de grande alcance cada vez que se consideram as vantagens e desvantagens de viver num determinado lugar. (BAUMAN, 2009, p. xx).

Essa é uma problemática urbana contemporânea que surge com a produção de novas espacialidades. A produção de novas centralidades promove a transferência de problemáticas e conflitos sociais antes concentrados nos antigos centros para outras espacialidades. Essa é, sem dúvida, uma das maiores

---

<sup>2</sup> Utilizou-se a sigla S. A. para preservar a identidade do entrevistado.

problemáticas urbanas geradas por um processo de reprodução das relações conflituosas e desiguais da sociedade capitalista.

As entrevistas realizadas com os comerciantes na Rua Padre Pedro Pinto, importante centro comercial da região de Venda Nova revelou dados curiosos no processo de produção da nova centralidade. Por meio dessas entrevistas, constatou-se que apesar da retirada de parte das linhas de ônibus convencional da rua, e da diminuição do número de pessoas na área não afetou de modo significativo o comércio na região. Isto porque há uma grande diversidade de produtos e preços, mantendo um grande fluxo na referida rua.

A manutenção do comércio na avenida é algo que instiga e ao mesmo tempo desloca a atenção de nós geógrafos, analistas de uma espacialidade em produção. Apesar de Lefebvre (1999, p. 31) denunciar que a rua “converteu-se em rede organizada pelo/para o consumo. [...] exposição de objetos à venda [...] colonização do espaço urbano, que se efetua na rua pela imagem, pela publicidade, pelo espetáculo dos objetos”; a imposição e a neocolonização das relações produzidas nos espaços dos shoppings centers destrói impiedosamente todas as possibilidades de encontro, de espontaneidade e apropriação. Reconhecer na metrópole possibilidades de resistência a essa nova espacialidade do consumo impiedoso, espaço da alienação totalizante, é, no processo de análise da produção do espaço contemporâneo algo que solicita investigação.

Neste sentido, o comércio da Rua Padre Pedro Pinto é direcionado para atender uma classe social diferenciada, de menor poder aquisitivo. Assim, esta permanece, uma vez que continua a atender seu público. Ou seja, o shopping não surge para concorrer com o centro comercial de Venda Nova (como podemos perceber em outros casos, como Shopping Pátio Savassi, BH Shopping).

**Figura 1: Loja na Rua Padre Pedro Pinto**      **Figura 2: Loja no Shopping Estação**



**Fonte:** Art Dente LTDA, 2016



**Fonte:** Shopping Estação, 2015.

Em entrevista específica ao proprietário de um estacionamento localizado ao lado do Shopping Estação, percebeu-se que tal empreendimento recém inaugurado tem como objetivo complementar o mesmo serviço prestado pelo shopping a um valor mais acessível. Nessa entrevista, uma outra problemática urbana é revelada:

[...] a expansão da propriedade privada do solo urbano e da terra, que transforma a cidade inteira em mercadoria vendida no mercado. Por essa intermediação, a produção da cidade ganha uma nova perspectiva e as estratégias dos empreendedores imobiliários, dos bancos e do Estado orientam suas estratégias de acumulação na produção da mercadoria-espaco. (CARLOS, 2011, p. 60).

Carlos (2011) defende a ideia de que a transformação da cidade em mercadoria está vinculada a um ato de produção e reprodução do espaço fundada nas contradições e nos conflitos promovidos “pelas necessidades econômicas e políticas (em suas alianças possíveis), e a reprodução do espaço como condição, meio e produto da reprodução da vida social” (CARLOS, 2011, p. 65).

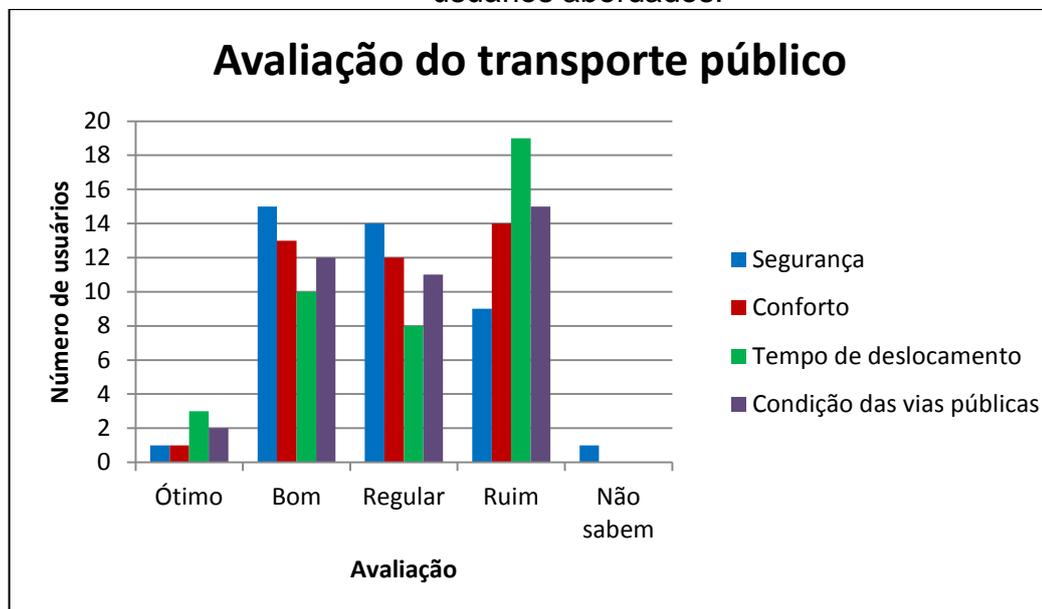
Nesse sentido, o estacionamento, “produto da reprodução da vida social” se revela a partir da espacialização de um novo modo de produção de consumo: o *shopping center*. Nesse estabelecimento, “paraíso do consumo contemporâneo” o elevado preço cobrado aos proprietários dos veículos que desejam alugar temporariamente um espaço para seus automóveis, produziu em outras espacialidades, novas possibilidades, novos estacionamentos. É esse processo de produção e reprodução do espaço, mediado pelo valor de troca, no caso específico,

espaço para estacionar veículos, que promove e transforma toda a cidade numa espacialidade mercadoria.

Com relação aos questionários aplicados, os resultados obtidos contribuíram para analisar o raio de influência da estação Vilarinho bem como os equipamentos do seu entorno. Em relação ao raio de influência, a estação pode ser considerada um nó da rede urbana na medida em que atrai e dispersa fluxos. Assim, foi possível identificar usuários que residem em variados municípios da região metropolitana, o que contribui para essa dinâmica. Dentre os municípios atendidos pela Estação Vilarinho, pode-se citar: Betim, Contagem, Ribeirão das Neves, Pedro Leopoldo, São José da Lapa, Vespasiano, Santa Luzia, além da capital Belo Horizonte.

No que se refere aos equipamentos públicos afigura 3 revela como os usuários avaliam o sistema de transporte público ao qual utilizam com frequência. Considerou-se como avaliação positiva respostas “ótimo” e “bom”, ao passo que avaliação negativa, respostas “regular” e “ruim”.

**Figura 3:** Avaliação do transporte público de acordo com os usuários abordados.



Elaboração: PEREIRA, 2016

Foram utilizadas como variáveis para avaliação do transporte o conforto, segurança, tempo de deslocamento e condições das vias públicas. Observa-se, de modo geral, insatisfação dos usuários com o serviço prestado. No que se refere à

segurança, há preponderância de uma avaliação positiva. Tem-se como hipótese para esta questão, a presença de seguranças localizados no interior das estações do metrô e MOVE da capital.

A avaliação dessa questão pode ser facilmente compreendida, pois retirada dos transeuntes da rua, das avenidas e a concentração de todos os usuários num ambiente fechado, reservado, monitorado por câmaras facilita inevitavelmente a sensação de “segurança”. O que seria interessante analisar é que a segurança propagada no interior da estação não pode ser interpretada como uma redução das desigualdades e conflitos presentes nos espaços públicos da cidade. A vida encenada no interior da estação está certamente desvinculada da realidade da vida que pulsa nas ruas e avenidas da metrópole em produção.

O urbano se define como lugar onde as pessoas tropeçam umas nas outras, encontram-se diante e num amontoado de objetos, entrelaçam-se até não mais reconhecerem os fios de suas atividades, enovelam suas situações de modo a engendrar situações imprevistas. (LEFEBVRE, 1999, p. 46).

A necessidade de acelerar a circulação e promover o aumento na velocidade dos ônibus a partir da produção das estações está vinculada a uma necessidade de gerenciar e agilizar a metrópole, promovendo a produção da vida em outros espaços, espaços confinados.

Lefebvre (1999) reflete o momento e o movimento *contra a rua*. A rua não mais se revelaria como possibilidade de encontro e de realização da vida e sim como lugar de passagem. A rua deve regular, como menciona Lefebvre (1999, p. 31), “o tempo além do tempo de trabalho; ela o submete ao mesmo sistema, o do rendimento e do lucro”. Nesse sentido, o Lefebvre (1999, p. 129) denuncia o urbanismo, como ideologia que “dissimula estratégias”.

É nessa perspectiva que devemos pensar e criticar a produção do discurso da segurança e da violência urbana.

Em relação ao estado de conservação das vias é interessante ressaltar que 65% da população pesquisada avaliaram negativamente as condições das vias e apenas 30% positivamente. Neste sentido, levanta-se como hipótese o pior estado de conservação das vias que ligam a Região Metropolitana à capital Belo Horizonte.

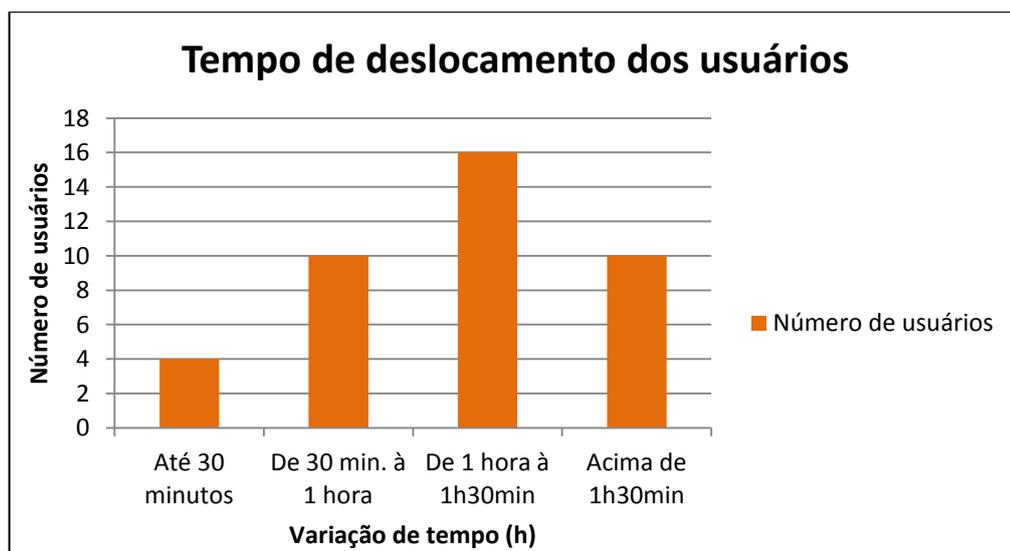
Em relação ao conforto, 65% dos usuários demonstraram insatisfação. Por outro lado, quanto ao tempo de deslocamento, observa-se que a maioria dos

usuários afirmou estar insatisfeitos, sendo a somatória de ruim e regular correspondente a 67,5% da população pesquisada. Como constatado na figura 4, o tempo médio gasto no deslocamento está compreendido entre 1h à 1h30min. Estes usuários, em sua maioria, são residentes na região metropolitana. Para o tempo gasto por esse público, tem-se como hipóteses algumas variáveis, tais como: menor número de coletivos por linha, principalmente nos horários de pico; densidade do trânsito encontrado por esses coletivos ao saírem de seus corredores exclusivos; além do tempo de espera nos pontos de conexão.

Essa é uma questão interessante, pois um dos argumentos apresentados pelos gestores seria a facilidade que o novo sistema de transporte produziria. Entretanto, o resultado da pesquisa contraria essa hipótese.

Essa é uma contradição interessante e acaba por lançar questões pertinentes a análise: a implementação desse novo sistema de transporte teria como estratégia espacial a produção de uma rede viária urbana direcionada a otimizar o tempo de transporte dos usuários ou produzir um novo tempo para uma nova cidade “combatida pelas forças repressivas, que comandam o silêncio e o esquecimento” (LEFEBVRE, 1999, p. 31).

**Figura 4:** Tempo de deslocamento dos usuários



Elaboração: PEREIRA, 2016

Verificou-se ainda, que a renda mensal dos indivíduos que utilizam o transporte público oferecida na Estação Vilarinho é, em sua maioria, de no máximo dois salários mínimos, totalizando 62,5% da amostra. Neste sentido, infere-se que a

maioria da população que usufrui dos serviços prestados no local possui baixo poder aquisitivo.

Além disso, a maior parte dos usuários pesquisados apontou a localização do Shopping Estação como estratégia de consumo. Isto porque a estação, ao concentrar e dispersar grande número de pessoas propicia um alto fluxo de transeuntes, favorecendo o acesso a serviços e bens de consumo.

Diante do exposto, pode-se dizer que a maioria do público questionado, utiliza o espaço como meio facilitador na resolução de questões cotidianas oferecidas pelo mesmo, como serviço bancário, alimentação, entre outros.

Provavelmente o que leva essas pessoas a comprarem no shopping é a perda do tempo que a nova vida urbana impôs. A nova modalidade do transporte impossibilitou os usos e as apropriações dos espaços das ruas e provavelmente conduziu e limitou as possibilidades de consumo desses usuários. Por outro lado há também a (re)significação do consumo nesses espaços em resposta as transformações promovidas pelo novo modelo de transporte. O não direito a rua faz com que o tempo de espera do ônibus também seja o tempo do consumo. Vincular toda a vida ao tempo do consumo, ao tempo da realização da mercadoria é uma estratégia urbanística experimentada por todos na contemporaneidade.

## **CONSIDERAÇÕES FINAIS**

A estação Vilarinho assume um papel importante no contexto da mobilidade na metrópole Belo Horizonte, sendo caracterizada como um nó de drenagem e dispersão de fluxos. Neste sentido, a estação é porta de entrada e saída para uma população que vive não só na capital como também na região metropolitana principalmente em seu vetor norte.

A partir dos questionários e entrevistas conclui-se que a implantação da estação na área, o Shopping Estação BH, a faculdade FAMINAS, entre outros equipamentos, contribuíram para o aumento no fluxo de pessoas e veículos – principalmente particulares. Portanto, como resultado desse processo, tem-se uma nova centralidade e um significativo adensamento no trânsito. Sendo assim, ocorre na região uma (re)significação do espaço em função do surgimento de novas formas e novos usos.

Em relação à violência, segundo os entrevistados, houve um aumento que foi percebido com relação aos próprios taxistas e pedestres que aguardam o ônibus nos pontos do entorno do Shopping Estação. Os casos mais relatados foram roubo de veículos, motos e pequenos furtos, como o de bolsas e celulares.

De modo geral, pode-se inferir que, a partir da amostragem feita, a implantação do sistema de transporte integrado na região não atende as expectativas dos usuários do transporte público. Essa constatação deve-se a percepção de que muitos foram os impactos sofridos no cotidiano de quem vive e produz a cidade.

## REFERÊNCIAS

BAUMAN, Zygmunt. **Confiança e medo na cidade**. Rio de Janeiro: Zahar, 2009.

BERMAN, Marshall. **Tudo que é sólido desmancha no ar: a aventura da modernidade**. São Paulo: Companhia das Letras, 2007.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. **Espaço-tempo na metrópole: a fragmentação da vida cotidiana**. São Paulo: Contexto, 2001.

CARLOS, Ana Fani. Da “organização” à “produção” do espaço no movimento do pensamento geográfico. In: CARLOS, Ana Fani. **A produção do espaço urbano: agentes e processos, escalas e desafios**. São Paulo. Editora Contexto, 2011.

CARDOSO, Leandro; LOBO, Carlos; MATOS, Ralfo. Mobilidade pendular e centralidade espacial da Região Metropolitana de Belo Horizonte. In: ENCONTRO NACIONAL DE ESTUDOS POPULACIONAIS, 16., 2008. Caxambú-MG. **Anais...** Caxambú-MG: ENEP, 2008. Disponível em: <[www.abep.nepo.unicamp.br/encontro2008/docsPDF/ABEP2008\\_1172.pdf](http://www.abep.nepo.unicamp.br/encontro2008/docsPDF/ABEP2008_1172.pdf)> Acesso em: 17 abr. 2016.

CORRÊA, Roberto Lobato. Sobre agentes sociais, escala e produção do espaço: um texto para discussão. In: CARLOS, Ana Fani. **A produção do espaço urbano: agentes e processos, escalas e desafios**. São Paulo. Editora Contexto, 2011.

LEFEBVRE, Henry. **O direito à cidade**. Tradução de Rubens Eduardo Frias. São Paulo. Editora Centauro, 2001.

LEFEBVRE, Henry. **Espaço e política**. Tradução de Margarida M. de Andrade e Sérgio Martins. Belo Horizonte. Editora UFMG, 2008.

LEFEBVRE, Henry. **A revolução urbana**. Tradução de Sérgio Martins. Belo Horizonte. Editora UFMG, 1999.