



Acessibilidade e mobilidade nos processos de reassentamento involuntário de famílias em Belo Horizonte: o caso do Aglomerado da Serra

Accessibility and mobility in the process of involuntary resettlement of families in Belo Horizonte, Brazil: the case of Aglomerado da Serra slum

Nubia Alaine Costa Lorenzoni^[a] , Ana Marcela Ardila Pinto^[a] 

^[a] Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG), Belo Horizonte, MG, Brasil

Como citar: Lorenzoni, N. A. C., & Ardila, A. M. (2022). Acessibilidade e mobilidade nos processos de reassentamento involuntário de famílias em Belo Horizonte: o caso do Aglomerado da Serra. *urbe. Revista Brasileira de Gestão Urbana*, v.14, e20210290. <https://doi.org/10.1590/2175-3369.014.e20210290>

Resumo

Os processos de remoção de casas e de reassentamento de famílias, gerados no marco de políticas públicas de desenvolvimento urbano, implicam diversos processos de mobilidades das famílias, em diferentes escalas espaço-temporais. O objetivo deste artigo é identificar as práticas e experiências de deslocamento enfrentadas pelas famílias que participaram do Programa Vila Viva, implementado pela Prefeitura de Belo Horizonte, no Aglomerado da Serra em Minas Gerais, Brasil. A partir da análise espacial dos conjuntos habitacionais construídos pelo programa e de entrevistas qualitativas semiestruturadas com famílias moradoras do Aglomerado, identificamos transformações significativas nas práticas de mobilidade na vida cotidiana dessas famílias, tanto na sua inserção no âmbito do acesso aos espaços urbanos da cidade, como da vizinhança e dos espaços mais próximos da moradia. Também distinguimos padrões de mobilidades diferentes, associados tanto aos arranjos familiares e à localização da área de reassentamento, quanto ao gênero, à idade, aos recursos econômicos e à situação de saúde dos sujeitos móveis.

Palavras-chave: Remoção e reassentamento. Moradia. Práticas de mobilidade. Acessibilidade. Belo Horizonte.

Abstract

The processes of house removal and resettlement of families implicate in several changes regarding the families' mobility, in different spatial-temporal scales. The aim of this article is to identify the practices and travel experiences faced by the families that have participated in the Vila Viva Program, implemented in the Aglomerado da Serra, in Belo Horizonte, Minas Gerais, Brazil. From the spatial analysis of the housing developments built by the program and semi-structured qualitative interviews, we have identified significant transformations in the mobility practices of the daily life of these families and in their access to urban spaces in the city and to the spaces closest to the housing. We have also distinguished mobility patterns, associated to the family arrangements, the resettlement's location, gender, age, economical resources and the health status of the mobile subjects.

Keywords: Removal and resettlement. Housing. Mobility practices. Accessibility. Belo Horizonte.

Introdução

A informalidade nas áreas urbanas periféricas na América Latina e no Brasil não é diferente, é notória e amplamente documentada (Costa, 2011; Evangelista, 2012; Fernandes, 2011; Melo, 2009; Motta, 2013; Oviedo Hernandez & Titheridge, 2016). Diferentes estudos mostram que os assentamentos precários resultam, entre outros elementos, das condições desiguais históricas de crescimento econômico e concentração de renda, assim como insuficiência de investimentos públicos para oferecer terras e infraestruturas adequadas para superar o déficit habitacional (Fernandes, 2011). Geralmente estas áreas também têm pouco interesse para o mercado formal de habitação, por serem pouco lucrativas ou devido à localização em áreas de proteção ambiental.

Estes assentamentos são definidos geralmente como habitações inadequadas em termos da qualidade das edificações, da falta de infraestrutura urbana, localizados em áreas que podem apresentar riscos e habitados por moradores de baixa renda (Brasil, 2014). A Política Nacional de Habitação entende os assentamentos precários, de baixa renda, a partir de quatro tipologias que se diferenciam do ponto de vista do acesso à moradia, do terreno, da localização, do traçado urbano e infraestrutura e das condições das unidades habitacionais: I) cortiços, II) loteamentos irregulares de periferia, III) favelas e assemelhados, IV) conjuntos habitacionais irregulares ou degradados (Brasil, 2014).

A preocupação pelos assentamentos precários é global e considerada uma das maiores problemáticas que devem ser enfrentadas pelos governos. No marco dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) propostos pela Organização das Nações Unidas (ONU), foram estabelecidos um conjunto de 17 objetivos e diversas metas dentro de um pacto global para alcançar o desenvolvimento que integra as dimensões social, econômica e ambiental até o ano 2030. Especialmente em seu ODS 11, a ONU reconhece a importância de tornar a cidade e os assentamentos humanos inclusivos, seguros, resilientes e sustentáveis. Para tal fim, considera aspectos de transporte, urbanização, patrimônio, gestão de risco, qualidade ambiental, espaços públicos, a relação entre áreas urbana e rural, o planejamento para mudanças climáticas e a assistência a países menos desenvolvidos.

Mas apesar de o desenvolvimento sustentável estar no centro de agendas globais e a cidade de Belo Horizonte atender a diversos indicadores que compõem o ODS 11, sabemos das lacunas históricas ocorridas no processo de urbanização brasileiro, e em Belo Horizonte não foi diferente. Ainda na década de 1990, Belo Horizonte desenvolveu uma estrutura organizacional robusta, o Sistema Municipal de Habitação, com um órgão específico para a execução da política habitacional local, a Companhia Urbanizadora e de Habitação de Belo Horizonte (Urbel). Instrumentos, metodologia e programas, tais como o Orçamento Participativo da Habitação (OPH) e o Plano Global Específico (PGE), foram elaborados por meio de participação popular e em diálogo com a política urbana. Com o intuito de ampliar as intervenções nos territórios de vilas e favelas, local de execução dessa política, surge o Programa Vila Viva (PVV) a partir da captação de recursos do Governo Federal à época (Aragão & Santos, 2018).

Ao contrário de ações pulverizadas usualmente adotadas nos assentamentos precários, o PVV visa intervir de maneira estrutural com o objetivo, em última instância, de melhorar as condições de vida de seus residentes. A elaboração do Programa parte dos problemas apontados e hierarquizados segundo prioridades dos próprios moradores, baseado no estudo aprofundado do local por meio do PGE (Afonso & Magalhães, 2014).

O primeiro Vila Viva implementado na cidade foi no Aglomerado da Serra, iniciado em 2005. Considerado o maior aglomerado de favelas do município, com uma população de 46.086 habitantes em 13.462 domicílios, segundo dados da Urbel de 2014, ele é formado por seis vilas – Nossa Senhora de Fátima, Nossa Senhora Aparecida, Nossa Senhora da Conceição, Santana do Cafezal, Novo São Lucas, Marçola – situadas entre a encosta da Serra do Curral, próximo à divisa com o município vizinho de Nova Lima, e bairros que abrangem as regiões centro-sul, principalmente, e leste de Belo Horizonte (Evangelista, 2012; Melo, 2009; Motta, 2013).

As ações do PVV ocorreram em diferentes vilas que compõem o Aglomerado da Serra; houve a remoção de mais de 2.000 domicílios, e uma parcela dessas famílias foi reassentada nas 928 UHs – apartamentos – construídas. O volume de famílias cujas casas foram removidas chama atenção para a importância desse fenômeno que tem sido estudado sob vários enfoques (Costa, 2011; Evangelista, 2012;

Melo, 2009; Motta, 2013). Todas essas abordagens têm contribuído para o estudo e compreensão do fenômeno, mas ainda estão centradas nos problemas da habitação em termos da estrutura das edificações e dos serviços de infraestrutura pública. São recentes os estudos que ressaltam o problema dos efeitos na mobilidade dos moradores, haja vista que esses não remetem apenas às dinâmicas residenciais, mas às dinâmicas próprias das transformações e sua relação de integração com a cidade.

Esta pesquisa busca contribuir com o conhecimento da relação entre os processos de reassentamento de moradores de áreas de risco em novas áreas habitacionais a partir da perspectiva da transformação das práticas de mobilidade destes agentes e da acessibilidade aos bens e serviços urbanos nas novas moradias. Em especial, buscamos entender quais são as estratégias e experiências de deslocamentos das famílias reassentadas nos novos espaços, à luz do espaço anterior de moradia, e quais são as mudanças em termos do acesso aos bens e serviços urbanos. Para isso, queremos responder às seguintes questões: a) Qual é a relação destas práticas com as condições de inserção urbana dos novos espaços de moradia das famílias reassentadas? e b) Quais as diferenças de acessibilidade a bens e serviços urbanos percebidas pelos moradores em relação às moradias anteriores?

A proposta metodológica do trabalho está baseada na integração de metodologias qualitativas e quantitativas. Empregamos metodologias de análise espacial para identificar as áreas a serem estudadas. Posteriormente, realizamos entrevistas com moradores dos conjuntos habitacionais, selecionados a partir do nível de inserção urbana de cada conjunto. Indagamos sobre as percepções dos moradores acerca do acesso e das práticas de mobilidade resultantes dos processos de reassentamento.

Queremos defender, de um lado, a ideia de que os projetos de reassentamento não só devam ser compreendidos a partir das características das moradias, mas também em termos da diversidade dos contextos urbanos onde se inserem e dos efeitos associados à estrutura de oportunidades resultante da sua localização. De outro lado, que os projetos não significam necessariamente o desenvolvimento de processos de renovação e gentrificação. As políticas de habitação desenvolvidas em Belo Horizonte privilegiaram a realocação nas áreas de origem, sem um deslocamento para as periferias urbanas. No entanto, implicaram mudanças significativas se considerarmos as dinâmicas locais do Aglomerado objeto deste estudo.

O trabalho está estruturado em quatro partes. Para começar, apresentamos uma revisão bibliográfica da literatura especializada no problema da remoção e reassentamento, seguida pelo marco conceitual e os procedimentos metodológicos. Continuamos com a exposição de resultados na qual apresentamos, de um lado, o Índice de Inserção Urbana (IIU) e, em seguida, a relação entre o índice e as percepções dos moradores. Para terminar, elencamos algumas discussões e considerações finais.

Revisão da literatura

Grande parte da literatura sobre processos de reassentamento tem privilegiado uma definição econômica na qual os programas buscam aumentar a acumulação do capital através de novas formas de produção e consumo do espaço urbano. Esta visão considera que a maior parte das intervenções públicas contribuem com o deslocamento das populações mais pobres para áreas periféricas, com a integração de áreas nos mercados imobiliários por meio da renovação e gentrificação urbana, a construção de megaprojetos e o incremento da oferta de mão de obra barata (Rogers & Wilmsen, 2020).

Esta visão é herdeira dos estudos clássicos elaborados em contextos europeus ou nos Estados Unidos. Autores como Jane Jacobs (2011), Herbert Gans (1968) e Neil Smith (2007) analisaram o caso dos Estados Unidos sobre a construção de uma política nacional e local de deslocamento, no intuito de gerar renovação, requalificação, desenvolvimento de novas áreas, ou gentrificação. Para o caso europeu, Peter Hall (1996) e David Harvey (2006) elencaram os processos de transformação das cidades de modernização capitalista, produto da remoção dos setores mais pobres das cidades desde o século XIX. Contemporaneamente, os processos de reassentamento continuaram sendo realizados no marco de políticas de reestruturação urbana (Collins & Shester, 2013; Doff & Kleinhans, 2011; Kleinhans & Kearns, 2013).

No Sul Global, estudos em diferentes contextos como na China (Yang & Qian, 2021), na Índia (Brussel et al., 2019), na África (Oviedo Hernandez et al., 2021a) ou na América Latina (Werthmann, 2021) evidenciam como

a remoção foi empregada por agentes urbanos para desenvolver grandes projetos de infraestrutura ou renovação de áreas urbanas (Costa, 2018; Day, 2013; Freitas, 2017; Magalhães, 2012; Singh, 2013).

Para o caso brasileiro, esta visão é compartilhada por autores como Rolnik (2012), Magalhães (2012), Abreu (1987), Costa (2018), os quais identificam diferentes ações orientadas a deslocar populações, especialmente as mais pobres, que ocupam áreas de interesse dos agentes econômicos urbanos. Essas intervenções têm contribuído para implementar novos projetos habitacionais para camadas mais ricas (Diógenes & Bentes, 2014), para o desenvolvimento de novos projetos de infraestrutura ou para renovar áreas de interesse (Castro, 2016), ou produzir unidades habitacionais de baixa qualidade em massa, no marco de políticas públicas que acabam favorecendo o capital privado e a marginalização das classes populares (Morado Nascimento et al., 2018; Rolnik, 2012).

Apesar dos avanços na pesquisa acadêmica sobre o tema, é necessário aprofundar nos processos de reassentamento no que diz respeito à diversidade de projetos realizados em diferentes contextos espaciais. Ainda que o deslocamento gere impactos de desterritorialização das populações mais pobres, contribui com a implementação de grandes intervenções urbanas e com a produção de moradia de baixa qualidade, os estudos mais recentes salientam uma maior diferenciação sobre o papel dos agentes públicos, sobre a integração urbana dos grupos reassentados e sobre os efeitos para os indivíduos que moram nos novos projetos (Kleinhans & Kearns, 2013; Rogers & Wilmsen, 2020; Werthmann, 2021; Yang & Qian, 2021). Estas pesquisas relativizam o consenso em torno da inserção intraurbana precária dos conjuntos habitacionais, ou do determinismo da segregação socioespacial. Para tal fim, são observadas variáveis como a inserção intraurbana de cada localização (Rodrigues, 2019), ou as dinâmicas de crescimento, nível de densidade, grau de informalidade, o acesso a serviços públicos e qualidade urbanística.

O enfoque no componente mobilidade dos reassentados é uma contribuição mais recente nesses estudos, como é o estudo de caso de Silva (2011), que verifica as práticas de mobilidade – movimentos pendulares casa-trabalho e casa-escola especialmente – antes e depois do reassentamento de famílias, considerando a forte ligação entre moradia e mobilidade. Tal como outros estudos, Silva (2011) considera que houve impacto negativo na qualidade de vida das famílias no novo local de moradia, com grandes transformações nas viagens dos entrevistados por motivo de trabalho. Tais pesquisas, em geral, revelam como o reassentamento causou impactos negativos aos participantes dos programas e, inclusive, aumento da pobreza, em grande parte por se tratar de projetos localizados em regiões da cidade desprovidas de infraestrutura satisfatória (Rolnik, 2012). Tal contexto demanda das novas famílias residentes deslocamentos muito maiores do que aqueles que estavam acostumados a realizar em seu cotidiano, com maiores tempos nos percursos, na espera dos transportes e maiores gastos.

De outra perspectiva, são relevantes os estudos que evidenciam a variabilidade nas práticas de mobilidade como resultado dos processos de reassentamento das populações (Oviedo Hernandez & Titheridge, 2016; Ribeiro & Oliveira, 2012; Williams et al., 2022). Os resultados das pesquisas elencam diferenças significativas das localizações dos novos bairros em termos das estruturas de oportunidades para garantir o acesso da população ao emprego e aos bens e serviços urbanos. Esses trabalhos contribuem para entender o fenômeno da remoção e do reassentamento nas políticas públicas que incidem sobremaneira nas áreas periféricas urbanas.

Neste artigo, a proposta é provocar um novo olhar sobre o fenômeno da remoção e do reassentamento pelo viés de como esses projetos modificam as práticas de mobilidade dos reassentados em um programa que considerou, minimamente, o direito de permanência das famílias no local de origem, na busca por uma possibilidade alternativa à literatura da perda.

Marco teórico e procedimentos metodológicos para a pesquisa

No intuito de compreender as práticas de deslocamento dos moradores dos novos conjuntos habitacionais, empregamos os conceitos de acessibilidade e de mobilidade. Estes conceitos têm sido tratados de forma separada, mas neste trabalho tentaremos adotar uma visão integrada que permita

entender como os deslocamentos estão associados com as oportunidades das pessoas que foram deslocadas de áreas de origem informal para novos conjuntos habitacionais.

Marco conceitual

Considerando que o PVV visa proporcionar a integração dos assentamentos precários à dita cidade formal de Belo Horizonte, de maneira a promover o acesso à cidade aos seus habitantes e melhorar as condições de bem-estar social, acreditamos ser pertinente, em primeiro lugar, o uso do conceito de acessibilidade. Este conceito foi definido por Geurs & van Wee (2004, p. 128) como: “The extent to which land-use and transport systems enable (groups of) individuals to reach activities or destinations by means of a (combination of) transport mode(s)”.

van Wee (2016, p. 352) também propõe compreender as dimensões de uso do solo e distribuição de atividades, os componentes de transporte em relação à distância entre a origem e o destino, os constrangimentos temporais e disponibilidade de infraestrutura em diferentes espaços e tempos, assim como as necessidades individuais dependendo de idade, renda, nível educacional, condição física e oportunidades. Em outras palavras, a acessibilidade depende da maneira como os bens urbanos estão organizados e como diferentes tipos de pessoas, com diversos constrangimentos, podem chegar a eles. Em consequência, a distribuição dos bens urbanos em termos da acessibilidade contribuem significativamente na produção de cidades mais inequitativas, excludentes e segregadas, especialmente para os grupos mais vulneráveis como idosos, pessoas com deficiência, crianças, negros, mulheres e pessoas mais pobres (Banister, 2018; Cardoso, 2007; Oviedo Hernandez et al., 2021b; Oviedo Hernandez & Titheridge, 2016).

A acessibilidade é uma categoria multidimensional e está vinculada tanto com a estrutura de oportunidades que o mercado, o Estado e a sociedade oferecem, como com as capacidades dos indivíduos em termos de diferentes graus de capital físico, humano ou social (Hernández, 2012; Kaufmann et al., 2004; van Wee, 2016). No entanto, a realização prática desta estrutura depende da organização do sistema de mobilidade das cidades em termos da forma como os indivíduos se deslocam para garantir o direito à cidade (Banister, 2018; Brussel et al., 2019; Oviedo Hernandez et al., 2021b). Em consequência, existe uma variedade de arranjos entre os graus de acessibilidade e mobilidade, que vão desde aqueles que vivem em locais com menos oportunidades e serviços de transporte; indivíduos que contam com pouca capacidade para se deslocar, mas tem altos níveis de acessibilidade devido à oferta de oportunidades nos entornos próximos, até altos graus de acessibilidade e mobilidade (Hernandez, 2018).

Em segundo lugar, estas condições também estão associadas à forma como os indivíduos se movimentam de um lugar a outro. A mobilidade diária também é passível de expandir lugares, possibilitando o acesso a novos lugares, atividades e relações na cidade. As práticas de mobilidade articulam espaços móveis (ônibus) e espaços transitórios (estações, pontos de ônibus) (Jirón, 2010). Esses lugares mudam no tempo e no espaço, são espaços de negociação sutil do posicionamento de fronteiras que podem confinar ou alargar lugares. Mudanças nas políticas urbanas e de transporte podem contribuir com o aumento das oportunidades dos indivíduos e suas famílias, especialmente em grupos que enfrentam alto grau de segregação socioespacial (Banister, 2018; Souza, 2018).

De forma ampla, retomamos o conceito de mobilidade proposto por Cresswell (2006) e Sheller & Urry (2006), que o define como o movimento de pessoas, objetos, informações e ideias, em várias escalas e cheios de significado. A mobilidade é entendida como um movimento socialmente produzido, que implica dar sentido à prática de se mover de um lugar para outro (Jirón, 2010). O estudo das dinâmicas de movimento implica compreender a mobilidade das pessoas em suas diferentes velocidades e escalas, em seu sentido imaginário, virtual ou físico e no movimento aprimorado por meio da tecnologia, abrangendo, inclusive, infraestruturas móveis como praças públicas, becos, esquinas, estações de transporte e inúmeros outros (Sheller & Urry, 2006).

Os lugares se conectam por meio de finas redes, assim como a vida social é composta de múltiplas conexões para a realização das atividades do cotidiano (Geurs & van Wee, 2004; Jirón, 2010; Sheller & Urry, 2006; Thrift,

1977). Lugares e pessoas se relacionam através de performances – realização de atividades – e não devem ser considerados como elementos fracionados. Essa interdependência fluida deve ser considerada na análise das mobilidades – viagens –, pois organizam e estruturam a vida social (Sheller & Urry, 2006).

A partir dessa perspectiva é importante considerar as experiências nos contextos individuais e socioculturais dos agentes que participaram dos processos de remoção. Como consequência, indivíduos são vistos como agentes inseridos em redes complexas de relações, onde os arranjos familiares e suas características sociodemográficas configuram a dinâmica de deslocamentos na cidade e a acessibilidade aos bens, serviços, atividades e sociabilidades necessários para garantir o direito à cidade (Levy, 2009; Manderscheid, 2014).

Baseados nesses conceitos, propomos um conjunto de hipóteses em relação ao processo de reassentamento nos conjuntos construídos no marco do PVV: I) os novos conjuntos habitacionais, apesar de serem produzidos sob um mesmo projeto construtivo, apresentam diferenças importantes no acesso dos moradores à oferta de serviços e bens urbanos; II) essas diferenças de acessibilidade influenciam as práticas e experiências de mobilidade cotidiana dos participantes do Programa; III) estes efeitos dependem também das características dos indivíduos e seus arranjos familiares. Na continuação, apresentaremos as estratégias metodológicas empregadas para evidenciar essas relações.

Considerações metodológicas

Por se tratar de uma pesquisa que buscava compreender as transformações das práticas de mobilidade e a percepção da acessibilidade a bens e serviços urbanos dos moradores do Aglomerado, consideramos adequado o levantamento de dados primários a partir do uso de observações de campo, análise de informação espacial e entrevistas em profundidade. Partimos do seguinte critério: apesar da relativa proximidade entre os conjuntos habitacionais, da homogeneidade dos padrões construtivos e das características socioeconômicas, as dinâmicas de acessibilidade e mobilidade são diferentes. As diversas situações de mobilidade e acessibilidade estão associadas às espacialidades dos conjuntos, considerando a heterogeneidade de localização, e ao componente do indivíduo, a partir de aspectos como necessidades, capacidades e habilidades das famílias (Geurs & van Wee, 2004).

Neste trabalho, trataremos a acessibilidade e a mobilidade dos moradores a partir do estudo de: a) disponibilidade de bens e serviços urbanos no entorno próximo dos conjuntos habitacionais que fizeram parte do PVV por meio da elaboração do IIU; b) identificação das experiências de deslocamento dos moradores de diferentes conjuntos através de entrevistas. Os moradores foram selecionados considerando o IIU e arranjos familiares.

O IIU foi construído pela análise espacial dos 16 conjuntos habitacionais do Aglomerado construídos pelo PVV. Foram realizadas visitas de campo e observações sistemáticas de todas as ruas do entorno por meio do *Google Street View* e do *Google Earth Pro*. Identificamos as facilidades públicas, privadas e religiosas por meio do *software* Quantum GIS 2.18. Assumimos que uma maior quantidade de bens aumenta o número de oportunidades para acessar bens e serviços urbanos.

Para construí-lo, atribuímos valor 1 para presença e 0 para ausência desses elementos no entorno de 100 metros lineares de raio de cada conjunto. Esta medida se justificou pelo espaço compacto e adensado, com alta declividade, característico dos assentamentos precários de Belo Horizonte. Definimos uma ponderação do valor, dependendo do tipo de equipamento, dado seu impacto na vida coletiva dos moradores: para equipamentos públicos, atribuímos um peso maior (1,50) – prevalecem aqueles de caráter comunitário – em detrimento dos equipamentos privados (1,00) e serviços religiosos (1,00). Os valores finais foram classificados nos três níveis de Inserção Urbana: Baixa, Média e Alta.

No intuito de identificar as experiências de mobilidade dos moradores, foram considerados dois critérios. Em primeiro lugar, a localização segundo inserção urbana. Foram selecionadas cinco áreas de reassentamento para a pesquisa: dois conjuntos de baixa inserção urbana (Mem de Sá e CREAM), um conjunto de média inserção urbana (São João) e dois conjuntos de alta inserção (Trevo/Bandonion e Coronel Jorge Dário).

O segundo critério considerado foi composição familiar. O pressuposto era que os percursos dos indivíduos são diferentes quando há dependentes na família, visto que a mobilidade é uma experiência relacional, associada com as dinâmicas familiares (Manderscheid, 2014). Foram adotadas as categorias de Villa (2012) para os formatos familiares: I) famílias nucleares (casal com filhos), II) DINC (duplo ingresso e nenhuma criança), III) pessoas vivendo sós (unipessoais), IV) famílias monoparentais (chefia com ou sem filhos). A Tabela 1 é um cruzamento entre os dois critérios adotados para a seleção das famílias; nela está contida a distribuição daquelas que foram entrevistadas.

Tabela 1 - Distribuição das pessoas entrevistadas, segundo o arranjo familiar e o conjunto habitacional

Tipo de arranjo familiar	Mem de Sá	CREAR	São João	Trevo Bandonion	Coronel Jorge Dário
Casal com filhos	2	2	3	2	
Casal sem filhos (DINC)			1		
Unipessoal	1	1			1
Monoparental	1	2		2	3

Fonte: Elaboração própria.

O roteiro semiestruturado foi elaborado para orientar a conversa proposta com as famílias reassentadas. Os primeiros contatos ocorreram por meio de lideranças religiosas católicas do Aglomerado, vias institucionais por meio dos Centros de Referência da Assistência Social (CRAS) nos territórios e da Urbel e, posteriormente, vizinhos indicados pelos entrevistados, sempre atendendo aos critérios qualitativos. Foram 15 famílias entrevistadas, e como em algumas delas mais de um membro participou da interação, um total de 21 pessoas foram entrevistadas. As entrevistas ocorreram no período de 11 de setembro a 14 de novembro de 2018.

Resultados

As melhorias no território executadas pelo Programa vão ao encontro da maior acessibilidade dos moradores, visando ao desenvolvimento comunitário (Belo Horizonte, 2016). Porém, os conjuntos também são avaliados de forma bastante negativa em relação à acessibilidade. Nosso estudo aponta que, se em termos gerais a acessibilidade desses espaços é bastante deficiente, é possível encontrar uma diversidade de situações associadas às características urbanas segundo aspectos como presença de equipamentos públicos, estabelecimentos privados e à incidência das situações familiares/dos indivíduos.

Acessibilidade urbana e disponibilidade de bens e serviços urbanos

No intuito de estabelecer a disponibilidade de bens e serviços urbanos, criamos o IIU medido a partir da quantidade de equipamentos públicos e privados, atividades complementares ao uso residencial, como comércio e serviços, entre eles os religiosos e pontos de ônibus. Consideramos que uma área que apresenta maior número desses elementos oferece aos moradores maior potencial de diversidade de bens e serviços, diminuindo custos de deslocamento cotidiano. Ademais, áreas mais abastecidas podem propiciar crescimento da centralidade dos lugares, melhorando as oportunidades de emprego e de participação na vida coletiva.

O indicador com pior inserção urbana tem valor 15, o de melhor inserção urbana tem valor 39,5. O valor médio obtido pelo universo de conjuntos do programa no Aglomerado é de 26,25, enquanto o desvio-padrão foi de 5,68, e a moda foi de 23. A maior parte dos conjuntos se localiza em níveis de inserção médios; só 25% apresentam melhores condições de inserção (Tabela 2). A análise também permite identificar que os maiores diferenciais de acessibilidade dos prédios, em termos da inserção urbana, se apresentam quanto à presença de equipamentos públicos e privados e comércio. Igrejas e pontos de ônibus apresentaram uma distribuição mais equitativa entre as áreas (Gráfico 1).

Tabela 2 - Inventário de equipamentos na área de abrangência de cada conjunto habitacional no Aglomerado da Serra, Belo Horizonte em 2018 (número e valor total ponderado)

Inserção	Nome conjunto	Tipo de estabelecimento					Valor total ponderado
		Equipamento público	Equipamento privado	Comércio	Igreja	Ponto de ônibus	
		Peso 1,5	Peso 1	Peso 1	Peso 1	Peso 1,5	
Baixa Inserção	Mem de Sá	3	2	0	4	3	15
	Americana	3	4	3	2	3	19
	Capivari 1 e 2	1	7	7	3	2	21,5
	Crear	3	0	9	5	3	23
	Cedro	3	1	8	5	3	23
Média Inserção	Argemiro Resende Costa	0	6	4	5	6	24
	Rua da Água	1	10	4	1	5	24
	União	3	6	9	4	2	26,5
	Canário	5	5	10	4	1	28
	São João	4	4	8	3	5	28,5
Alta Inserção	Bela Vista/Morada Nova	4	7	12	1	2	29
	Savassinha	3	8	13	3	1	30
	Trevo/Bandonion	4	6	16	1	2	32
	Rua F	5	6	10	6	3	34
	Jorge Dario Cardoso	5	6	10	6	3	34
		3	8	19	2	4	39,5

Fonte: Cálculos próprios.

De outro lado, os conjuntos habitacionais considerados com baixa inserção obtiveram uma média de 20 pontos (calculado com todos os equipamentos), enquanto os conjuntos com inserção média alcançaram 28,5 e aqueles de alta inserção, 33,3. Estes dados evidenciam uma diferenciação importante no grau de acessibilidade, especialmente entre os de baixa e média inserção. Esta análise permite elencar que os conjuntos habitacionais, após mais de 10 anos de construção, tiveram processos de crescimento bastante diferentes. A partir da perspectiva dos moradores, identificamos que diferenciais na inserção urbana podem gerar efeitos nas práticas de mobilidade.

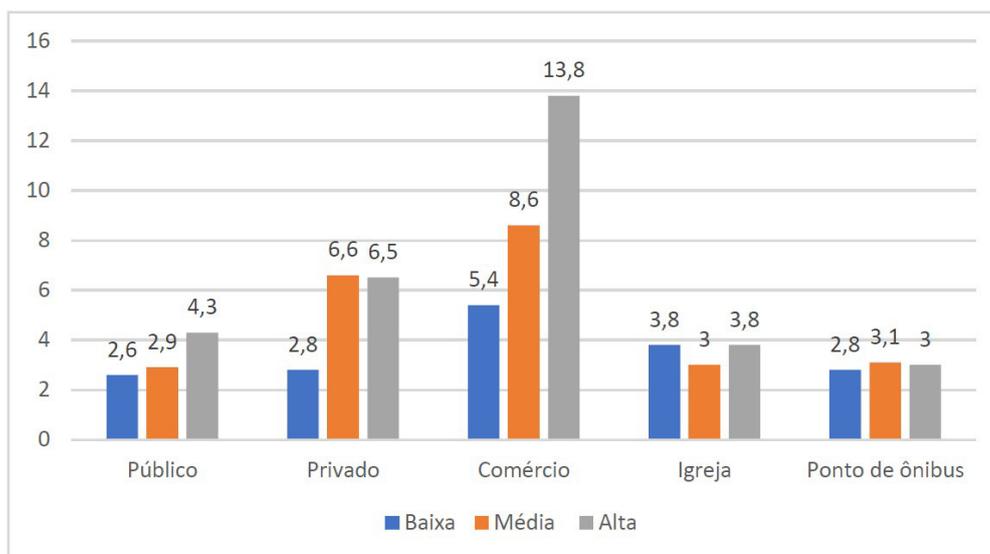


Gráfico 1 - Inserção urbana média ponderada do número de equipamentos por conjunto habitacional no Aglomerado da Serra. Fonte: Cálculos próprios, baseados em inventário de equipamentos por conjunto habitacional.

As diferenças nos graus de acessibilidade e nas práticas de mobilidade geram oportunidades diversas de participação dos indivíduos aos bens e serviços urbanos (Geurs & van Wee, 2004). A geografia de oportunidades (Flores, 2006) aponta a relevância do espaço ou do contexto geográfico na tomada de decisão das pessoas e seus resultados, uma vez que a segregação residencial socioeconômica gera efeitos sobre os indivíduos que residem nessas áreas. A afirmação da autora, “O espaço ‘importa’ porque afeta a distribuição objetiva da estrutura de oportunidades.” (Flores, 2006, p. 201), nos auxilia no entendimento sobre as áreas de reassentamento dos moradores pesquisados no Aglomerado quanto a oportunidades ou barreiras espaciais.

A percepção sobre o acesso e as práticas de mobilidade dos moradores no Aglomerado da Serra

A partir da análise das informações coletadas na nossa pesquisa, podemos afirmar que a estrutura de oportunidade (Flores, 2006) aumentou no Aglomerado, mas não atinge todos de maneira igual. Ademais, a presença desses bens não implica seu uso pelos moradores por uma gama de motivos, desde restrições físicas (Litman, 2017; Thrift, 1977; van Wee, 2016), geográfica, de instalações e baseadas no tempo (Oviedo Hernandez & Titheridge, 2016) até a falta de desejo individual. Encontramos assim uma relação direta entre inserção urbana dos conjuntos com a percepção sobre o acesso a diferentes bens e serviços urbanos pelos moradores. No entanto, esta relação deve ser matizada por aspectos apontados pelos moradores a partir da sua experiência cotidiana, que dizem respeito à localização do conjunto, à existência de serviços, à topografia do lugar, mas também à experiência no local anterior de moradia.

Em termos gerais, a transformação do espaço gerou maior acessibilidade em várias escalas. A mobilidade dos moradores, o acesso a quem é de fora, a entrada de automóveis e serviços motorizados e a chegada de mais oportunidades no território são consequências percebidas pelos moradores. Segundo os relatos, a circulação era principalmente pelos becos e, portanto, truncada, labiríntica, chegando a provocar insegurança para quem era de fora. Além do comércio que aumentou dentro do Aglomerado, outro elemento que se aproximou mais da população foram os dispositivos urbanos, entre eles o transporte público.

Em primeiro lugar, identificamos o caso da relação direta entre áreas caracterizadas por um IIU alto e a percepção positiva em relação à acessibilidade. É o caso das famílias que residem no conjunto de melhor inserção urbana, Trevo/Bandonion. Nas entrevistas, seus moradores manifestaram encontrar tudo que precisam ao redor de sua moradia, inclusive serviços bancários. Iara¹, uma das moradoras, revela sua satisfação com o local

Aqui tem tudo que a gente precisa! Tem tudo! Da mercearia à padaria, ao açougue e uma Caixa Econômica [Federal]. Aqui embaixo tem a lotérica e aqui dentro do Aglomerado tem a Caixa no Açougue do Paulo, que atende a prioridade dos moradores aqui. [...] Aqui é um aglomerado, mas é melhor do que certos bairros longe por aí (Iara, 55 anos).

De outro lado, observamos diferenças relevantes entre quem mora em áreas de alta inserção urbana. É o caso das famílias que moram no conjunto *Coronel Jorge Dário*, uma área mais próxima a equipamentos públicos como escolas, centro de saúde e uma base de segurança. Porém, os moradores relataram a necessidade de se deslocarem para os espaços da cidade compostos por dispositivos urbanos para compras, pagamentos e lazer. Ilcka, uma das entrevistadas que fala da região, a compara com a “Serra”, onde se encontra o conjunto *Trevo/Bandonion*, corroborando os excertos acima

[...] como se vê, é, compra do mês eu faço no [supermercado] EPA, aqui embaixo, no bairro Santa Efigênia, que por aqui não tem armazém, mas não é ruim, não [...] Podia ser melhor. Em vista da Serra, aqui devia ser melhor, porque na Serra tem [...] muito armazém, muitos açougues, muita coisa, farmácia, tudo. Farmácia tem aqui embaixo [...] Tem que desce lá embaixo [...] Tem ali agora, na

¹ Os nomes reais foram mantidos em sigilo.

padaria perto da igreja, tem aquela padaria, mas tem pouca coisa; nesse ponto aqui no São Lucas não é bom de comércio, não, sabe (Ilcka, 75 anos).

A acessibilidade a bens e serviços urbanos está mediada também por fatores como as características do sítio urbano, que incide tanto na viabilidade de serviços, como na mobilidade dos moradores. Assim, encontramos o caso do conjunto *São João*, que apresenta um nível médio no IIU, mas está localizado numa área de alta declividade. Construída pelo PVV, a via onde está localizado é composta somente por conjuntos habitacionais, com um total de quase 300 UHs, espalhadas pelos seus 450 metros de extensão; é de longe a área com maior número de apartamentos. Porém, a rua São João carece de oferta de serviços urbanos. Os estabelecimentos comerciais e serviços encontrados durante a construção do IIU localizam-se em uma das extremidades da rua, oposta à localização das famílias entrevistadas. Os relatos dos moradores evidenciam a falta de oportunidades locais. Gabriel explica onde estão os bens e serviços próximos ao seu apartamento:

[...] isso aqui virou um vale, não tem muita coisa aqui não. Ali tem o CRAS, é bem escondido ali, que é mais próximo de onde eu moro aqui. É o que eu falo, aqui a gente não tem comércio, não tem nada, tudo que a gente quer tem que deslocar. Ou tem que subir a [Rua] São João, toda aqui, pra chegar lá na [Rua] Nossa Senhora de Fátima, onde tem mais comércio, e tal, ou tem que descer lá embaixo da [Avenida] Mem de Sá (Gabriel, 49 anos).

Por sua vez, os conjuntos com piores níveis de inserção urbana foram avaliados de forma mais negativa pelos moradores, especialmente por aqueles que apresentam situações de mobilidade reduzida, como pessoas com deficiências físicas, idosos, mulheres grávidas. Deste modo, podemos afirmar que piores condições de inserção diminuem as oportunidades dos moradores e aprofundam a desigualdade das pessoas mais vulneráveis, gerando um efeito acumulativo da pobreza.

Um exemplo deste grau de acessibilidade é o caso do conjunto *Mem de Sá*. Seus moradores são atendidos pelo centro de saúde que se situa ao lado do conjunto habitacional *CREAR*; a distância do conjunto Mem de Sá ao equipamento de saúde é de um quilômetro. A declividade acentuada do terreno, com variação topográfica de 105 metros², limita a acessibilidade da população, em especial idosos, doentes e pais com crianças. Embora não seja uma variação topográfica expressiva, devemos lembrar que muitos moradores realizam o deslocamento a pé para chegar ao centro de saúde, enquanto quem opta pelo ônibus deve utilizar duas linhas suplementares. Portanto, as características topográficas do terreno, sem um adequado tratamento urbanístico, impõem barreiras físicas para o atendimento aos diferentes usuários. Um dos usuários do centro de saúde expõe sua visão sobre a dificuldade de se chegar ao local:

Hoje graças a Deus eu tenho carro, esse ônibus que criou aqui ajuda bastante que cê pode subir aqui, liga com outro micro-ônibus lá e ir. Mas antes eu fico imaginando a vida aqui de uma pessoa idosa [...], uma pessoa obesa, uma pessoa com criança, em várias situações, como chegar naquele posto lá? Só tem escada aqui. Aqui não tem saída lá pra cima não. [...] É só subir escada, não tem outro acesso. Pra ir de carro tem que dá a volta lá na Serra, né. Hoje tem a avenida aqui, né, que antes não tinha. E agora com esse ônibus que criaram então atende. [...] Tem que pegar dois ônibus. O posto tá aqui, a 600 metros daqui, tem que pegar dois ônibus pra chegar ou senão subir escada, com 500 degrau mais ou menos. Acesso difícil, complicado (Jonatas, 52 anos).

No entanto, para a família residente na outra área de reassentamento de pior IIU, *CREAR*, é um local muito melhor, se comparado ao local de moradia anterior, como pode ser identificado abaixo:

Graças a deus tem gás, tem comida, tem médico. Nós somos muito bem atendidos aqui, que médico vem na minha casa, vem fazer exame ne mim, vem fazer no meu filho, não tem nada que reclamar da morada [...] Tem farmácia, tem armazém, tem padaria, tem nada que reclamar. [...] Aqui tudo é mais fácil, sabe. [...] se precisar, liga vem (Telma, 70 anos).

² Distância entre conjunto Mem de Sá e Centro de Saúde São Miguel Arcanjo, obtida no domínio do Google Maps.

A partir do IIIU e das entrevistas, encontramos diferentes percepções associadas ao problema da acessibilidade aos bens e serviços urbanos disponíveis nas áreas de reassentamento no Aglomerado da Serra. O grau de inserção pode revelar a acessibilidade local, mas depende de forma significativa das experiências individuais e das relações familiares dos moradores. É importante ressaltar que as avaliações dos entrevistados se basearam no comparativo com as condições anteriores de moradia; portanto, foram encontradas famílias inseridas em áreas de reassentamento de alta inserção que consideraram estar em locais piores do que antes, assim como o inverso também foi encontrado nas entrevistas.

Considerações finais

As experiências dos sujeitos móveis entrevistados revelaram a existência de uma relação significativa entre o processo de reassentamento e as experiências de acesso a bens e serviços urbanos das famílias reassentadas nos novos espaços de moradia nos conjuntos do PVV no Aglomerado da Serra. A existência de estruturas de serviço/comércio, equipamentos urbanos e de transporte público adequadas geraram maior integração das populações excluídas socioeconomicamente nas áreas urbanas de origem informal. No entanto, o elemento localização da área de reassentamento soma-se a outros aspectos que incidem sobre os deslocamentos dos sujeitos – sexo, idade, recursos econômicos, composição familiar, situação de saúde dos moradores –, de maneira a confinar ou alargar os lugares. Apesar de o reassentamento ser realizado dentro do Aglomerado, observamos processos de exclusão e diferenciação interna nas práticas de mobilidade. Portanto, é necessário compreender as atividades nos locais, assim como as práticas das pessoas a partir das suas experiências, pois são elas que apresentam a diversidade de situações encontradas no território do Aglomerado da Serra.

A importância do estudo de caso revela tais características e as políticas públicas também devem se abrir para essa compreensão; os conjuntos habitacionais devem levar em consideração não só a oferta de moradia, mas, sobretudo, considerar a acessibilidade das pessoas, pois incide significativamente na geografia de oportunidades e possibilidades de as pessoas se inserirem em outras atividades da cidade.

Nesse sentido, a pesquisa pode contribuir com a análise entre moradia e estratégias de mobilidade, dois aspectos caros à política de desenvolvimento urbano brasileira, e revelar a conexão entre elas na construção de uma visão baseada no planejamento integrado. As políticas de moradia, especialmente para populações cujos rendimentos não alcançam financiamentos de políticas habitacionais de mercado, devem incorporar critérios urbanos de acessibilidade e mobilidade em sistemas motorizados e não motorizados. Os programas de reassentamento devem compreender moradias a partir de uma perspectiva mais abrangente, que supere a ideia da habitação para reconhecer o papel da mobilidade na estruturação das atividades das famílias objeto das políticas, no intuito de gerar maiores oportunidades para o desenvolvimento de atividades cotidianas e participação na vida coletiva das cidades.

Declaração de disponibilidade de dados

O conjunto de dados que dá suporte aos resultados deste artigo está disponível no SciELO DATA e pode ser acessado em <https://doi.org/10.48331/scielodata.U4VFPM>

Referências

Abreu, M. A. (1987). *Evolução urbana do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: IplanRio, Zahar.

Afonso, A. S., & Magalhães, M. C. F. (2014). Programa Vila Viva: intervenção estrutural em assentamentos precários. *UH Revista Urbanização e Habitação*, 1, 31-36.

- Aragão, T. A., & Santos, M. R. (2018). Urbanização de vilas e favelas em Belo Horizonte: reflexos de uma trajetória de planejamento e gestão urbana. In A. L. Cardoso, & R. Denaldi (Eds.), *Urbanização de favelas no Brasil: um balanço preliminar do PAC* (pp. 139-163.). Rio de Janeiro: Letra Capital.
- Banister, D. (2018). *Inequality in transport*. Oxford: Alexandrine Press.
- Belo Horizonte. (2016). *Relatório Técnico SUGT- Urbel* (No. 014). Belo Horizonte: Urbel, Programa Vila Viva.
- Brasil. (2014). *Manual de orientação à elaboração do PLHIS simplificado para municípios com população até 50 mil habitantes*. Brasília: Secretaria Nacional de Habitação, Ministério das Cidades.
- Brussel, M., Zuidgeest, M., van den Bosch, F., Munshi, T., & van Maarseveen, M. (2019). Can the urban poor reach their jobs? Evaluating equity effects of relocation and public transport projects in Ahmedabad, India. In K. Lucas, K. Martens, F. Di Ciommo, & A. Dupont-Kieffer (Eds.), *Measuring transport equity* (pp. 85-109). <http://dx.doi.org/10.1016/B978-0-12-814818-1.00006-8>.
- Cardoso, L. (2007). *Transporte público, acessibilidade urbana e desigualdades socioespaciais na região metropolitana de Belo Horizonte* (Tese de doutorado). Instituto de Geociências, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte.
- Castro, R. A. (2016). Os reassentamentos involuntários em programas de urbanização e de saneamento: os casos Promabem, Prosamim e Probacanga. *urbe. Revista Brasileira de Gestão Urbana*, 8(3), 425-437. <http://dx.doi.org/10.1590/2175-3369.008.003.A0010>.
- Collins, W. J., & Shester, K. L. (2013). Slum clearance and urban renewal in the United States. *American Economic Journal. Applied Economics*, 5(1), 239-273. <http://dx.doi.org/10.1257/app.5.1.239>.
- Costa, M. F. T. (2018). Relato de pesquisa: experiências de resistência à remoção em territórios ocupados pela população pobre nas periferias da cidade do Rio de Janeiro. *Libertas*, 18(1). <http://dx.doi.org/10.34019/1980-8518.2018.v18.18572>.
- Costa, N. R. F. (2011). *Efeitos do lugar: representações dos moradores sobre os conjuntos habitacionais da Vila Senhor dos Passos* (Dissertação de mestrado). Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais, Belo Horizonte.
- Cresswell, T. (2006). The production of mobilities: an interpretive framework. In T. Cresswell (Ed.), *On the move: mobility in the modern western world* (pp. 1-23). New York: Routledge.
- Day, J. (2013). Effects of Involuntary Residential Relocation on Household Satisfaction in Shanghai, China. *Urban Policy and Research*, 31(1), 93-117. <http://dx.doi.org/10.1080/08111146.2012.757736>.
- Diógenes, M. C. F., & Bentes, M. D. P., Sa. (2014). Reassentamentos de famílias em projetos de habitação social: avaliação do Projeto Planalto II, Natal/RN. In *Anais do III Encontro da ANPARQ* (pp. 1-11). São Paulo: ENANPARQ.
- Doff, W., & Kleinhans, R. (2011). Residential outcomes of forced relocation: lifting a corner of the veil on neighbourhood selection. *Urban Studies*, 48(4), 661-680. <http://dx.doi.org/10.1177/0042098010366745>. PMID:21584982.
- Evangelista, J. L. (2012). *Desmanchando adobes: construindo caminhos? Um estudo sobre urbanização e segregação no Programa Vila Viva Aglomerado da Serra* (Dissertação de mestrado). Programa de Pós-graduação em Ciências Sociais, Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais, Belo Horizonte.
- Fernandes, E. (2011) *Regularização de Assentamentos Informais na América Latina* (Série Foco em Políticas Fundiárias). Cambridge: Lincoln Institute of Land Policy.
- Flores, C. (2006). Consequências da segregação residencial: teoria e métodos. In J. M. P. Cunha (Ed.), *Novas metrópoles paulistas: população, vulnerabilidade e segregação*. Campinas: Núcleo de Estudos Populacionais/UNICAMP.
- Freitas, C. F. S. (2017). Undoing the right to the city: world Cup investments and informal settlements in Fortaleza, Brazil. *Journal of Urban Affairs*, 39(7), 953-969. <http://dx.doi.org/10.1080/07352166.2017.1328974>.
- Gans, H. J. (1968). *People and plans: essays on urban problems and solutions*. New York: Basic Books.

- Geurs, K. T., & van Wee, B. (2004). Accessibility evaluation of land-use and transport strategies: review and research directions. *Journal of Transport Geography*, 12(2), 127-140. <http://dx.doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2003.10.005>.
- Hall, P. G. (1996). *Ciudades del mañana: historia del urbanismo en el siglo XX* (2a ed.). Barcelona: Ediciones del Serbal.
- Harvey, D. (2006). *Paris, capital of modernity*. New York: Routledge.
- Hernández, D. (2012). Activos y estructuras de oportunidades de movilidad: una propuesta analítica para el estudio de la accesibilidad por transporte público, el bienestar y la equidad. *EURE*, 38(115), 117-135. <http://dx.doi.org/10.4067/S0250-71612012000300006>.
- Hernandez, D. (2018). Uneven mobilities, uneven opportunities: social distribution of public transport accessibility to jobs and education in Montevideo. *Journal of Transport Geography*, 67, 119-125. <http://dx.doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2017.08.017>.
- Jacobs, J. (2011). *The death and life of great American cities* (50th anniv. ed.). Nova York: Modern Library.
- Jirón, P. (2010). Mobile borders in urban daily mobility practices in Santiago de Chile. *International Political Sociology*, 4(1), 66-79. <http://dx.doi.org/10.1111/j.1749-5687.2009.00092.x>.
- Kaufmann, V., Bergman, M. M., & Joye, D. (2004). Motility: mobility as capital. *International Journal of Urban and Regional Research*, 28(4), 745-756. <http://dx.doi.org/10.1111/j.0309-1317.2004.00549.x>.
- Kleinhans, R., & Kearns, A. (2013). Neighbourhood restructuring and residential relocation: towards a balanced perspective on relocation processes and outcomes. *Housing Studies*, 28(2), 163-176. <http://dx.doi.org/10.1080/02673037.2013.768001>.
- Levy, J. (2009). Os novos espaços da mobilidade. *GEOgraphia*, 3(6), 7-17. <http://dx.doi.org/10.22409/GEOgraphia2001.v3i6.a13407>.
- Litman, T. (2017). *Evaluating transportation equity guidance for incorporating distributional impacts in transportation planning*. Victoria: Victoria Transport Policy Institute. Recuperado em 21 de setembro de 2021, de <http://www.vtpi.org/equity.pdf>
- Magalhães, A. (2012). Entre o legal e o extralegal: a reatualização da remoção de favelas no Rio de Janeiro. *Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais*, 14(1), 119. <http://dx.doi.org/10.22296/2317-1529.2012v14n1p119>.
- Manderscheid, K. (2014). Criticising the solitary mobile subject: researching relational mobilities and reflecting on mobile methods. *Mobilities*, 9(2), 188-219. <http://dx.doi.org/10.1080/17450101.2013.830406>.
- Melo, I. D. O. (2009). *O espaço da política e as políticas do espaço: tensões entre o programa de urbanização de favelas "Vila Viva" e as práticas cotidianas no Aglomerado da Serra em Belo Horizonte* (Dissertação de mestrado). Departamento de Geografia, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte.
- Morado Nascimento, D., Freitas, D. M., Escada, D. B., & Laje, M. (2018). Ocupações urbanas, vilas e remoções em Belo Horizonte. In R. D. Lins, & R. Rolnik (Eds.), *Observatório de remoções 2017-2018: relatório bianual* (pp. 43-61). São Paulo: FAU-USP.
- Motta, L. D. (2013). *Sufrimento, responsabilização e desejo: uma análise dos processos decorrentes das mudanças de moradia no âmbito do Programa Vila Viva – Belo Horizonte* (Dissertação de mestrado). Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte.
- Oviedo Hernandez, D., & Titheridge, H. (2016). Mobilities of the periphery: Informality, access and social exclusion in the urban fringe in Colombia. *Journal of Transport Geography*, 55, 152-164. <http://dx.doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2015.12.004>.
- Oviedo Hernandez, D., Okyere, S. A., Nieto, M., Kita, M., Kusi, L. F., Yusuf, Y., & Koroma, B. (2021a). Walking off the beaten path: everyday walking environment and practices in informal settlements in Freetown. *Research in Transportation Business & Management*, 40, 100630. <http://dx.doi.org/10.1016/j.rtbm.2021.100630>.
- Oviedo Hernandez, D., Villamizar, N., & Ardila, A. M. (Eds.). (2021b). *Urban mobility and social equity in Latin America: evidence, concepts, methods*. Bingley: Emerald Publishing.

- Ribeiro, R. A., & Oliveira, M. (2012). Urban mobility of residents from shanty towns and informal settlements in Belo Horizonte: what has been improved? In *CODATU XV: The Role of Urban Mobility in (Re) Shaping Cities* (pp. 1-13). Ethiopia: CODATU.
- Rodrigues, D. A. (2019). Minha Casa, Minha Vida em Parnamirim: inserção intraurbana dos empreendimentos (faixa 1). In *Anais do XVIII ENANPUR* (pp. 1-26). Natal: ENANPUR.
- Rogers, S., & Wilmsen, B. (2020). Towards a critical geography of resettlement. *Progress in Human Geography*, 44(2), 256-275. <http://dx.doi.org/10.1177/0309132518824659>.
- Rolnik, R. (2012). *10 anos do estatuto da cidade: das lutas pela reforma urbana às cidades da Copa do Mundo*. Rio de Janeiro: Letra Capital; ANPUR.
- Sheller, M., & Urry, J. (2006). The new mobilities paradigm. *Environment & Planning A*, 38(2), 207-226. <http://dx.doi.org/10.1068/a37268>.
- Silva, M. (2011). *Determinantes da alocação urbana e práticas de mobilidade da população de baixa renda: a segregação espacial na cidade do Rio de Janeiro* (Dissertação de mestrado). Instituto Alberto Luiz Coimbra de Pós-Graduação e Pesquisa de Engenharia, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro.
- Singh, S. (2013). *The impacts of urban resettlement on children: a case study on the Mumbai Urban Transport Project, funded in part by the International Development Association*. Washington: Bank Information Center.
- Smith, N. (2007). Gentrificação, a fronteira e a reestruturação do espaço urbano. *GeoUSP*, 11(1), 15-31. <http://dx.doi.org/10.11606/issn.2179-0892.geosp.2007.74046>.
- Souza, C. V. (2018). A vida móvel das mulheres entre os bairros e as cidades: explorações antropológicas em fronteiras urbanas da Região Metropolitana de Belo Horizonte (Minas Gerais/Brasil). *Universitas Humanistica*, (85), 293-318. <http://dx.doi.org/10.11144/Javeriana.uh85.vmmmb>.
- Thrift, N. J. (1977). *An introduction to time-geography*. Norwich: Geo Abstracts, University of East Anglia.
- van Wee, B. (2016). Accessible accessibility research challenges. *Journal of Transport Geography*, 51, 9-16. <http://dx.doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2015.10.018>.
- Villa, S. B. (2012). Os formatos familiares contemporâneos: transformações demográficas. *Observatorium Revista Eletrônica de Geografia*, 4(12), 2-26.
- Werthmann, C. (2021). *Informal urbanization in latin america: collaborative transformations of public spaces*. New York: Routledge. <http://dx.doi.org/10.4324/9781003089797>.
- Williams, G., Charlton, S., Coelho, K., Mahadevia, D., & Meth, P. (2022). (Im) mobility at the margins: low-income households' experiences of peripheral resettlement in India and South Africa. *Housing Studies*, 37(6), 910-931. <http://dx.doi.org/10.1080/02673037.2021.1946018>.
- Yang, C., & Qian, Z. (2021). 'Resettlement with Chinese characteristics': the distinctive political-economic context,(in) voluntary urbanites, and three types of mismatch. *International Journal of Urban Sustainable Development*, 13(3), 496-515. <http://dx.doi.org/10.1080/19463138.2021.1955364>.

Editores convidados: Vasco Barbosa, Lakshmi Rajendran e Mónica Suárez

Recebido: Set. 01, 2021

Aprovado: Ago. 09, 2022