

PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DE MINAS GERAIS
Programa de Pós-Graduação em Geografia – Tratamento da Informação Espacial

Daniel Ribeiro Victor

**ENTRE ESPAÇOS E DESLOCAMENTOS: A CENTRALIDADE E A MOBILIDADE
NA RUA PADRE PEDRO PINTO EM BELO HORIZONTE - MG EM 2023**

Belo Horizonte

2024

Daniel Ribeiro Victor

**ENTRE ESPAÇOS E DESLOCAMENTOS: A CENTRALIDADE E A MOBILIDADE
NA RUA PADRE PEDRO PINTO EM BELO HORIZONTE - MG EM 2023**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia – Tratamento da Informação Espacial da Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais como requisito para obtenção do título de Mestre em Geografia.

Orientadora: Prof^a. Dra. Ana Márcia Moreira Alvim

Área de Concentração: Análise Espacial

Linha de Pesquisa: Estudos Urbanos e Regionais

Belo Horizonte

2024

FICHA CATALOGRÁFICA

Elaborada pela Biblioteca da Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais

V642e	<p>Victor, Daniel Ribeiro</p> <p>Entre espaços e deslocamentos: a centralidade e a mobilidade na rua Padre Pedro Pinto em Belo Horizonte - MG em 2023/ Daniel Ribeiro Victor. Belo Horizonte, 2024.</p> <p>105 f. : il.</p> <p>Orientadora: Ana Márcia Moreira Alvim</p> <p>Dissertação (Mestrado) - Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais. Programa de Pós-Graduação em Geografia - Tratamento da Informação Espacial</p> <p>1. Geografia urbana - Venda Nova (Belo Horizonte, MG). 2. Cartografia - Venda Nova (Belo Horizonte, MG). 3. Plano diretor - Venda Nova (Belo Horizonte, MG). 4. Planejamento urbano. 5. Espaços públicos. 6. Mobilidade urbana. I. Alvim, Ana Márcia Moreira. II. Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais. Programa de Pós-Graduação em Geografia - Tratamento da Informação Espacial. III. Título.</p>
-------	---

SIB PUC MINAS

CDU: 911.3:711

Daniel Ribeiro Victor

**ENTRE ESPAÇOS E DESLOCAMENTOS: A CENTRALIDADE E A MOBILIDADE
NA RUA PADRE PEDRO PINTO EM BELO HORIZONTE - MG EM 2023**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia – Tratamento da Informação Espacial da Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais como requisito para obtenção do título de Mestre em Geografia.

Prof^a. Dr^a. Ana Márcia Moreira Alvim – PUC Minas (Orientadora)

Prof. Dr. Rodrigo Corrêa Teixeira – PUC Minas (Banca examinadora)

Prof^a. Dr^a. Iara Soares de França – UNIMONTES (Banca examinadora)

Belo Horizonte, 20 de março de 2024.

AGRADECIMENTOS

Primeiramente, à Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES), pelo fomento à pesquisa no Brasil em vários níveis, contribuindo inclusive com a bolsa que permitiu que esta dissertação (e este sonho) pudesse se tornar realidade. Antes, a CAPES já havia permitido que, durante a graduação, eu participasse de outros dois programas fomentados por ela, que foram o PIBID em 2018 e o Programa Residência Pedagógica em 2020;

No Programa Residência Pedagógica, conheci o Matusalém de Brito Duarte, professor de Geografia do CEFET-MG, a quem agradeço pelas contribuições que ajudaram no aperfeiçoamento do meu primeiro projeto para o mestrado e todas as conversas relacionadas a isto;

Já no mestrado, agradeço ao professor e primeiro orientador José Flávio Moraes Castro pelo acolhimento, confiança, incentivo, e por algumas das bibliografias utilizadas aqui e que foram essenciais. Agradeço também à professora Ana Márcia Moreira Alvim, minha segunda orientadora, pelas contribuições ao longo da pesquisa e pelo acolhimento na reta final, contribuindo de maneira inequívoca para elevar o nível desta dissertação;

Ao Arthur Ferreira Diniz da Silva, agradeço pela amizade, pelas conversas bem humoradas, incentivos e parcerias ao longo dos anos, na graduação e no mestrado. Sobretudo neste último, agradeço pelas várias salvaçãoes. Já disse algumas vezes que sou devoto de “São Arthur”, e é verdade;

Ao Allysson Fábio Costa da Silva, da CDL/BH, agradeço pelo livro incrível sobre os comércios e a história de Belo Horizonte que contribuiu tanto neste trabalho quanto para o meu conhecimento pessoal;

À Camila Batista Souza, agradeço pelas trocas de ideias, pelas leituras, pelos incentivos, pelos suportes em vários níveis, pela força, disposição e interesse em contribuir com seu olhar virginiano e sempre atento aos detalhes;

À Amanda Felício Bento de Souza, ao Fábio Roberto Moreira, à Maria Letticia Correia, e Simara Oliveira Santos Queiroz (por ordem alfabética, acalmem-se!), agradeço muito por todos os aconselhamentos, conversas e eventuais auxílios que me deram, pessoal e academicamente, que contribuíram para que eu continuasse seguindo com leveza as pesquisas, as escritas, as leituras, e todas as etapas até a conclusão deste trabalho;

Agradeço à minha família, sobretudo à minha mãe, Marly Rodrigues Ribeiro Victor, por todo o suporte que me deu desde sempre, não só na graduação e no mestrado, mas na vida como um todo. Ela, talvez mais do que todos, sabe que esta conquista era de fato um sonho que eu já idealizava antes mesmo de me formar na graduação;

Por fim, agradeço à Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais, pelos anos ininterruptos dedicados a ela, de 2017 a 2024, entre a graduação na licenciatura, no bacharelado, e até aqui, a pós-graduação no mestrado. Estendo este agradecimento também a todos os demais professores que, de alguma forma, contribuíram com minha formação ao longo do tempo, e me deram a oportunidade de chegar academicamente onde cheguei.

MUITO OBRIGADO!!!

RESUMO

Esta pesquisa insere-se no campo da Geografia Urbana e nela analisa-se a centralidade considerando a mobilidade da Rua Padre Pedro Pinto, localizada na Regional Venda Nova, em Belo Horizonte - MG. por objetivo geral analisar a centralidade e a mobilidade na Rua Padre Pedro Pinto, compreendendo como ocorre a distribuição dos estabelecimentos comerciais e de serviços (públicos e privados), bem como dos elementos associados à mobilidade urbana que facilitam o deslocamento das pessoas e acesso aos estabelecimentos que ofertam bens e serviços desta. A urbanização nas últimas décadas tem transformado o cenário das cidades, impondo desafios significativos para o planejamento urbano. As ruas são elementos fundamentais da estrutura urbana, sendo responsáveis pela circulação de pessoas e bens. A centralidade de uma rua refere-se à sua importância para a área em que se localiza, sendo determinada, entre outros aspectos, pela oferta de bens e de serviços, e facilitada pela presença de elementos associados à mobilidade urbana. Mobilidade que é determinada pela facilidade e eficiência com que as pessoas se deslocam. Esta análise se justifica porque propõe-se a analisar a centralidade de uma rua como um indicador crucial da vitalidade e funcionalidade de uma área urbana que está afastada da região central de Belo Horizonte. Para isto, fez-se uma revisão bibliográfica de conceitos relacionados à temática trabalhada ao longo da pesquisa, a utilização de materiais como bases cartográficas e imagens de satélite que auxiliaram a elaboração de mapas, os Planos Diretores da Regional Venda Nova, de 2012, e de Mobilidade Urbana de Belo Horizonte, de 2017, além de registros fotográficos e trabalhos de campo. Pôde-se constatar que os elementos associados à mobilidade urbana, assim como os comércios e os serviços, se distribuem de forma heterogênea no percurso da Rua Padre Pedro Pinto, pelos bairros pelos quais ela perpassa. Além disto, foi possível constatar que o bairro Venda Nova apresenta maior concentração geográfica destes, ou seja, notam-se a economia de aglomeração e a de urbanização. Notam-se semelhanças quanto aos tipos de comércios e serviços, ao fluxo de pessoas e veículos nos bairros Venda Nova, Lagoinha, Leblon e Maria Helena, que fazem divisa com o distrito Justinópolis, situado no município Ribeirão das Neves, onde a via se torna avenida e passa a se chamar Denise Cristina da Rocha. Esta pesquisa abre outras possibilidades de estudo não contempladas, como a medição concreta de fluxo de pessoas e veículos na Rua Padre Pedro Pinto, utilizando de métodos adequados

para esta finalidade, a acessibilidade de deficientes físicos, e até uma extensão da própria temática por conta da existência de estabelecimentos comerciais que estão fechados e disponíveis para locação, e que podem futuramente dar espaço a outros comércios e serviços a serem oferecidos nestes imóveis.

Palavras-chave: Centralidade urbana. Mobilidade urbana. Geografia urbana. Venda Nova.

ABSTRACT

This research is part of the Urban Geography and analyzes the centrality considering the mobility of Rua Padre Pedro Pinto, located in the Venda Nova Region, in Belo Horizonte - MG. The general objective is to analyze the centrality and mobility on Rua Padre Pedro Pinto, understanding how the distribution of commercial and service establishments (public and private) occurs, as well as the elements associated with urban mobility that facilitate people's movement and access to establishments that offer their goods and services. Urbanization in recent decades has transformed the landscape of cities, posing significant challenges for urban planning. Streets are fundamental elements of the urban structure, being responsible for the movement of people and goods. The centrality of a street refers to its importance for the area in which it is located, being determined, among other aspects, by the supply of goods and services, and facilitated by the presence of elements associated with urban mobility. Mobility is determined by the ease and efficiency with which people move. This analysis is justified because it proposes to analyze the centrality of a street as a crucial indicator of the vitality and functionality of an urban area that is far from the central region of Belo Horizonte. For this, a bibliographical review was carried out of concepts related to the theme worked on throughout the research, the use of materials such as cartographic bases and satellite images that helped the creation of maps, the Master Plans of the Venda Nova Regional, from 2012, and of Belo Horizonte Urban Mobility, 2017, in addition to photographic records and fieldwork. It was observed that the elements that are associated with urban mobility, as well as shops and services, vary in terms of their distribution along the route of Rua Padre Pedro Pinto, when comparing the neighborhoods through which it passes. Furthermore, it was possible to verify that the Venda Nova neighborhood is the one that most concentrates agglomeration economies, through the number of shops, services and elements that help with urban mobility in this stretch of Rua Padre Pedro Pinto. It is possible to see similarities in the types of businesses and services, and in the perception of the flow of people and vehicles in this neighborhood and in the neighborhoods Lagoinha Leblon and Maria Helena, which border the district of Justinópolis, in Ribeirão das Neves, where the road becomes avenue and is now called Denise Cristina da Rocha. This research opens up other possibilities for study that were not considered, such as the concrete measurement of the flow of people and vehicles on Rua Padre Pedro Pinto,

using appropriate methods for this purpose, the accessibility of disabled people, and even an extension of the theme itself due to the existence of commercial establishments that are closed and available for rent, and which may in the future provide space for other businesses and services to be developed in these properties.

Keywords: Urban centrality. Urban mobility. Urban geography. Venda Nova.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Modelo de zonas concêntricas da estrutura urbana, segundo Ernest Burgess (1925).....	22
Figura 2 - Modelo dos Setores da estrutura urbana, segundo Homer Hoyt (1939) ...	22
Figura 3 - Modelo dos Núcleos Múltiplos da estrutura urbana, segundo Harris e Ullman (1945).....	24
Figura 4 - Percurso metodológico da pesquisa	32
Figura 5 - Planta Geral da Cidade de Minas (1895)	40
Figura 6 - Mapa de Belo Horizonte com áreas além da Avenida do Contorno (1922)	43
Figura 7 - Mapa das Regionais de Belo Horizonte	45
Figura 8 - Mapa do município de Belo Horizonte e áreas próximas (1937).....	49
Figura 9 - Mapa dos bairros da Regional Venda Nova	51
Figura 10 - Mapa do uso e ocupação do território da Regional Venda Nova	53
Figura 11 - Mapa de comércios e serviços (públicos e privados) da Rua Padre Pedro Pinto	58
Figura 12 - Mapa da mobilidade urbana da Rua Padre Pedro Pinto e seu entorno ..	60
Figura 13 - Estabelecimento de serviço funerário no bairro Venda Nova	62
Figura 14 - Galeria comercial com estabelecimentos de tipos variados no bairro Venda Nova.....	63
Figura 15 - Galeria comercial com estabelecimentos de saúde	64
Figura 16 - Outros estabelecimentos de saúde no bairro Venda Nova	65
Figura 17 - Comércios de tipos variados no bairro Venda Nova	66
Figura 18 - Agência dos Correios.....	67
Figura 19 - Sede da Regional Venda Nova.....	67
Figura 20 - Redes do varejo brasileiro na Rua Padre Pedro Pinto.....	68
Figura 21 - Mais algumas redes do varejo com o comércio informal em frente	69
Figura 22 - Uai Shopping e seus estabelecimentos comerciais	70
Figura 23 - Uma das áreas de estacionamento rotativo no bairro Venda Nova	73
Figura 24 - Veículos estacionados na Rua Domingos Grosso, adjacente à Rua Padre Pedro Pinto.....	74
Figura 25 - Ponto de táxi localizado em frente à Coordenadoria de Atendimento Regional Venda Nova	74

Figura 26 - UPA Venda Nova	75
Figura 27 - Comércio variados no bairro Candelária	76
Figura 28 - Estação Venda Nova e o restaurante popular Maria Regina Nabuco em anexo	78
Figura 29 - Estabelecimentos de produtos automotivos no bairro Letícia	79
Figura 30 - Unidade da Justiça Eleitoral no bairro Mantiqueira	81
Figura 31 - Alguns serviços no bairro Lagoinha Leblon	84
Figura 32 - Carros e motos estacionados na via da Rua Padre Pedro Pinto no bairro Lagoinha Leblon.....	86
Figura 33 - Estabelecimentos comerciais variados no bairro Maria Helena.....	87
Figura 34 - Escola Estadual Juscelino Kubitschek no bairro Maria Helena.....	88
Figura 35 - Unidade das Casas Bahia no bairro Maria Helena	89
Figura 36 - Passageira embarca na linha 5470 do município de Ribeirão das Neves	91
Figura 37 - Mapa de localização das figuras	93

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 - Exemplos de comércios, serviços e serviços públicos	33
Quadro 2 - Comércios e serviços da Rua Padre Pedro Pinto no bairro Venda Nova	70
Quadro 3 - Comércios e serviços da Rua Padre Pedro Pinto no bairro Candelária ..	76
Quadro 4 - Comércios e serviços da Rua Padre Pedro Pinto no bairro Letícia.....	80
Quadro 5 - Comércios e serviços da Rua Padre Pedro Pinto no bairro Mantiqueira.	82
Quadro 6 - Comércios e serviços da Rua Padre Pedro Pinto no bairro Piratininga ..	83
Quadro 7 - Comércios e serviços da Rua Padre Pedro Pinto no bairro Lagoinha Leblon	84
Quadro 8 - Comércios e serviços da Rua Padre Pedro Pinto no bairro Maria Helena	89

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

CBTU	Companhia Brasileira de Trens Urbanos
CCNC	Comissão Construtora da Nova Capital
CESEC	Centro Estadual de Educação Continuada
CREAS	Centro de Referência Especializados de Assistência Social
EMEI	Escola Municipal de Educação Infantil
PBH	Prefeitura de Belo Horizonte
RMBH	Região Metropolitana de Belo Horizonte
UPA	Unidade de Pronto Atendimento

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	13
2 REFERENCIAL TEÓRICO-CONCEITUAL	17
2.1 Geografia Urbana: Espaço urbano, mobilidade urbana, centralidade urbana e planejamento urbano	18
2.2 Comércio de rua, serviços e economia de aglomeração.....	26
3 METODOLOGIA	31
4 BELO HORIZONTE - DA CIDADE PLANEJADA À CRIAÇÃO DAS REGIONAIS	36
4.1 De Ouro Preto a Belo Horizonte: a mudança da localidade do poder e o nascimento de uma nova capital	36
4.2 O projeto de Aarão Reis para a nova capital de Minas Gerais	38
4.3 Regionais de Belo Horizonte e a ideia de desconcentração administrativa	42
5 A REGIONAL VENDA NOVA	47
5.1 O surgimento da “venda nova”	47
5.2 A Regional Venda Nova no contexto de Belo Horizonte.....	50
5.3 A Regional Venda Nova e seus vizinhos.....	54
6 RUA PADRE PEDRO PINTO: UM OLHAR SOBRE SUA HISTÓRIA, SEUS COMÉRCIOS, SERVIÇOS E A MOBILIDADE	55
6.1 Bairro Venda Nova	61
6.2 Bairro São João Batista.....	75
6.3 Bairro Candelária	75
6.4 Bairro Letícia	79
6.5 Bairro Mantiqueira.....	81
6.6 Bairro Piratininga	83
6.7 Bairro Lagoinha Leblon	83
6.8 Bairro Maria Helena.....	87
7 CONSIDERAÇÕES FINAIS	94
REFERÊNCIAS.....	99

1 INTRODUÇÃO

Ruas são espaços importantes e comuns de qualquer cidade ou espaço urbano, independentemente de sua dimensão. Mais especificamente em bairros, é comum observar uma ou mais ruas que possuem um significado para a área onde se localizam, sobretudo quando esta rua tem caráter mais comercial. Neste contexto, a rua pode ganhar importância pela especialização de um determinado tipo de comércio ou serviço, pelo preço praticado, pela variedade de tipos oferecidos, pela facilidade de acesso e deslocamento a eles, entre outros fatores.

A cidade de Belo Horizonte, capital de Minas Gerais, inaugurada em 12 de dezembro de 1897 e inicialmente projetada por Aarão Reis e seus engenheiros aos limites da Avenida do Contorno, expandiu-se gradativamente para áreas mais afastadas do projeto inicial, fazendo surgir diversas ruas de caráter comercial, a exemplo da Rua Padre Eustáquio, entre os bairros Padre Eustáquio e Carlos Prates; Rua Platina, entre os bairros Calafate e Prado; Jacuí, entre os bairros Floresta, Renascença e Ipiranga, além de outras distribuídas por diversas partes da cidade.

De acordo com a Câmara de Dirigentes Lojistas de Belo Horizonte (2022), durante as obras, para abastecer o contingente de construtores da capital que era composto por operários e engenheiros, o comércio local começou a se organizar. Na ocasião ainda com pouca variedade, o que não supria a demanda local pela pouca quantidade disponível ou pela baixa qualidade do que era oferecido, além dos altos preços praticados por conta da elevada procura em detrimento da baixa oferta. Nesta época, ainda conforme a Câmara de Dirigentes Lojistas de Belo Horizonte (2022), Aarão Reis determinou a construção de um armazém para o atendimento da população, praticando preços de custo.

Mas a oferta de comércios e serviços em Belo Horizonte precede esta época, e já acontecia nas áreas afastadas do projeto inicial e que foram agregadas ao território da capital ao longo do tempo, quando ela expandiu-se para além dos limites da Avenida do Contorno. Surgiu-se assim a ideia, conforme a Prefeitura de Belo Horizonte (2012), de descentralizar os serviços prestados pelo Poder Executivo Municipal. Desta maneira, foi decretada em 1983 e oficializada em 1985 a criação de nove regiões administrativas, chamadas também de Regionais: Barreiro, Venda Nova, Pampulha, Nordeste, Noroeste, Norte, Leste, Centro-Sul e Oeste.

Neste cenário da oferta de comércios e serviços que precederam Belo Horizonte, a Regional Venda Nova é um exemplo, sendo a região mais antiga do que a própria capital mineira, e que foi originada a partir do arraial de Venda Nova, era considerada um entreposto comercial que povoado há cerca de 100 anos antes da fundação de Belo Horizonte, incrementado, segundo Martins (2021, p. 11), “por fazendas cada vez maiores onde se desenvolviam atividades como agricultura e pecuária, e por estalagens e vendas que garantiam descanso seguro, além da aquisição de mantimentos e artigos de primeira necessidade”. Ou seja, Venda Nova ficou conhecida já naquela época pela concentração de comércios, como ponto de repouso e passagem de tropeiros, e pela variedade de produtos oferecidos na chamada à época Estrada do Carretão, e posteriormente Rua Direita. Por estes motivos, a região sempre foi referida popularmente como “a venda nova”, assim permanecendo até os dias atuais.

Um importante cidadão da região foi o padre Pedro Pinto Fernandes, que chegou à Venda Nova em 1924 para substituir o padre José Luiz da Silva Diniz. Sua passagem pela região ficou marcada pela bondade, oratória, liderança, e por adotar crianças em condições desfavoráveis. Pedro Pinto Fernandes celebrou missas em Venda Nova durante cerca de 29 anos, até o seu falecimento no ano de 1953. E, por conta da importância do padre para a região de Venda Nova, o vereador João de Paula Pires conseguiu junto à Câmara Municipal de Belo Horizonte, em 1954, através da lei nº 390 de 24 de junho, a alteração do nome da Rua Direita para a Rua Padre Pedro Pinto, promulgada pelo prefeito à época, Américo Renné Giannetti.

Atualmente nesta rua, cuja extensão gira em torno de 5,8 km e percorre os bairros Venda Nova, São João Batista, Candelária, Letícia, Mantiqueira, Piratininga, Maria Helena e Lagoinha Leblon, é possível observar vários tipos de comércios, dos menores aos de grande porte. Percebe-se também a presença de grandes redes do varejo e do comércio informal, além da prestação de serviços de variados tipos, inclusive serviços públicos.

Diariamente, e sobretudo em datas festivas como Natal, Dia das Crianças, entre outras, o comércio da rua atrai grande quantidade de consumidores. Os serviços, sejam eles públicos ou privados, também são fontes de consumo. Para além dos comércios e serviços, há em todo o percurso da Rua Padre Pedro Pinto alguns elementos associados à mobilidade urbana, a exemplo dos pontos de ônibus, além da proximidade com vias de grande fluxo que auxiliam o seu acesso.

Por tudo isto, esta via é uma das centralidades urbanas de Belo Horizonte e, principalmente, da Regional Venda Nova. Surge, assim, a seguinte pergunta motivadora que norteia a pesquisa: Como os comércios de rua e serviços (públicos e privados), além dos elementos associados à mobilidade urbana que auxiliam o seu acesso e deslocamento, estão distribuídos pelos bairros por onde Rua Padre Pedro Pinto perpassa? A hipótese é que, apesar da Rua Padre Pedro Pinto ser uma centralidade urbana da Regional Venda Nova e possuir comércios e serviços, além dos elementos associados à mobilidade urbana por toda a sua extensão, a distribuição de ambos ocorre de maneira variada pelos bairros em que ela se encontra.

Assim, para responder a questão levantada e refletir sobre a importância desta via para a Regional Venda Nova, a pesquisa tem por objetivo geral analisar a centralidade e a mobilidade da Rua Padre Pedro Pinto, compreendendo como ocorre a distribuição dos estabelecimentos comerciais e de serviços (públicos e privados), bem como dos elementos associados à mobilidade urbana que auxiliam seu acesso e deslocamento. Como objetivos específicos, pretende-se compreender o contexto histórico e geográfico da Regional Venda Nova; levantar os tipos e a localização de comércios e serviços oferecidos na Rua Padre Pedro Pinto; e identificar os elementos associados à mobilidade urbana que auxiliam o acesso e deslocamento na Rua Padre Pedro Pinto.

A urbanização acelerada das últimas décadas tem transformado o cenário das cidades, impondo desafios significativos para o planejamento urbano. As ruas são elementos fundamentais da estrutura urbana, sendo responsáveis pela circulação de pessoas, bens e veículos. A centralidade de uma rua refere-se à sua importância para a área em que se localiza, sendo determinada, entre outros aspectos, pela oferta de comércios e de serviços, e pela presença de elementos associados à mobilidade urbana. Mobilidade urbana esta que é um aspecto fundamental da qualidade de vida urbana, sendo responsável pela facilidade e eficiência com que as pessoas se deslocam.

Esta pesquisa justifica-se porque propõe-se a analisar a centralidade de uma rua como um indicador crucial da vitalidade e funcionalidade de uma área urbana. A presença e distribuição estratégica de comércios, de serviços e dos elementos associados à mobilidade urbana desempenham papéis inter-relacionados, influenciando diretamente a experiência cotidiana dos consumidores e a dinâmica

econômica local. A compreensão dessas interações torna-se essencial para o planejamento urbano eficaz e para o desenvolvimento sustentável das cidades.

Com base nos trabalhos de Pereira (2015), Melo e Albuquerque (2017), Santos *et al.* (2018), Lima (2022), além de outros, esta pesquisa justifica-se também porque a análise refere-se, sobretudo, à centralidade de uma rua que está afastada do centro da metrópole, mas que possui a oferta de comércios, serviços e mobilidade, na própria rua e no seu entorno. Permite conhecer a rua e sua vocação para a oferta de comércio e serviços, e logo observar eventuais oportunidades de investimentos em infraestrutura e vislumbrar possibilidades para o planejamento urbano, que podem favorecer a tomada de decisões em nível municipal.

2 REFERENCIAL TEÓRICO-CONCEITUAL

Tendo em vista o objeto da pesquisa, serão abordados temas ligados à Geografia Urbana: espaço urbano, mobilidade urbana, centralidade urbana e planejamento urbano. O espaço urbano é entendido como uma área que abrange prédios, ruas, avenidas, atividades econômicas, manifestações sociais e culturais. A forma como constitui-se o espaço urbano pode influenciar a qualidade de vida da população e o funcionamento da cidade. Este funcionamento ocorre, entre outras formas, a partir da mobilidade urbana, intimamente ligada ao espaço urbano. Ela refere-se à maneira como a população se desloca dentro da cidade, seja através do transporte público (ônibus, metrô, trem, etc), veículos particulares, bicicletas ou mesmo a pé.

Uma mobilidade urbana eficiente é fundamental para promover o acesso às centralidades urbanas existentes em uma cidade. Este conceito de centralidade urbana relaciona-se com a concentração de vários tipos de atividades, como culturais, comerciais e administrativas em uma cidade. É composta, em sua maioria, por uma grande quantidade de edifícios de pequeno e grande porte, e estabelecimentos comerciais cujo porte também varia, além de áreas que abrigam instituições governamentais e serviços públicos.

Entretanto, para que o espaço urbano, a mobilidade e a centralidade urbana se desenvolvam de forma sustentável e relacionada, é imprescindível um planejamento urbano eficaz. O planejamento urbano envolve a formulação de políticas, diretrizes e estratégias para organizar o crescimento e o desenvolvimento da cidade, levando em consideração questões como uso do solo, transporte, infraestrutura, habitação e preservação ambiental. O planejamento urbano desempenha um papel crucial na promoção do comércio de rua, serviços e economia de aglomeração nas cidades.

O comércio de rua e os serviços, caracterizados pela diversidade de estabelecimentos oferecidos, beneficia-se de um planejamento que prioriza a acessibilidade e a visibilidade das áreas comerciais. A proximidade com outros estabelecimentos comerciais e a concentração de consumidores geram as economias de aglomeração, visto que a concentração geográfica de estabelecimentos de um mesmo tipo de comércio e/ou de serviço contribui para a maior circulação de pessoas, que são potenciais consumidores, tendo os estabelecimentos comerciais e de serviços, os ganhos de escala.

2.1 Geografia Urbana: Espaço urbano, mobilidade urbana, centralidade urbana e planejamento urbano

Geografia Urbana é uma área de estudo que se concentra na análise e compreensão das características e processos das cidades ou dos espaços urbanos, que estão em constante transformação e que cada vez mais, ao longo do tempo, têm exigido maior e melhor compreensão em termos de análise. Cunha (2008) afirma que, na contemporaneidade dos estudos de Geografia Urbana, a definição do que vem a ser cidade passou a ser uma tarefa complexa, devido à multiplicidade de espaços que assim podem ser denominados, e que se encontram inseridos em um mesmo limite territorial em meio urbano.

Desta forma, um primeiro conceito pertinente refere-se ao de “espaço urbano” (CORRÊA, 1989, CORRÊA, 1996; CARLOS, 2007). Espaço que, segundo Corrêa (1989), pode ser retratado como algo simultaneamente fragmentado e articulado: cada uma das partes dele mantém relações umas com as outras, ainda que estas relações possam se materializar de maneira variada.

Esta fragmentação, primeiramente, ocorre, de acordo com Corrêa (1996), por conta da ação dos diversos agentes modeladores que produzem e consomem o espaço urbano, sendo eles as grandes indústrias, os proprietários fundiários e os promotores imobiliários, além do próprio Estado e dos grupos sociais excluídos.

A ação destes produz diferentes fragmentos que compõem o mosaico urbano. Já a articulação, ocorre de forma empírica, por meio dos fluxos de veículos e de pessoas. Assim, segundo Corrêa (1989), o espaço urbano se constitui por diferentes meios de utilização do solo, a exemplo dos tipos de zoneamento das mais variadas formas de edificações e seus portes, bem como a própria infraestrutura urbana, sendo assim, observados como uma forma espacial. Nele ocorrem atividades como produção e venda de mercadorias, prestação de serviços, que são vinculadas aos processos da sociedade. Para Carlos (2007), o espaço urbano é produto social e, assim, produto histórico.

A reprodução do espaço urbano, enquanto produto social, é produto histórico, apresenta-se, ao mesmo tempo, como realidade presente e imediata o que significa pensar o urbano enquanto reprodução da vida em todas as suas dimensões onde nada pode ser definido por uma morfologia material, nem tão pouco como essência atemporal, ou ainda imposto como um sistema entre sistemas. (CARLOS, 2007, p. 48)

Carlos (2007) ainda reforça que o espaço urbano possui um sentido profundo, revelando-se condição, meio e produto da ação humana. E sendo produto social, está em processo de reprodução cada vez mais firme e constante, não sendo possível desassociá-lo da ação humana. Esta ação, por sua vez, é reprodutora e se refere aos usos que o espaço tem, de acordo com Carlos (2007), e também aos tempos se sucedem e se posicionam próximos, de tal modo que montam um mosaico que dá o formato e coloca a característica a cada momento.

Os usos da terra estão por sua vez associados aos fluxos, sejam eles de mercadoria ou de pessoas que se apropriam do espaço urbano e buscam atender suas necessidades por bens e serviços. Fluxos que remetem à “mobilidade urbana” (COSTA, 2007; MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2015; VASCONCELOS, 2018). A mobilidade urbana representa a interação entre o movimento de pessoas e bens dentro da cidade, incluindo sua relação com a infraestrutura urbana.

Por esta mesma lógica, Melo e Albuquerque (2017) ressaltam justamente que mobilidade urbana é o movimento de pessoas, bens e ideias pelas cidades. Esse movimento é caracterizado por um fluxo intenso de pessoas, veículos, mercadorias e informações. O deslocamento dessas pessoas e bens é essencial para o funcionamento das cidades e define a organização dos espaços urbanos.

De acordo com Vasconcelos (2018), ao pensar em mobilidade urbana, pensa-se também nas necessidades que levam as pessoas a se deslocarem, tanto para que estas atinjam os destinos que desejam, tanto nas possibilidades que um sistema de mobilidade pode oferecer, quanto no deslocamento das mercadorias que abastecem os mercados de consumo.

No entanto, para o Ministério das Cidades (2015), o conceito de mobilidade urbana não se resume ao atendimento às necessidades de deslocamento das pessoas e das mercadorias, mas insere-se e impacta em um ambiente muito mais complexo, o da própria organização das cidades e das atividades nelas executadas. Ainda para o Ministério das Cidades (2015) há a necessidade de se pensar a mobilidade urbana como uma política de investimentos de caráter nivelador de oportunidades para todos os habitantes do espaço urbano.

A elaboração de um planejamento voltado para o desenvolvimento socioeconômico baseado na inclusão social é princípio fundamental da mobilidade urbana e deve ser pensado para além da construção física. Seus impactos superam a lógica das viagens e adentram o processo de formação de oportunidades. (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2015, p. 12)

Já para Costa (2007), o conceito de mobilidade urbana tem relação direta com a capacidade que se tem de deslocar entre dois pontos, considerando os diferentes meios de transporte, ou seja, através de um sistema em forma de “rede”. Ainda para Costa (2007), esta mobilidade pode ser medida pelo número de deslocamentos que poderão ser realizados em um determinado período de tempo, e estes vão depender do acesso aos diferentes modos de transporte e à sua posição na rede de transportes.

Vasconcelos (2018) lembra que, na mobilidade urbana, as redes de transporte são mais simples em termos de entendimento e compreensão, uma vez que estas redes possuem uma morfologia que é possível de ser observada, através de meios de transporte como ônibus, carros, e vias de acesso. Para caracterizar os indicadores de mobilidade urbana, Costa (2007) ressalta alguns parâmetros.

Os indicadores de mobilidade permitem caracterizar o sistema em relação ao volume, à repartição modal, aos tempos de deslocação ou às distâncias percorridas. Alguns dos indicadores normalmente utilizados para a sua quantificação são: o número de deslocações, em particular as deslocações motorizadas, por dia e por habitante, indicador que caracteriza o volume gerado; a distância média percorrida por habitante e por dia, indicador que caracteriza os movimentos em relação à sua amplitude e que permitem inferir sobre a distribuição das diferentes funções no território; e o tempo médio despendido em transporte, por dia e por habitante, este último um indicador que normalmente se relaciona com a qualidade e eficiência do sistema de transportes. (COSTA, 2007, p. 25)

Lima (2022) ressalta que, entre outras coisas, a presença de diferentes redes de transporte condiciona o aparecimento de centros, e assim, de acordo com Carlos (2012), o urbano penetra os espaços, generalizando-se a partir de pontos centrais no território. Harvey (2005) considera que com a redução de barreiras espaciais para o movimento de pessoas, bens e informações, se realçou a importância das qualidades do local. Deste modo, um conceito fundamental é o de “centralidade urbana” (LEFEBVRE, 1983; SPOSITO, 1991; OLIVEIRA JÚNIOR, 2008). Centralidade comumente vista nas cidades, pois como afirma Hassenplug (2007) a cidade é produto e produtora da civilização. Para França (2023), a análise deste conceito, “centralidade”, está associada a determinados tipos de processos, formas e funções que são desenvolvidas nas cidades ao longo do tempo por agentes sociais, em que as ações destes é que formam o movimento de produção e reprodução do espaço. A centralidade é ainda definida por França (2023, p. 51) como “um processo fundamental para compreender o espaço urbano no passado e no presente”. A cidade

merece então ser alvo de análise por atributos como forma, permanência, densidade e heterogeneidade, que estão relacionados à centralidade.

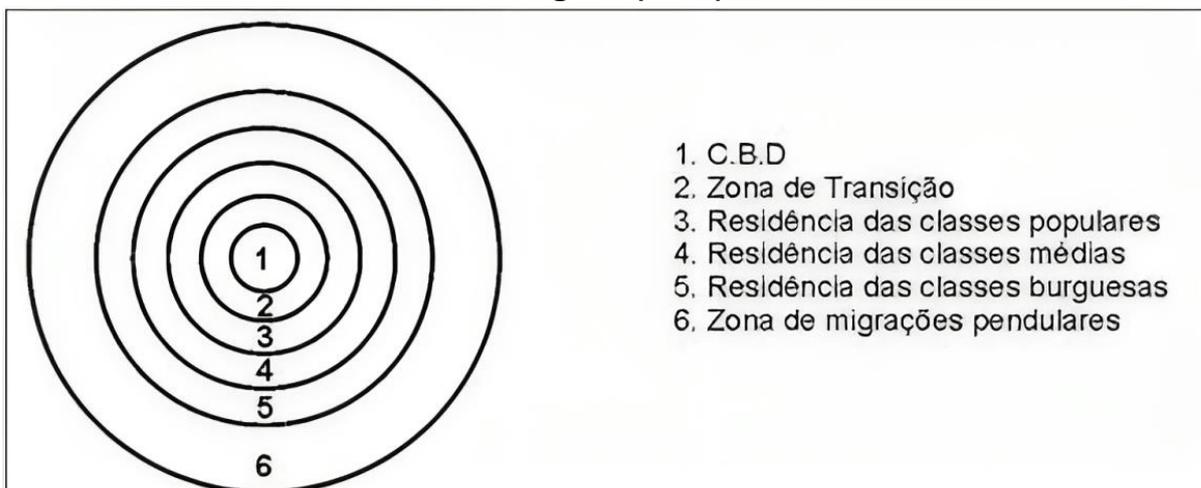
Para Santos (1988) a cidade, permite a criação e a transmissão do conhecimento, que têm nela um lugar privilegiado. Ainda segundo Santos (1988), a cidade é um elemento que impulsiona o desenvolvimento e o aperfeiçoamento das técnicas, um espaço de ebulição permanente que favorece a ideia de centralidade desta localidade. E para Lefebvre (1983), esta centralidade constitui o essencial do fenômeno urbano.

A centralidade é considerada a partir do movimento dialético que constitui ou desconstitui, e os centros urbanos são, ainda conforme Lefebvre (1983), a um só tempo, forma e receptáculo, vazio e plenitude, super objeto e não objeto, supra consciência e totalidade das consciências. Para Oliveira Júnior (2008), a centralidade urbana se estabelece em espaços na cidade que dispõem de uma maior concentração de atividades, que concedem a estes mesmos espaços um poder de articulação maior. Ainda segundo Oliveira Júnior (2008),

[...] esses espaços exercem atração sobre as demais parcelas do tecido urbano e constituem uma centralidade urbana, que compreende também uma área capaz de gerar e manter fluxos (de pessoas, capitais, mercadorias etc), e não apenas concentrar determinados fixos (OLIVEIRA JÚNIOR, 2008, p. 211)

Segundo Pateis (2013), este tipo de centralidade se mostra presente em alguns modelos de estrutura urbana trabalhados por teóricos ao longo dos anos, em que a elite residia próxima às áreas comerciais, enquanto a população mais pobre na periferia. Um destes modelos de estrutura urbana, como lembra Pateis (2013), é o proposto por Ernest Burgess em 1925. Neste modelo, segundo Burgess (1920) apud Pateis (2013), todas as áreas urbanas se convergem ao *Central Business District*, uma área que corresponde ao centro comercial e social da cidade, para onde também converge a dinâmica econômica e os transportes. Tal modelo pode ser observado na figura 1.

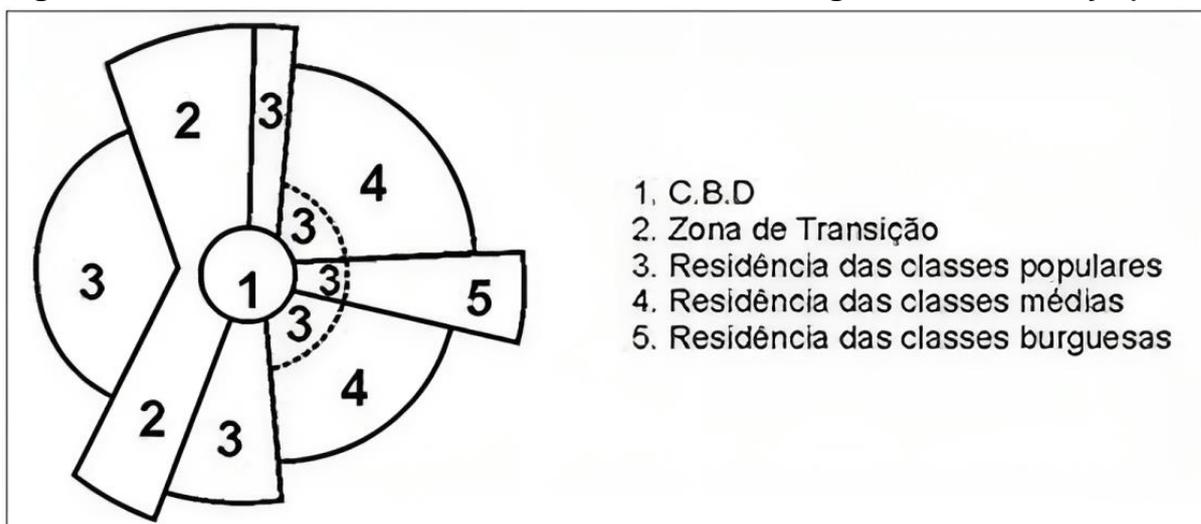
Figura 1 - Modelo de zonas concêntricas da estrutura urbana, segundo Ernest Burgess (1925)



Fonte: Pateis (2013)

Um modelo semelhante a este foi proposto pelo economista Homer Hoyt, que visava rever as ideias de Burgess de forma crítica adicionando uma nova metodologia, cujo nome era a Teoria dos Setores. Nesta metodologia, Hoyt (1939) apud Pateis (2013), anotava as características e tendências de crescimento das áreas residenciais das cidades norte-americanas, trabalhando intensamente com dados empíricos, uma vez que era economista da Sociedade Federal de Habitação e tinha acesso aos dados coletados sobre diversas cidades americanas. Com estes dados, o modelo proposto por Hoyt (1939) pode ser observado a partir da figura 2.

Figura 2 - Modelo dos Setores da estrutura urbana, segundo Homer Hoyt (1939)



Fonte: Pateis (2013)

Já em 1945, os geógrafos Chauncy D. Harris e Edward L. Ullman, propõem um modelo que contempla a policentralidade, reconhecido com nome de Teoria dos Núcleos Múltiplos, em que considera que a cidade estrutura-se não mais diante de um centro apenas, como nos modelos anteriores de Burgess (1925) e Hoyt (1939), mas, em múltiplos centros.

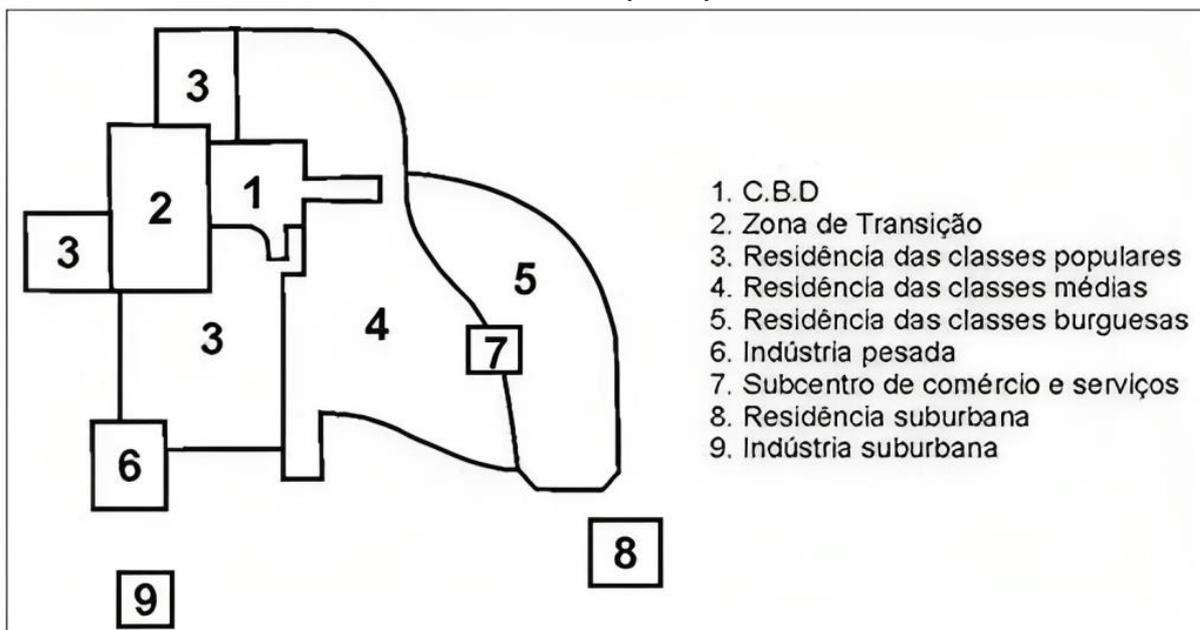
Para Sposito (1991), este desdobramento da área central compreende algumas atividades do centro principal, gerando o aparecimento de áreas especializadas, como o *Central Business District* tendo maior acessibilidade dentro da cidade, e a indústria em áreas mais afastadas das demais, mas ainda próximas dos eixos de transporte. As populações de menor poder econômico ficariam próximas a estas indústrias e às linhas férreas.

De acordo com Gottdiener (1997), os padrões de organização espacial mudaram, ou seja, surgiram novas características no espaço. Partindo delas se tem também uma nova forma de organização social, estabelecendo-se com elas novos centros e gerando, assim, um processo de desconcentração.

Desconcentração se refere ao aumento absoluto de população e a densidade de atividades sociais em áreas fora das tradicionais regiões citadinas e dos centros populacionais. [...] nessa visão o processo de desconcentração implica tanto um movimento sócio-econômico que sai das cidades centrais mais antigas para áreas afastadas - ou descentralização - quanto ao surgimento de aglomeração tipo cidade e a formação de densidade social em áreas afastadas - ou concentração. (GOTTDIENER, 1997, p.19)

Ainda conforme a Teoria dos Núcleos Múltiplos, eventualmente haveria o surgimento dos subcentros comerciais e de serviços na cidade, principalmente na direção dos setores de renda média e alta. Este modelo teórico proposto por Harris e Ullman (1945) apud Pateis (2013) é evidenciado pela figura 3.

Figura 3 - Modelo dos Núcleos Múltiplos da estrutura urbana, segundo Harris e Ullman (1945)



Fonte: Pateis (2013)

Estes modelos se assemelham, por sua vez, à Teoria dos Lugares Centrais, de Christaller (1966), que propõe justamente que um lugar central (uma centralidade urbana) fornece uma série de bens e serviços à área onde se encontra, e tal com os modelos, cada um dos lugares centrais pode ser classificado hierarquicamente em função da quantidade e diversidade de bens e serviços que fornecem à sua área de influência. A Teoria dos Lugares Centrais é um modelo que explica a distribuição espacial dos serviços e das atividades econômicas. Ela baseia-se na ideia de que as pessoas procuram os serviços mais próximos de suas casas, e que os fornecedores de serviços buscam maximizar seus lucros.

Esta teoria de Christaller (1966) pode ser aplicada a diferentes contextos, como a distribuição de cidades, de comércios e de serviços públicos. Logo, de acordo com Santos *et al.* (2018) compreende-se por centro um espaço que possui qualidades capazes de o tornar diferente das demais áreas da cidade, tendo suas funções ou características urbanas apresentadas de forma mais intensa.

E, independente dos modelos de estrutura urbana presentes em uma cidade, em todos eles há o “planejamento urbano” (PASINATTO, 2012; REIS, 2019; SILVA, 2021). Tal planejamento é necessário para qualificar a área urbana, favorecendo sua ocupação e expansão, e se preocupando com questões urbanísticas. Silva (2021) lembra que foi dada aos municípios a autonomia para que eles planejassem o seu

espaço urbano, partindo da necessidade de suprir demandas básicas da sociedade, como por exemplo de saneamento e saúde. Ainda de acordo com Silva (2021), é por conta destas demandas que os Planos Diretores são instrumentos importantes quando se discute planejamento urbano.

É nesse contexto que os planos diretores foram e são imprescindíveis instrumentos básicos da gestão urbana brasileira. Portanto, para que as cidades tenham ordenamento e planejamento é preciso que adotem um plano diretor eficaz para assim tornarem-se saudáveis e estruturadas. (SILVA, 2021, p. 238)

Ainda sobre os Planos Diretores enquanto política de planejamento urbano, Silva (2021) ressalta que eles têm o objetivo de propor estratégias que visem a realização de ações que poderão levar a mudança no modelo de crescimento urbano, ou seja, como este crescimento urbano tenderá a ocorrer, orientando as cidades a se desenvolverem com base em um modelo que contemple a qualidade de vida dos cidadãos sem impedir, conforme Silva (2021), o crescimento econômico e social.

Pasinatto (2012) reforça que, com o planejamento urbano, visa-se criar um caminho que permita melhorar o processo de decisão do Poder Executivo Municipal, possibilitando justamente o aumento da qualidade da área urbana em diversas perspectivas, fornecendo credibilidade à esta gestão do Executivo.

A observação das perspectivas social, ambiental, físico-espacial e econômica de forma integrada representa um avanço no processo decisório, que deve ser voltado à busca pelo desenvolvimento sustentável e do planejamento, o que fornece credibilidade aos trabalhos de gestão. (PASINATTO, 2012, p. 1)

Ainda conforme Pasinatto (2012), o planejamento urbano permite pensar em condições a longo prazo, e não apenas como um meio de melhorar a estética do ambiente físico, de acordo com Rattner (1974), uma vez que aquele que planeja precisa se comprometer com a população para pensar funcionalmente a sociedade e o espaço que ela se apropria, e que ele também integra. Segundo Felipe *et al.* (2020), o planejamento urbano tem o foco nos espaços urbanos mais diversos, de uma maneira que possa fornecer instrumentos para garantir a melhoria dos sistemas que acabam por se tornarem ineficientes ao longo do tempo, a exemplo da mobilidade e da infraestrutura.

E de acordo com Reis (2019), a infraestrutura, por sua vez, está intimamente ligada ao planejamento das cidades por ser necessária ao desenvolvimento das

funções urbanas. Portanto, esta infraestrutura urbana só pode se materializar se houver um prévio planejamento urbano, que, ainda segundo Reis (2019), propicie a saúde, a educação, a moradia, a segurança, o trabalho e o lazer, além da produção e da comercialização de bens e serviços. Para Felipe *et al.* (2020), o planejamento urbano deve também considerar outros atores e equipamentos que fazem parte do espaço urbano.

Salienta-se aqui a necessidade de que o planejamento urbano contemple o problema da exclusão social, visto que os bens comuns, como praças e calçadas são de acesso democrático e podem refletir o que se têm mais criativo e artístico, como também, o problema da exclusão socioeconômica. (FELIPE *et al.* 2020, p. 174)

Segundo Harvey (2005), o poder de organizar o espaço é originado a partir de um conjunto de forças mobilizadas por agentes sociais. Por esta mesma ótica, Nelson e Braga Júnior (2012) observam o papel do planejamento urbano como o “agente” que deve proteger não só a cultura das cidades e a dignidade humana existente nela, mas também o senso de responsabilidade coletiva que a sociedade deve ter, além da identidade sociocultural. Felipe *et al.* (2020) alega que, para que a qualidade de vida se torne realidade nos espaços urbanos brasileiros, é necessário que o Estado e a sociedade possam, em conjunto, elaborar e executar políticas públicas que tenham como objetivo efetivar os instrumentos de planejamento urbano.

2.2 Comércio de rua, serviços e economia de aglomeração

Outro conceito que é determinante para compreender a realidade estudada é o de “comércio de rua” (SCAZUFCA, 2004; BRANDÃO, 2008; PEREZ, 2009). Este pode ter diferente porte e ser de dois tipos: fixo, como bancas de revista e lojas, e móveis, como ambulantes, conforme Scazufca (2004).

Caracterizamos como comércio de rua principalmente aquele que é praticado em imóveis lindeiros a vias públicas. Também outros como aquele que é praticado diretamente no espaço público, geralmente através de ambulantes, mas também em espaços fixos como bancas de jornal e comerciantes de produtos diversos com permissão de fixação de seu ponto comercial no espaço público. (SCAZUFCA, 2004, p. 2)

Segundo Brandão (2008), os comércios móveis relacionados aos ambulantes podem ser diversos, como por exemplo, ambulantes sem um ponto fixo, ambulantes

com veículos, ambulantes em *trailers* (os chamados “*food trucks*”), engraxates, artesãos, etc. No espaço urbano, tanto os comércios de rua fixos, quanto os móveis, sempre ajudaram a formar a cidade ao longo do tempo.

Ainda segundo Brandão (2008), a essência do comércio continua a mesma atualmente, desde a sua origem, podendo ser caracterizada como uma relação de modo bilateral, de modo que o interesse na mercadoria aliado à viabilidade econômica estabelece uma relação de troca, que é a venda e a compra. Para que esta relação de troca possa se realizar, é necessário um espaço de encontro.

Scazufca (2004) lembra que a principal caracterização está no porte e na forma administrativa que o comércio possui, ou seja, ao se discutir a questão do comércio de rua automaticamente se refere aos pequenos estabelecimentos, sejam eles com um gerenciamento familiar, sejam eles compostos por poucos associados e geralmente estabelecimentos com aporte de capital reduzido. Nos comércios de rua também estão as franquias de marcas consolidadas, ou mesmo outras pequenas redes de varejo. Ainda de acordo com Scazufca (2004):

A facilidade de locomoção incentivou grupos empresariais a adquirir grandes áreas em novos locais nas cidades, atraindo consumidores para estes. O comércio de rua se viu pela primeira vez numa situação de competitividade com uma nova forma de organização do comércio, ou seja, os comércios em espaços com características privadas, grandes edificações afastadas da rua ou do espaço público. (SCAZUFCA, 2004, p. 3)

No entanto, Perez (2009) lembra que o comércio é uma atividade muito antiga e que foi evoluindo ao longo do tempo, evoluindo com o homem desde as primeiras organizações sociais. A partir disso, o comércio permitiu que aparecesse caminhos que deram condições, segundo Perez (2009), para o desenvolvimento de habilidades comerciais.

Estas, por sua vez, buscavam influenciar o comportamento humano no que diz respeito ao envolvimento com a troca de bens (o escambo) a partir da necessidade de busca por objetos, antes mesmo do uso do ouro, ou mesmo do dinheiro. Surgem depois os bazares, nesta esteira, os *shoppings centers*, os mercados públicos e os centros comerciais. Estes centros comerciais, quase sempre, passam a existir com a deterioração das áreas do centro tradicional das grandes cidades, causando, assim, o processo de descentralização.

O mesmo ocorre com os “serviços” (MEIRELLES, 2006; SARQUIS, 2006; FAÇANHA, 2009), atividades humanas intangíveis, ou seja, que não assumem a forma de bem material e que satisfazem uma determinada necessidade. De acordo com Sarquis (2006) a definição de serviço é considerada difícil, pois entende-se por serviço um conjunto de atividades diversas. Sarquis (2006) ainda reforça que o serviço pode ser entendido também como produto, como ato, ação, desempenho e/ou processo, que é posto à venda, tal como um "pacote de benefícios", mas que não resulta na propriedade de algo, uma vez que o serviço é intangível. Trata-se, basicamente, da relação entre um prestador de serviço e aquele que consome o serviço a ser prestado, no caso, um cliente.

Para Meirelles (2006) os serviços se distinguem das demais atividades econômicas por três características: fluxo, variedade e uso intensivo de recursos humanos. O fluxo trata das propriedades de simultaneidade e de continuidade do processo de prestação do serviço. A variedade refere-se à diversidade dos tipos de prestação de serviço, e o uso intensivo dos recursos humanos trata da predominância do uso humano apesar do progresso técnico. Meirelles (2006) ainda define os serviços em três derivações.

- 1) Serviço é trabalho na sua acepção ampla e fundamental, podendo ser realizado não só através dos recursos humanos (trabalho humano) como também através das máquinas e equipamentos (trabalho mecânico).
- 2) Serviço é trabalho em processo, ou seja, serviço é trabalho na concepção dinâmica do termo, trabalho em ação.
- 3) Todo serviço é realização de trabalho, mas nem toda realização de trabalho é serviço, ou seja, não existe uma relação biunívoca entre serviço e trabalho (MEIRELLES, 2006, p. 130)

Façanha (2009) lembra que, tal como o comércio, os serviços também estão associados à localização espacial, e se apoiam na relação entre as atividades de serviços e a demanda social, que busca por serviços públicos, a exemplo de educação, saúde e/ou segurança. Já os serviços considerados mais incomuns ou mais especializados, normalmente também apresentam uma localização específica, com o objetivo de atender clientes que demandam especificamente por eles.

Com a concentração de comércios e serviços do mesmo segmento ou tipo (como por exemplo alimentação e saúde) associados à uma mesma localização, surgem as “economias de aglomeração” (FOCHEZATTO e VALENTINI, 2010; DALBERTO e STADUTO, 2013; AMARANTE, 2017). Este tipo de economia é

observada como um conjunto de atividades econômicas, frequentemente de um mesmo segmento ou tipo, que são criadas e mantidas através de uma dinâmica de “retroalimentação”. Pereira (2015) lembra que qualquer tipo de atividade comercial segue esta estratégia de localização, concentração espacial, para atrair o consumidor. Amarante (2017) ressalta a importância desta localização geográfica.

[...] economias de aglomeração decorrentes de externalidades positivas proporcionadas pela proximidade geográfica dos agentes econômicos em pontos específicos do espaço. Nesse último caso, os ganhos decorrentes das economias de aglomeração se materializam por meio da interação entre os agentes econômicos no que se refere à troca de informações e conhecimentos, o que pode impulsionar a produtividade de empresas e trabalhadores. (AMARANTE, 2017, p. 17)

Fochezatto e Valentini (2010) de modo similar ressaltam que as economias de aglomeração, também chamadas de “economias externas de escala” que levam à concentração da atividade econômica em determinada localidade. Amarante (2017) alega que, no Brasil, a presença das economias de aglomeração é acentuada e resulta em um padrão de desenvolvimento diferenciado que é marcado por desigualdades regionais. As economias de aglomeração, de acordo com Almeida *et al.* (2022), também podem ser chamadas de “externalidades de urbanização”, ou “externalidades de aglomeração”. Dalberto e Staduto (2013) definem as economias de aglomeração.

As economias de aglomeração podem ser definidas como os ganhos econômicos advindos da concentração geográfica das atividades produtivas. Tais ganhos podem se manifestar de diferentes formas: através da difusão local do conhecimento, da redução dos custos logísticos, do surgimento de atividades complementares, do adensamento do mercado de trabalho, entre outros. (DALBERTO e STADUTO, 2013, p. 541)

Conforme Dalberto e Staduto (2013) economias de aglomeração são subdivididas em “economias de especialização” e “economias urbanas”, e podem surgir em outras centralidades a partir de um processo de dispersão. Tinoco (2003) alega que este surgimento de novos centros está associado à escolha das empresas pela localização, pois procuram o lugar ótimo, ou seja, lugar que possa proporcionar a elas maior lucro em relação a outros. Sendo assim, as empresas procuram lugares que lhes permita ter maior eficiência econômica, o que inclui maior venda e maior número de consumidores.

Ainda de acordo com Tinoco (2003), para a escolha do local do empreendimento o empreendedor procura um em que possa ter maior eficiência econômica, logo, procura local em que já haja concentração de estabelecimentos comerciais e de serviços pois nestes o fluxo de pessoas é maior, o que leva a crer que terá maior número de consumidores, ou seja, procura-se economias urbanas ou economias de urbanização. Camagni *et al.* (2017) associam as economias de aglomeração com a produtividade urbana, vinculando-as, entre outras questões, à qualidade de atividades e de produção. Estas possuem uma capacidade de caráter inovador local. Desta forma, para qualquer tipo de economia espacial, ainda de acordo com Tinoco (2003), fatores como concentração do mercado consumidor e presença de atividades terciárias podem gerar ganhos de produtividade do tipo economias de urbanização (ou economias urbanas).

3 METODOLOGIA

Para o desenvolvimento desta dissertação, como consta no referencial teórico, procurou-se apresentar conceitos chaves de Geografia Urbana, a exemplo de “espaço urbano”, “mobilidade urbana”, “centralidade urbana”, “planejamento urbano”, além de “comércios de rua”, “serviços” e “economias de aglomeração”, uma vez que estes nortearam os caminhos da pesquisa.

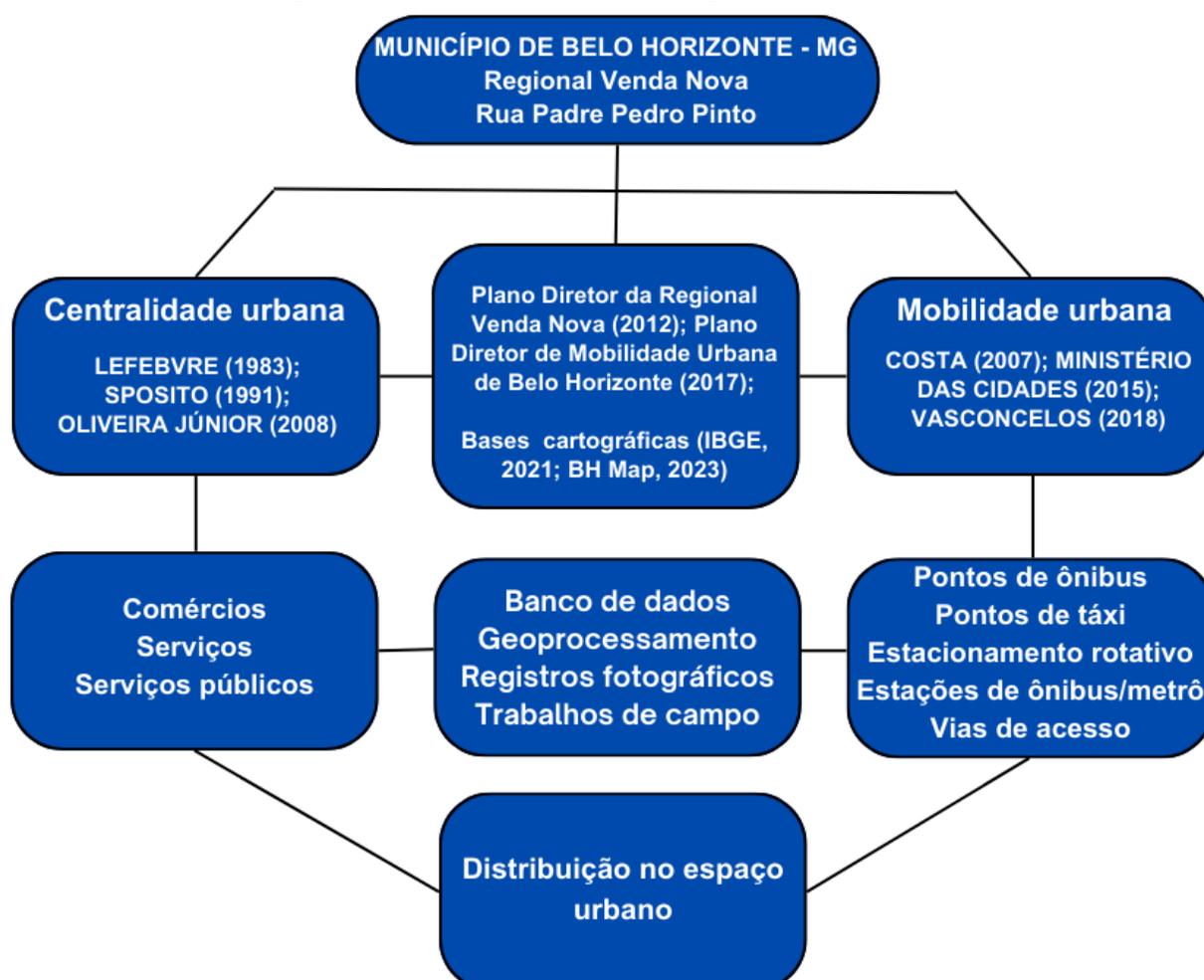
Posteriormente, para que haja um entendimento melhor do objeto de estudo, foi apresentado um capítulo que tratou da mudança da capital de Minas Gerais, de Ouro Preto para Belo Horizonte, o planejamento do perímetro urbano da nova cidade, a localização onde ela seria construída e o seu desenvolvimento ao longo do tempo, passando inclusive pela criação das Regiões Administrativas, conhecidas também por Regionais a partir do interesse do Poder Executivo Municipal de desconcentração administrativa. Em seguida, foi dado um destaque mais específico à Regional Venda Nova através de um capítulo que descreve sua história no contexto de Belo Horizonte e onde está localizada a Rua Padre Pedro Pinto, objeto de análise deste trabalho.

Estudos relacionados à centralidade urbana sempre foram realizados por geógrafos, arquitetos e urbanistas. A centralidade pode levar em consideração uma área, um ponto, e/ou via pública, como se observa nos trabalhos de Pereira (2015), Melo e Albuquerque (2017), Santos *et al.* (2018), Lima (2022), entre outros. A centralidade das vias públicas que serviram de base para o trabalho que estes autores desenvolveram foi determinada a partir da concentração de comércios e serviços localizados nelas, tendo também considerado a mobilidade urbana que favorece o fluxo de veículos e pessoas para a área pesquisada. Santos *et al.* (2018) ressaltam que a infraestrutura de vias públicas é uma das principais estratégias para o comércio e o serviço, que exigem a grande movimentação de pessoas e desta forma influencia diretamente o surgimento das novas centralidades.

Considerando o método de análise destes autores, e adaptando à realidade desta pesquisa, utilizou-se um conjunto de materiais e técnicas para que o estudo pudesse ser desenvolvido. Assim, os materiais utilizados ao longo da análise realizada nesta pesquisa foram o Plano Diretor da Regional Venda Nova (2012), o Plano Diretor de Mobilidade Urbana de Belo Horizonte (2017), e as bases cartográficas do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE (2021) e do portal BH Map da Prefeitura de Belo Horizonte (2023).

Entre todos os conceitos trabalhados teoricamente, a pesquisa está fundamentada de maneira mais precisa em dois fortemente ligados aos estudos urbanos e regionais: “centralidade urbana” (LEFEBVRE, 1983; SPOSITO, 1991) e “mobilidade urbana” (COSTA, 2007; VASCONCELOS, 2018) como pode-se ver na Figura 4. Com estes materiais, empregou-se técnicas de geoprocessamento e trabalhos de campo na Rua Padre Pedro Pinto e em seu entorno, estes em dias e turnos variados. Os trabalhos de campo foram realizados para a obtenção de informações que pudessem validar a centralidade e a mobilidade como será posteriormente detalhado (com estes criou-se o banco de dados da pesquisa). Além disso, estes trabalhos também foram essenciais para que fossem feitos registros fotográficos que contribuíssem para validar a centralidade e a mobilidade em estudo.

Figura 4 - Percurso metodológico da pesquisa



Fonte: Elaboração própria, 2023.

Inspirado no trabalho desenvolvido por Melo e Albuquerque (2017), em que analisaram a centralidade urbana da Avenida Washington Soares, no município de Fortaleza – CE fez-se a análise da centralidade da Rua Padre Pedro Pinto. No estudo citado os autores verificaram a distribuição espacial de faculdades, universidades, colégios, supermercados e *shopping centers*, identificados como “Polos Geradores de Tráfego”. Na presente pesquisa a centralidade urbana da Rua Padre Pedro Pinto foi analisada a partir da presença de comércios e de estabelecimentos de serviços públicos e privados.

No quadro 1 estão alguns exemplos dos tipos de comércios, tipos de serviços, chamados também de serviços privados, além dos tipos de serviços públicos que foram considerados ao longo da pesquisa. O comércio informal, representado pelos ambulantes, é observado distribuído em algumas áreas da via, mas eles não permanecem localizados nas mesmas áreas em todos os dias e horários como é o caso do comércio formal.

Quadro 1 - Exemplos de comércios, serviços e serviços públicos

Comércios	Lojas de roupas, calçados, farmácias, óticas, padarias, etc.
Serviços privados	Clínicas odontológicas, clínicas veterinárias, oficinas mecânicas, imobiliárias, etc.
Comércios/serviços	Galerias/galpões comerciais.
Serviços públicos	Escolas, unidades de saúde, agências dos Correios, etc.

Fonte: Elaboração própria, 2023.

Na pesquisa de Melo e Albuquerque (2015), parte dos dados utilizados para analisar a centralidade da via que estudaram foi coletada *in loco*, uma vez que desta forma foi possível observar de maneira concreta o objeto de estudo e registrar eventuais informações necessárias para a obtenção dos resultados. Assim, para a análise e coleta de dados na Rua Padre Pedro Pinto, foram realizados trabalhos de campo em turnos variados (manhã e tarde), nos dias 13, 16 e 17 de outubro de 2023.

Ainda considerando o trabalho desenvolvido por Melo e Albuquerque (2015), os autores realizaram um recorte espacial na Avenida Washington Soares, ou seja, ela não foi exatamente utilizada por completo como objeto de estudo. Nesta pesquisa, porém, a Rua Padre Pedro Pinto foi considerada em sua totalidade, desde o seu início onde há a confluência com a Avenida Pedro I e os imóveis com as numerações menores, até o seu fim, na divisa entre Belo Horizonte e Ribeirão das Neves, no caso no seu distrito de Justinópolis.

Os trabalhos de campo realizados nos dias 13, 16 e 17 de outubro junto à área de estudo serviram também para levantamento de toda a infraestrutura de mobilidade urbana presente na Rua Padre Pedro Pinto e no seu entorno, considerando, como mencionado, pontos de ônibus, pontos de táxi, áreas de estacionamento rotativo, estações de metrô/ônibus, e as principais vias de acesso. Este levantamento foi norteado pelo Plano Diretor de Mobilidade Urbana de Belo Horizonte (2017).

O trabalho de Pereira (2015) também serviu de referência, embora este autor tenha analisado todo o centro da cidade e as consideradas "novas áreas" de centralidade do município de Juazeiro do Norte – CE. Neste o autor levantou todos os estabelecimentos comerciais e de serviços localizados nestas centralidades por meio de trabalhos de campo e nestes fez registros fotográficos dos estabelecimentos, como feito nesta pesquisa acerca da centralidade da Rua Padre Pedro Pinto.

Seguindo este método de Pereira (2015), para o levantamento dos estabelecimentos comerciais, de serviços (públicos e privados), bem como da infraestrutura relacionada à mobilidade urbana, também foi realizado o registro fotográfico em campo, e elaborado com as informações coletadas um banco de dados detalhado contendo as informações de todos os tipos de estabelecimentos presentes nos 5,8 km da Rua Padre Pedro Pinto em 2023, separados pelos oito bairros perpassados pela via, sejam eles de comércio ou serviços (públicos ou privados).

Para a Rua Padre Pedro Pinto, além dos dados coletados em campo, foram utilizadas as bases cartográficas do IBGE (2021) e do BH Map (2023), para a produção de mapas temáticos do município de Belo Horizonte, das suas Regionais, da Regional Venda Nova em específico e dos seus bairros, utilizando do *software* ArcGIS 10.3 disponível no Laboratório de Cartografia da PUC Minas. Além destes, foram produzidos os mapas que evidenciam a distribuição dos comércios, serviços (públicos e privados) existentes por todo o curso da Rua Padre Pedro Pinto, e a distribuição da infraestrutura de mobilidade urbana. Os mapas e os registros

fotográficos foram utilizados em uma análise “bairro a bairro”, que permitiu compreender como os comércios e serviços (públicos e privados), além da infraestrutura associada à mobilidade urbana, se distribuem pelos bairros perpassados pela Rua Padre Pedro Pinto e pelas áreas do seu entorno.

Outra pesquisa que serviu de inspiração foi a de Lima (2022), que tratou das centralidades urbanas contemporâneas e a transformação morfológica da Avenida Paulista, em São Paulo - SP, nesta o autor levou em conta a infraestrutura de mobilidade urbana que a avenida possui, não considerando somente a acessibilidade a pé, de metrô ou de carro, mas toda ela em conjunta. Ainda de acordo com Lima (2022, p. 5), o “traçado das rotas de transporte e das distintas infraestruturas de mobilidade condicionam espacialmente os novos centros”.

Na Rua Padre Pedro Pinto também existem variadas formas de acesso, inclusive a partir de vias de grande circulação, a exemplo da Avenida Vilarinho e Avenida Pedro I, que eventualmente auxiliam no fluxo de pessoas para a rua. Lima (2022) nesta pesquisa ressaltou que a centralidade contemporânea não está mais tão ligada à posição como “centro geométrico” ou constituído essencialmente como o centro de uma região, mas está mais associada às melhores condições possíveis de acesso e confluência dos fluxos.

Ainda contemporaneamente, a centralidade tende a se referir à vocação de certas áreas para se apresentarem como centro dentro de uma dinâmica complexa que se encarrega de organizar a cidade, e que se compõe de aspectos que agem como atrativos, a exemplo dos comércios e serviços. Encaixa-se neste cenário a Rua Padre Pedro Pinto, que é um exemplo palpável de como a centralidade contemporânea se manifesta na prática, distanciando-se da noção tradicional de centralidade baseada puramente em localização geográfica. Esta via se destaca como um eixo de vitalidade urbana, não por ser o centro geométrico da cidade, mas por se constituir como um ponto de acesso e confluência de elementos variados, ligados à centralidade e à mobilidade urbana.

4 BELO HORIZONTE - DA CIDADE PLANEJADA À CRIAÇÃO DAS REGIONAIS

Neste capítulo apresenta-se alguns aspectos referentes ao surgimento de Belo Horizonte: os motivos que culminaram com a mudança da capital do Estado de Minas Gerais à época, Ouro Preto, para a área onde estava localizado o antigo Curral del Rei, chamado posteriormente de Belo Horizonte, bem como os motivos que fizeram com que fosse escolhida como a ideal. Antes, outras áreas foram avaliadas pela Comissão Construtora da Nova Capital e descartadas por atenderem a requisitos considerados essenciais por ela para a construção de uma cidade.

Com o crescimento de Belo Horizonte e naturais dificuldades de articulação e administração de todas as áreas da cidade, o Poder Executivo Municipal a dividiu em “Administrações Regionais”, chamadas também de “Regiões Administrativas” e, contemporaneamente, de “Regionais”, onde estão os bairros e neles as ruas, avenidas, serviços públicos, moradias, comércios e etc.

A expansão da nova capital mineira fez com que ela passasse a ter relações cada vez mais estreitas com os municípios vizinhos, sendo que algumas destas relações já existiam antes mesmo de Belo Horizonte ser inaugurada, e foram evidenciadas com a expansão territorial da metrópole e a incorporação de outras zonas próximas.

4.1 De Ouro Preto a Belo Horizonte: a mudança da localidade do poder e o nascimento de uma nova capital

Minas Gerais teve como capitais duas localidades antes de Belo Horizonte: Ribeirão do Carmo (atualmente Mariana) em 1711, e Vila Rica (atualmente Ouro Preto) em 1720. E, de acordo com Barreto (1996), esta primeira mudança de administração da sede do governo ocorreu por meio da expansão de Vila Rica por conta da mineração e do conseqüente aumento populacional, mas via-se ainda a necessidade de haver mais uma mudança, muito em função da topografia que não se mostrava ser capaz de abrigar um desenvolvimento que estivesse à altura da prosperidade que Minas Gerais já demonstrava que teria no futuro.

A Prefeitura de Ouro Preto (S/d) lembra que em 1823, após a Independência do Brasil, a capital Vila Rica recebeu o título de Imperial Cidade, um título conferido pelo imperador do Brasil por alvará ou decreto imperial e que à ocasião foi conferido

por Dom Pedro I, passando a ser designada como “Imperial Cidade de Ouro Preto”. De acordo com Barreto (1996), no entanto, mesmo com o título, ficava cada vez mais evidente que a localidade em questão não estava em condições de ser o centro administrativo, político e econômico de uma região importante do Brasil e que vinha se destacando perante a outras.

Ao longo dos anos, foram pelo menos cinco tentativas de transferência da capital de Minas Gerais para outras localidades até 1851, sendo que todas elas fracassaram, mas Barreto (1996) ressalta que este pensamento começava a amadurecer na cabeça dos homens públicos da época, e se tornar cada vez mais uma necessidade indeclinável, ainda que Ouro Preto estivesse neste tempo se desenvolvendo de forma considerável, de acordo com a Prefeitura de Ouro Preto (S/d). por exemplo, recorda que em 1839 foi criada na capital de Minas Gerais à época a Escola de Farmácia, e em 1876 a Escola de Minas, sede do movimento revolucionário conhecido como Inconfidência Mineira.

Ambos os marcos de desenvolvimento de Ouro Preto não foram suficientes para mantê-la como sede do governo, fazendo surgir inúmeros movimentos de protesto contrários à mudança da capital, ao mesmo tempo em que em 1890 já haviam os primeiros estudos de localidade onde ocorreria a construção da sede da nova administração estadual. Estes estudos se repetiram até 1892, quando foi convidado pelo Conselheiro Afonso Pena o engenheiro Aarão Reis, um profissional natural do Pará que recebeu a missão de encontrar a localidade apropriada para uma nova capital cuja população girasse em torno de 150 a 200 mil pessoas.

Seria necessário que fossem observados outros aspectos, a exemplo de condições naturais de salubridade, abastecimento abundante de água potável, facilidades oferecidas para a edificação e construção em geral, entre outros. Aarão Reis capitaneou então a chamada Comissão Construtora da Nova Capital (CCNC), que estudaria cinco áreas, divididas por engenheiros de sua confiança e profissionais de outras áreas, de acordo com Barreto (1996).

Dr. José Carvalho de Almeida, em Várzea do Marçal; Dr. Samuel Gomes Pereira, em Belo Horizonte; Dr. Manuel da Silva Couto, em Barbacena; Dr. Eugênio de Barros Raja Gabaglia, em Juiz de Fora; Dr. Luís Martinho de Moraes, em Paraúna. Para higienista geral da Comissão escolheu o notável médico Dr. José Ricardo Pires de Almeida, sendo contratados mais, para fazerem parte da Comissão: desenhista, Júlio César da Silva; auxiliar administrativo, Urquiza Nina; auxiliares técnicos, Michel Dessens, Aristides

de Oliveira, Noel Pedro Sicard, João de Almeida e Luís Castanhede; auxiliar de escrita, Francisco Furtado Nunes. (BARRETO, 1996, p. 342)

Esta Comissão foi organizada no Rio de Janeiro, de acordo com a Fundação João Pinheiro (1997), no ano de 1893 e regulamentada através do decreto nº 680 de 14 de fevereiro de 1894. Aarão Reis instituiu em Barbacena seu escritório central. Em 31 de maio 1893, o desenhista e quatro auxiliares técnicos foram dispensados da Comissão, e em 16 de junho do mesmo ano os relatórios de estudo das localidades foram entregues ao governo de Minas Gerais. Nestes relatórios constavam todas as informações relacionadas às cinco áreas, despertando em Aarão Reis a dúvida entre duas: Belo Horizonte e Várzea do Marçal, ainda de acordo com Barreto (1996).

Era um grande, bem feito, minucioso volume, nitidamente impresso, com 300 páginas, ilustrado, contendo o plano de todas as cinco localidades estudadas simultaneamente, gráficos minudentes de observações meteorológicas tomadas com escrupulosa regularidade, cultura de microrganismos tecnicamente feita, delicada análise de águas, projetos dos principais edifícios públicos a construir e variadíssimas informações sobre as condições higiênicas, etc., de cada localidade, e em que o Dr. Aarão Reis, declarando ser difícil a escolha entre Belo Horizonte e Várzea do Marçal, terminava, todavia, opinando pela escolha desta última, por oferecer melhores condições econômicas. (BARRETO, 1996, p. 342 e 343)

A opinião de Aarão Reis, porém, não era suficiente para escolha da localidade. Desta forma, seu relatório foi enviado pelo governo ao Congresso ao fim de junho, e o Congresso, por sua vez, reunido a partir de 7 de julho, instituiu uma comissão que foi composta por três senadores e cinco deputados, que se encarregaram de discutir uma série de questões a fim de decidirem qual seria a área apropriada para a construção da nova capital. Alguns congressistas compareceram em Belo Horizonte e Várzea do Marçal para decidirem em qual votar de forma mais concreta, e após dias de discussões e debates, é aprovada a localidade do antigo Curral del Rei, Belo Horizonte como a escolhida para a construção da nova capital do estado.

4.2 O projeto de Aarão Reis para a nova capital de Minas Gerais

A partir de 1894, de acordo com a Fundação João Pinheiro (1997), o Escritório Técnico passou a produzir uma grande quantidade de plantas, esboços e mapas, que foram entregues ao governo de Minas Gerais em 1895, pouco antes de Aarão Reis deixar a Comissão Construtora. Ao realizar o projeto da nova capital do Estado, Aarão

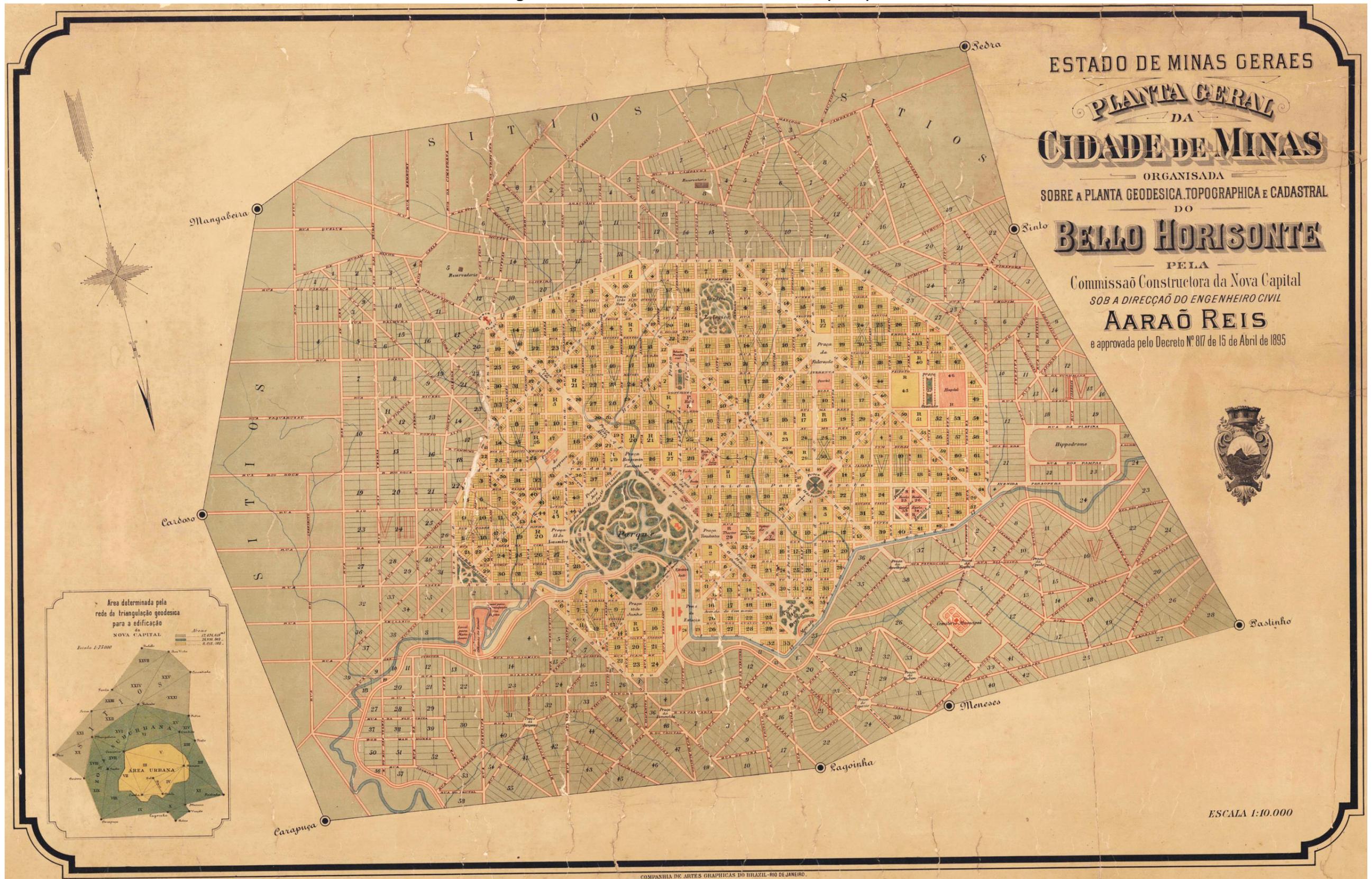
Reis estava sob influência do pensamento positivista e queria exatamente uma cidade moderna, tal como as cidades europeias, com o centro urbano construído geometricamente. Salgueiro (1995) explica, de maneira breve, a planta de Belo Horizonte.

A planta de Belo Horizonte é composta de três zonas - urbana, suburbana e rural -; o xadrez mais regular concentra-se na zona central, que supõe uma trama dupla em que a geometria associa dois sistemas de vias: um quadriculado e outro diagonal, ambos inscritos numa regularidade global. (SALGUEIRO, 1995, p. 197 e 198)

Borsagli (2010) ainda ressalta que o projeto de Aarão Reis contemplava ruas e avenidas largas que interagiam entre si formando ângulos de 45° , tendo a Avenida Afonso Pena como um eixo que fazia com que todos que quisessem se dirigir de um lado ao outro da cidade precisassem passar. Além disso, o projeto tinha a Avenida do Contorno, chamada à época de Avenida 17 de dezembro, como limite urbano da cidade, deixando então que todas as áreas além dessa avenida formassem a zona suburbana da capital, onde os antigos moradores do arraial passaram a residir.

A capital originalmente se chamava Cidade de Minas, e através de sua planta geral, organizada sobre a planta geodésica, topográfica e cadastral, conforme a Fundação João Pinheiro (1997) observa-se estes detalhes e foi especialmente elaborada para fins de divulgação e propaganda do plano da nova capital do Estado. Esta planta apresenta um acabamento gráfico apurado e legibilidade clara, e segundo documentos da Comissão Construtora, foram impressas 10 mil cópias que foram distribuídas entre autoridades e empresários, além de futuros moradores. Aarão Reis descrevia, ainda de acordo com a Fundação João Pinheiro (1997), que esta planta representava em minúcias todos os componentes espaciais do projeto da nova capital, podendo ser observada na figura 5.

Figura 5 - Planta Geral da Cidade de Minas (1895)



Fonte: Arquivo Público Mineiro (1895)

Aarão Reis também havia realizado o projeto de modo que a Serra do Curral pudesse ser vista de qualquer ponto da cidade, dentro, é claro, dos limites da Avenida do Contorno. O projeto de Aarão Reis se assemelhava em alguns aspectos ao projeto da cidade argentina de La Plata, conforme Arrais (2009).

Com 5 quilômetros de lado, sua estrutura compunha-se basicamente de um sistema de ruas ortogonais com 18 metros de largura orientadas no sentido NO-SE e NE-SO e designada por números. Outras dez avenidas com 18 metros foram projetadas paralelas àquelas vias, além de mais quatro avenidas sem diagonal, colocadas num ângulo de 45° e orientadas no sentido E-O e N-S, designadas por nomes. Além disso, existia ainda uma via em estilo *boulevard* de 90 metros que contornaria todo o perímetro do plano do projeto, além de três outros parques de grandes dimensões e mais dezesseis praças de diversos tamanhos. (ARRAIS, 2009, p. 67)

Levando-se em consideração todo o projeto de Aarão Reis, desde sua influência do positivismo à planta da cidade e o desejo de construir uma capital que demonstrasse modernidade, Raggi (2015) relata a finalidade do projeto de Aarão Reis.

Inicialmente, percebe-se que a cidade idealizada por Aarão Reis tinha como compromisso produzir uma cidade que representasse a República, o progresso e os novos ventos modernos. É por esse motivo que idealiza uma cidade à luz das representações europeias. (RAGGI, 2015, p. 50)

Inaugurada no dia 12 de dezembro de 1897, a Cidade de Minas, de acordo com a Câmara de Dirigentes Lojistas de Belo Horizonte (2022), mudou de nome para Belo Horizonte através da lei nº 302 de 1 de julho de 1901. Raggi (2015) lembra que, ao longo do tempo, a capital de Minas Gerais começava a adquirir as formas de uma grande e monumental cidade, mas àquela altura ainda não conseguia adotar de maneira concreta os fatores para realizar o projeto de modernidade idealizado por Aarão Reis. Belo Horizonte, construída para ser sede do governo mineiro e cidade política, se vê com o compromisso do projeto de ser um local moderno e para isso é direcionada à instalação de indústrias, o que não é realizado com o devido sucesso e Belo Horizonte acaba por acumular fracassos em sequência na sua história.

Por mais que tenha sido idealizada para assumir o papel de uma cidade política, sede do governo de Minas, ela nasce comprometida com o projeto da modernidade e para realizá-lo ela se lança na busca por sua inserção na dinâmica industrial da nação, à imagem de uma espacialidade moderna, qual seja, uma espacialidade urbano-industrial. Nesse sentido, a capital é alvo de projetos de industrialização, mal sucedidos, que acabam por desenrolar uma história de sucessivos fracassos. (RAGGI, 2015, p. 50)

Frade (2011) lembra que um desses fracassos se devia à Primeira Guerra Mundial, evento que afetou a economia mineira e causou em Belo Horizonte níveis bastante elevados de desemprego que foram acompanhados por um esvaziamento populacional. Com o fim da guerra, porém, a cidade voltou a crescer em 1920, muito embora o Governo Federal, que estimulava a ocupação de Belo Horizonte, não considerasse os impactos que esse impulso pudesse causar, como ressalta Frade (2011).

Apesar de a ocupação ser estimulada à época, não se considerou que este crescimento acelerado de novas construções pudesse resultar em um desenvolvimento desordenado da cidade em que provocaria uma crise a partir de 1930. (FRADE, 2011, p. 72)

Frade (2011) ainda lembra que as políticas de estímulo à ocupação feitas pelo Governo Federal neste período giravam em torno da siderurgia na capital mineira e a expansão rodoviária, o que deixou a cidade mais forte no âmbito comercial, industrial e de serviços, impulsionando o processo de ocupação.

4.3 Regionais de Belo Horizonte e a ideia de desconcentração administrativa

O projeto da nova capital de Minas Gerais tinha como limite urbano os perímetros da Avenida do Contorno. As áreas que estivessem além desta avenida comporiam a Zona Suburbana da cidade inicialmente projetada. Nery (2011) ressalta que a partir de 1930, com o desenvolvimento de Belo Horizonte em relação à economia, a capital do estado passou a enfrentar problemas relacionados ao urbanismo e crescimento da Zona Suburbana que passaram a integrar a cidade. “Principalmente, aqueles ligados à articulação entre o núcleo urbano circulado pela avenida do Contorno e a cidade que se materializou na zona suburbana através de loteamentos não regulamentados.” (NERY, 2011, p. 131). A figura 6 representa o mapa de Belo Horizonte com áreas além da Avenida do Contorno e que, com a expansão da cidade, passaram a integrá-la. Nele vê-se, ao norte, Venda Nova.

Figura 6 - Mapa de Belo Horizonte com áreas além da Avenida do Contorno (1922)



Fonte: Fundação João Pinheiro (1997)

Nery (2011) ainda lembra que, diante dos problemas, o poder público busca a solução deles dando maior importância à arquitetura e ao urbanismo, tendo como primeira providência a abertura do curso de arquitetura na Universidade Federal de Minas Gerais em 1930. É importante, porém, ressaltar que esse crescimento da cidade fora do projeto inicial de Aarão Reis, como evidenciado por Raggi (2015), refere-se basicamente ao custo de se morar dentro dos perímetros da cidade projetada.

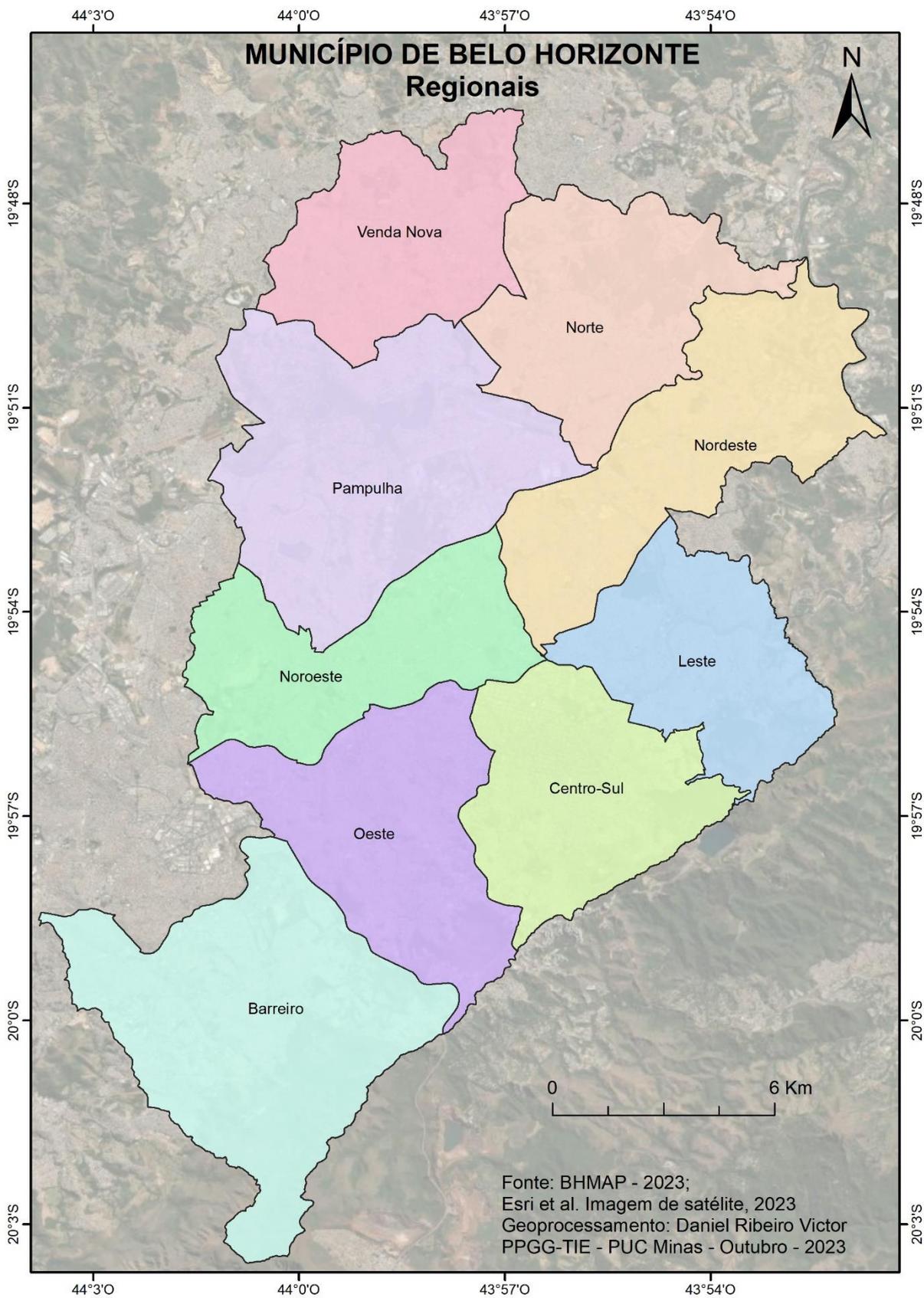
O preço da terra, desde a origem da capital mineira, incentivou a ocupação para fora do perímetro urbano. A impossibilidade da classe trabalhadora, migrantes que vinham produzir e morar na cidade - sendo uma parte deles os próprios operários da construção da cidade que se materializava - de se apropriarem da cidade planejada acaba, como mencionado acima, por esvaziar, de conteúdo e de sentido, a recém-inaugurada capital. (RAGGI, 2015, p. 126)

Surgiu assim a necessidade de descentralizar os serviços prestados pelo Executivo Municipal, de modo a favorecer a população residente em outras áreas. Em 1973, de acordo com a Prefeitura de Belo Horizonte (2012), foi oficializada a criação de duas Regiões Administrativas, chamadas também de Regionais na capital, que já existiam antes de sua construção: Barreiro e Venda Nova. Através do decreto nº 4523 de 12 de setembro de 1983, foram criadas outras sete, oficializadas através da lei nº 4158 de 16 de julho de 1985: Pampulha, Nordeste, Noroeste, Norte, Leste, Centro-Sul e Oeste. A criação destas Regionais tinha como objetivo, segundo o artigo 8º decreto de 1983:

I - recepção, exame preliminar e encaminhamento de requerimentos e pedido em geral, dirigidos a Órgãos, Secretarias Municipais e entidades da Administração Pública Municipal;
II - prestação de assistência e informações em matéria de tributação, licenciamento de atividades econômicas e de produção, comércio, prestação de serviços, uso e ocupação do solo e obras civis em geral;
III - orientação para o cumprimento das posturas municipais;
IV - arrecadação de tributos e receitas municipais, quando para isso designados;
V - prática de outras atividades que lhe forem atribuídas pelo Prefeito.
(PREFEITURA DE BELO HORIZONTE, 1983)

Desta forma, o território de Belo Horizonte então passou a ser dividido nestas nove Regionais, cuja jurisdição considera sobretudo a posição geográfica e como ocorreu a ocupação das áreas, como se nota no mapa da figura 7.

Figura 7 - Mapa das Regionais de Belo Horizonte



Fonte: Elaboração própria, 2023.

Cada uma destas nove Regionais possui uma Coordenadoria de Atendimento Regional com competências que visam apoiar as secretarias municipais em relação às mais variadas políticas públicas da Prefeitura, voltadas à alimentação, cultura e lazer, saúde, educação, limpeza urbana e patrimonial, entre outras, a partir da interlocução com a sociedade civil organizada, de ações intersetoriais, de parcerias para a manutenção de áreas verdes e etc. Nas unidades da Coordenadoria de Atendimento Regional existe o Centro de Referência Especializados de Assistência Social (CREAS), um serviço da Prefeitura de Belo Horizonte que visa fornecer atenção integral e especializada a pessoas e famílias em vulnerabilidade social ou em situação de violação de direitos.

Em cada Regional há também uma Unidade de Pronto Atendimento (UPA) ligada à Secretaria Municipal de Saúde, definida pela Prefeitura de Belo Horizonte (2018) como um componente “pré-hospitalar fixo” cujo objetivo é realizar atendimentos de saúde cuja complexidade é intermediária que compõe uma rede organizada. Tanto as Coordenadorias de Atendimento Regional quanto às Unidades de Pronto Atendimento são serviços característicos da descentralização proposta pela lei de 1983.

5 A REGIONAL VENDA NOVA

Neste capítulo serão mencionadas as características sobre a Regional Venda Nova, uma das mais antigas do município de Belo Horizonte, precedendo inclusive a construção da capital mineira. Estas características estão relacionadas ao contexto de Venda Nova junto a Belo Horizonte, à sua história, sua população e os bairros que compõem a Regional.

5.1 O surgimento da “venda nova”

A região popularmente conhecida como Venda Nova, como mencionado, precede a construção de Belo Horizonte. De acordo com a Prefeitura de Belo Horizonte (2012), por tradição oral, esta região começou a ser povoada em meados dos séculos XVIII e XIX, ou mais precisamente em 1711, com o surgimento de tropeiros vindos da Bahia seguindo pelo curso do Rio São Francisco e depois do Rio das Velhas, e que eram responsáveis pelo abastecimento com mantimentos da região das minas de ouro e diamante, e usavam esta área para descanso ou simples passagem. Por conta destes tropeiros, a paisagem da região começou a ser tomada por hospedagens, fazendas, vendas, e um consequente aumento populacional.

Para a Prefeitura de Belo Horizonte (S/d), ao mesmo tempo que Venda Nova é uma região da capital mineira, ela é um distrito que foi contemporâneo de outro, cujo nome é Curral del Rei, quando pertencia à Vila de Sabará, juntamente com Ribeirão das Neves, Vespasiano, Contagem, Santa Luzia, Lagoa Santa, Betim, Esmeraldas e Nova Lima. O registro mais antigo da existência de Venda Nova, conforme Silva (2000), refere-se a uma carta endereçada à rainha de Portugal, Dona Maria I, no ano de 1787, onde era solicitada a construção de uma capela dedicada a Santo Antônio.

Martins (2021) lembra que a autorização foi concedida pela rainha alguns anos mais tarde, em 1809, e a capela se transformou em uma referência na região que em dado momento era conhecida também como “Santo Antônio de Venda Nova”. Porém, demandava-se recursos financeiros para que esta capela tivesse condições de se manter ativa, como lembra a própria Paróquia Santo Antônio de Venda Nova (S/d).

Era necessário, porém, que as condições econômicas da ermida fossem adequadas. Por isso, em 1803 ocorreu a doação de uma parte significativa da fazenda ‘Antônio Castro Porto’. A doação foi essencial para a autorização

do Bispado de Mariana, oficializando a ermida de Santo Antônio em 180. No mesmo ano foi autorizada a ampliação da pequena igreja, a construção do adro e do cemitério. Em 1817 veio a autorização para celebração de Missas e, logo após, a autorização para uso do cemitério. (PARÓQUIA SANTO ANTÔNIO DE VENDA NOVA, S/d)

Durante o século XIX, ainda conforme Martins (2021), Venda Nova já estava consolidada pelas atividades comerciais e a população da região variava entre 1.200 e 3.000 habitantes, e em 1856 registrava-se 39 propriedades que produziam artigos de subsistência. Algumas destas propriedades também era ocupada por pastos, e uma especificamente, a Fazenda de Bento Pires, foi a responsável pela devoção a Santo Antônio.

E, especialmente neste período do século XIX, com um significativo crescimento da região Venda Nova, segundo Pinho (2021), ela passou a ser território de Santa Luiza administrado por Sabará. Alguns anos mais tarde, após pertencer a estas comarcas, de Sabará no período que compreendeu 1857 a 1864, e de Santa Luzia no período de 1864 a 1924, Venda Nova se une à comarca de Belo Horizonte entre 1925 e 1939. Na figura 8 observa-se um mapa do município de Belo Horizonte do ano de 1937 contendo a área correspondente à capital, as direções de Sabará e de Santa Luzia e, Venda Nova.

Figura 8 - Mapa do município de Belo Horizonte e áreas próximas (1937)



SERVIÇO DE ESTATÍSTICA GERAL - SECRETARIA DA AGRICULTURA

GRAV-IMPRESA OFICIAL

J.M.Barbosa, cartógrafo.

Fonte: Fundação João Pinheiro (1997)

No entanto, conforme Lisboa (1996), a região foi retirada do controle da capital mineira por questões políticas e voltou, assim, à comarca de Santa Luzia. Apenas em 1949, através da lei nº 336 de 27 de dezembro de 1948, a região Venda Nova retorna novamente, mas de forma definitiva, à Belo Horizonte.

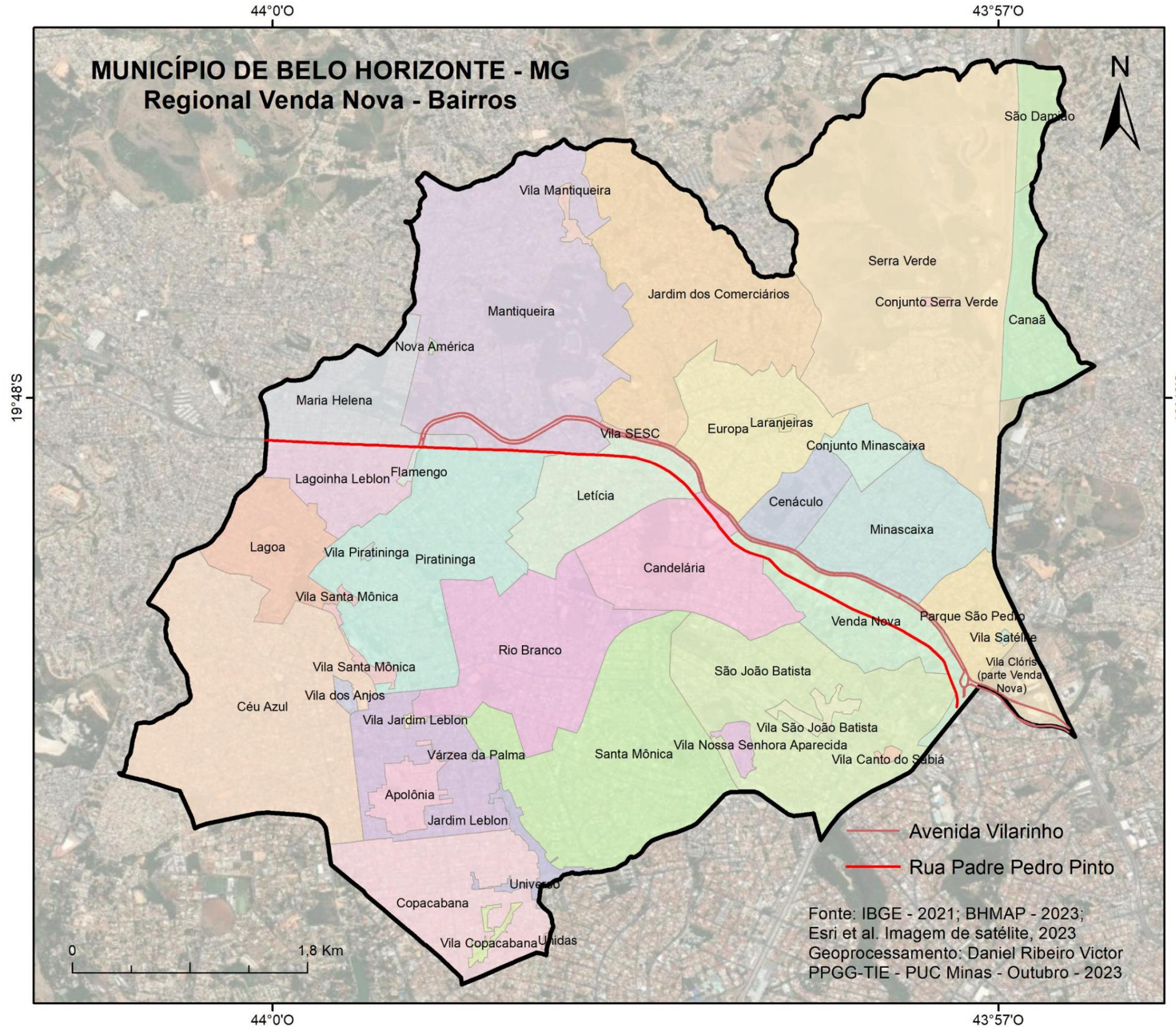
5.2 A Regional Venda Nova no contexto de Belo Horizonte

Após voltar ao controle definitivo de Belo Horizonte, Venda Nova passa a ser uma região administrativa da capital, criada juntamente com o Barreiro em 1973. Segundo a Prefeitura de Belo Horizonte (2012), a ideia desta criação era descentralizar os serviços prestados pelo Executivo Municipal. Pinho (2021) lembra que parte do interesse de Belo Horizonte em anexar a região de Venda Nova se devia justamente à necessidade de haver áreas que pudessem dar suporte ao crescimento da capital, através de um projeto de “Cidades Satélites” capitaneado pelo prefeito à época, Otacílio Negrão de Lima, que considerava o Barreiro como uma cidade satélite de cunho agrícola, Pampulha como uma cidade satélite voltada à diversão, e Venda Nova, uma cidade satélite, de acordo com Pinho (2021).

A partir desse momento, a região de Venda Nova começa a ser ocupada de maneira acelerada por um perfil populacional já cunhado em sua origem como cidade satélite: uma população de baixa renda destinada a tornar moradia a chamada “cidade popular”. Com a ocupação do território por uma grande massa de população operária que se deslocava diariamente ao centro, a região assume o papel de cidade dormitório, avocando cada vez mais aqueles que, atraídos por preços baixos dos terrenos, não teriam condições de arcar com a moradia nos limites da zona urbana da capital planejada. (PINHO, 2021, p. 23)

As áreas mais antigas da região de Venda Nova são as que compreendem o bairro de mesmo nome, Venda Nova, além de Letícia, Minascaixa e Santo Antônio, atual São João Batista. Porém, esta região possui quarenta e dois bairros espalhados por todo o território, que, segundo a Prefeitura de Belo Horizonte (S/d), possui 28,30 Km² definidos através da lei 4.158 de 16 de julho de 1985, posteriormente alterada pela lei 4.318, de 10 de janeiro de 1986. A figura 9 representa o mapa da Regional Venda Nova com os quarenta e dois bairros distribuídos pelo território. A Avenida Vilarinho e a Rua Padre Pedro Pinto, vias principais que cortam a Regional, aparecem em destaque.

Figura 9 - Mapa dos bairros da Regional Venda Nova



Fonte: Elaboração própria, 2023.

Na totalidade destes bairros, há, de acordo com o Censo Demográfico de 2010, uma população de 262.183 habitantes, o que, conforme Pinho (2021), representa cerca de 12% da população total da capital mineira. A própria Prefeitura de Belo Horizonte (S/d) define que a média salarial desta população de Venda Nova varia em torno de 2 salários mínimos, sendo uma região basicamente composta de comércio e prestadores de serviço. Ainda por informação da própria Prefeitura de Belo Horizonte (S/d), Venda Nova possui algo em torno de 15 mil empresas instaladas por diversas áreas e bairros, havendo uma grande concentração em duas vias importantes da região: a Avenida Vilarinho e a Rua Padre Pedro Pinto.

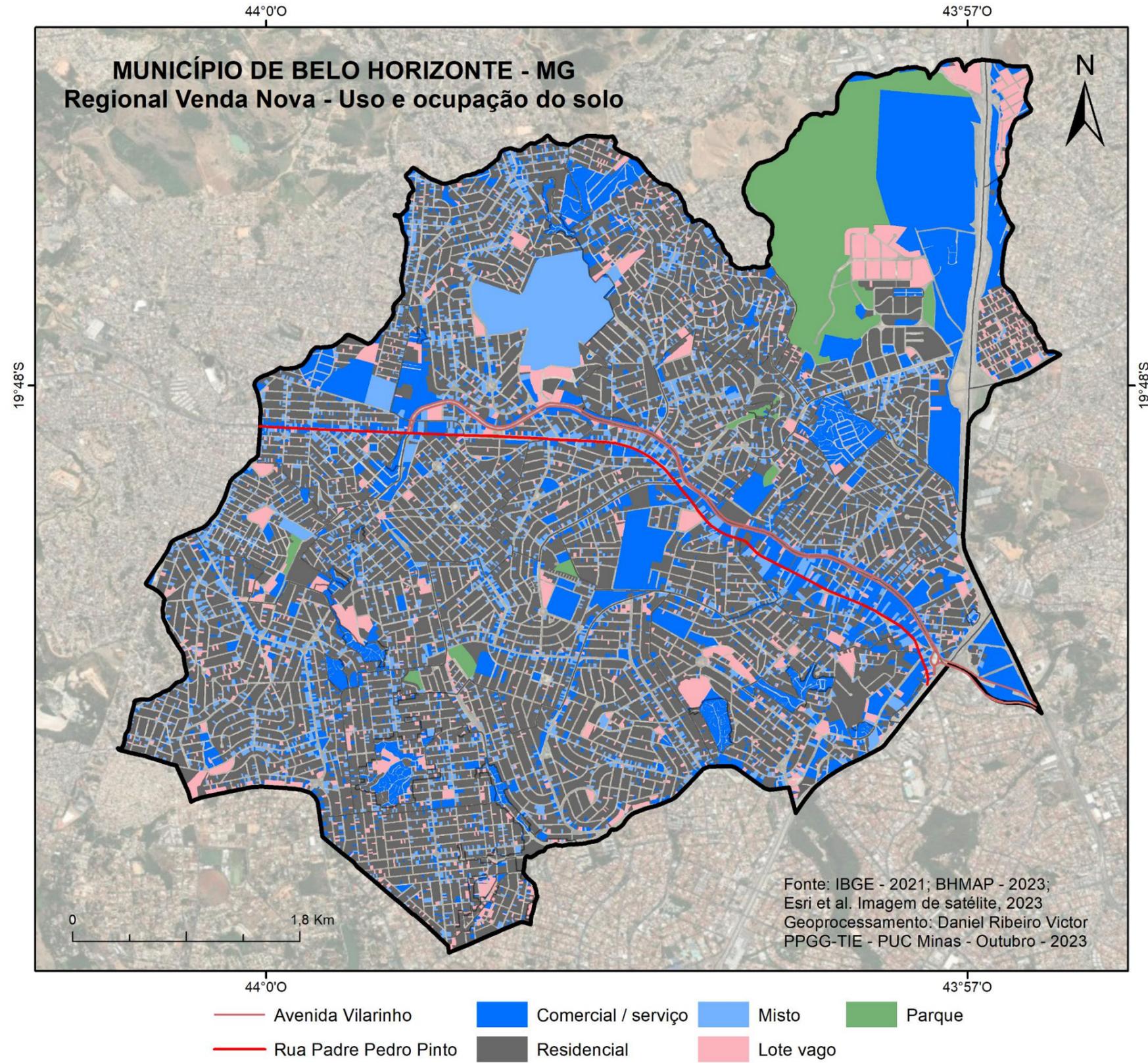
Em termos de educação e saúde, por meio de informações da Prefeitura de Belo Horizonte (S/d), a região Venda Nova possui serviços essenciais para a população residente dos bairros que a integram.

Venda Nova possui 29 escolas municipais, 17 Escolas Municipais de Educação Infantil (EMEI) e 8 Creches Conveniadas. A região conta com 17 Centros de Saúde, uma Farmácia Distrital, uma Central de Material Esterilizado, um Centro de Reabilitação, o Laboratório Distrital Norte, Venda Nova e Pampulha, um centro de Referência em Saúde Mental (CERSAM) e um Centro de Convivência para portadores de sofrimento mental. Há ainda uma Unidade de Pronto Atendimento 24 horas, com capacidade para atender 300 pacientes/dia, além do Hospital de Pronto Socorro Risoleta Neves, com capacidade para se tornar o maior HPS do estado. (PREFEITURA DE BELO HORIZONTE, S/d)

Pinho (2021) ressalta que Venda Nova, de maneira geral, é predominantemente ocupada pelo uso residencial, mas abriga algumas centralidades urbanas por meio de suas áreas comerciais localizadas em maior ou menor intensidade em alguns bairros, e não desempenha mais a eventual função de “cidade-dormitório”. Justamente por abrigar quantidade significativa de comércios e serviços, Venda Nova têm se tornado capaz, cada vez mais, de gerar emprego e renda a parte de seus moradores (PINHO, 2021).

Segundo a Prefeitura de Belo Horizonte (2012), Venda Nova constitui uma periferia metropolitana em grande parte residencial. O uso e ocupação do território da Regional Venda Nova pode ser observado no mapa da figura 10.

Figura 10 - Mapa do uso e ocupação do território da Regional Venda Nova



Fonte: Elaboração própria, 2023.

Em relação a este uso e ocupação, a Prefeitura de Belo Horizonte (2012) ressalta que o padrão de habitação se destaca por prédios considerados econômicos e conjuntos residenciais de até quatro andares que foram construídos em diversas épocas, pelo poder público e pela iniciativa privada, marcando inclusive a paisagem de bairros como Minascaixa, São João Batista e Serra Verde. Ainda para a Prefeitura de Belo Horizonte (2012), esta ampla maioria residencial corresponde a um “bolsão” de mão-de-obra que serve a outras áreas, e também à própria regional.

5.3 A Regional Venda Nova e seus vizinhos

Venda Nova possui uma forte interação com Ribeirão das Neves, inclusive em relação à centralidade comercial que a Regional e o município têm. Nos limites de Belo Horizonte, a centralidade denominada Rua Padre Pedro Pinto se mantém em Justinópolis, um distrito de Ribeirão das Neves, mas com o nome de Avenida Denise Cristina da Rocha e que antigamente chamava-se Avenida Civilização. Ainda em Justinópolis, segundo a Prefeitura de Belo Horizonte (2012), é possível perceber semelhanças com bairros mais periféricos da Regional.

Além de Ribeirão das Neves, por meio do seu distrito de Justinópolis, Venda Nova tem como vizinho o município de Vespasiano, em uma pequena área que localiza-se ao norte dos bairros Mantiqueira, Jardim dos Comerciantes e Serra Verde. Os bairros de Vespasiano que fazem fronteira com Belo Horizonte, Nova Pampulha e Morro Alto, possuem, de acordo com a Prefeitura de Belo Horizonte (2012), um padrão de ocupação mais pulverizado, com algumas áreas ainda por ocupar, ou seja, não demonstra muita semelhança com a Regional Venda Nova.

Já a Leste do bairro Canaã, está o município de Santa Luzia. Nesta região fronteira está o bairro São Benedito, uma região periférica predominantemente de baixa renda e que possui uma centralidade comercial e de serviços tal como a Regional Venda Nova possui a Rua Padre Pedro Pinto. Em Santa Luzia encontra-se a Avenida Brasília, que é muito significativa em uma escala metropolitana e é um dos acessos mais importantes à sede do município. Ainda para a Prefeitura de Belo Horizonte (2012), devido à proximidade e dinâmica que estes municípios mantêm com Venda Nova, além de problemas de gestão das fronteiras com Belo Horizonte, o desempenho demográfico deles acaba por ser relevante para a regional.

6 RUA PADRE PEDRO PINTO: UM OLHAR SOBRE SUA HISTÓRIA, SEUS COMÉRCIOS, SERVIÇOS E A MOBILIDADE

Como já mencionado anteriormente, a Rua Padre Pedro Pinto é uma via de acesso da Regional Venda Nova onde concentram-se diversos tipos de estabelecimentos comerciais, dos mais variados segmentos. De acordo com Pinho (2021), o núcleo de ocupação da região se deu onde hoje está situado exatamente o eixo da Rua Padre Pedro Pinto, aos arredores da então paróquia de Santo Antônio, onde o traçado original se mantém, assim como o fazem resquícios de sua ocupação inicial (PINHO, 2021).

A via recebeu o nome que possui atualmente em homenagem ao padre Pedro Pinto Fernandes, grande referência para a população da região devido à sua bondade e liderança. Anteriormente, porém, este logradouro tinha, segundo Martins (2021), o nome de Estrada do Carretão, depois Rua Direita, e, conforme a Prefeitura de Belo Horizonte (2008), representava um antigo caminho feito por tropeiros no século XVIII, onde comercializavam mercadorias e descansavam.

Em Venda Nova, a atual Rua Padre Pedro Pinto (antiga Rua Direita; hoje, o maior centro comercial da região, com seis quilômetros de extensão) fazia parte desse antigo caminho feito pelos viajantes no século XVIII, o “caminho dos currais da Bahia” (PREFEITURA DE BELO HORIZONTE, 2008, p 20)

O nome Rua Direita se modificou para Rua Padre Pedro Pinto através da lei nº 390 de 24 de junho de 1954 por iniciativa do vereador João de Paula Pires, e sancionada pelo prefeito de Belo Horizonte à época, Américo Renné Giannetti. Assim, desde sempre, e nos dias atuais, a rua representa uma centralidade urbana para a região de Venda Nova, por conta da grande quantidade de estabelecimentos comerciais ali localizados.

Sua extensão, de 5,8 km, faz com que a Rua Padre Pedro Pinto perpassa por oito bairros da Regional Venda Nova, sendo eles uma pequena faixa do São João Batista, uma grande faixa do bairro de mesmo nome da Regional, Venda Nova, além de trechos dos bairros Candelária, Letícia, Mantiqueira, Piratininga, Lagoinha Leblon e Maria Helena, e são justamente em trechos destes que estão e concentrados os estabelecimentos comerciais e de serviços da Rua Padre Pedro Pinto. Embora hoje haja maior número e diversidade, há muitos anos em Venda Nova isto já era visível.

Lisboa (1996) descreve sua visão que define esta centralidade da Rua Padre Pedro Pinto.

É na rua Padre Pedro Pinto que se encontram as duas praças principais, sendo a primeira em frente à Matriz de Santo Antônio, onde existem árvores e flores e a segunda, em frente ao prédio da administração regional. Nas imediações é que se acha a área comercial mais forte, pois existem muitas lojas de sapatos, roupas, pano, flores, agência do correio, bares, o Banco do Brasil, o BEMGE, o Unibanco, a Caixa Econômica Estadual, a Caixa Econômica Federal, Supermercados EPA e Mineirão, açougues e outros comércios. (LISBOA, 1996, p. 37)

Segundo Solla (2017), em alguns pontos é possível observar a existência de vendedores ambulantes que comercializam produtos e mercadorias irregulares. Por isto, ainda conforme Solla (2017), a Prefeitura de Belo Horizonte em alguns momentos tenta realizar o controle desta situação, proibindo o comércio e em alguns casos, promovendo ações de apreensão dos produtos. Este caso, porém, se resolve parcialmente, uma vez que os ambulantes conseguem se dissipar e retornar em dias e horários alternativos, o que gera prós e contras.

Esta ocupação causa inúmeros transtornos à região e está sendo motivo de constantes conflitos e divergências de opinião da população local que denuncia os ambulantes. Proprietários do comércio regular local reclamam e pedem providências à administração municipal. Por outro lado, consumidores se veem atraídos pela criatividade dos ambulantes e maior acessibilidade de suas mercadorias. (SOLLA, 2017, p. 110)

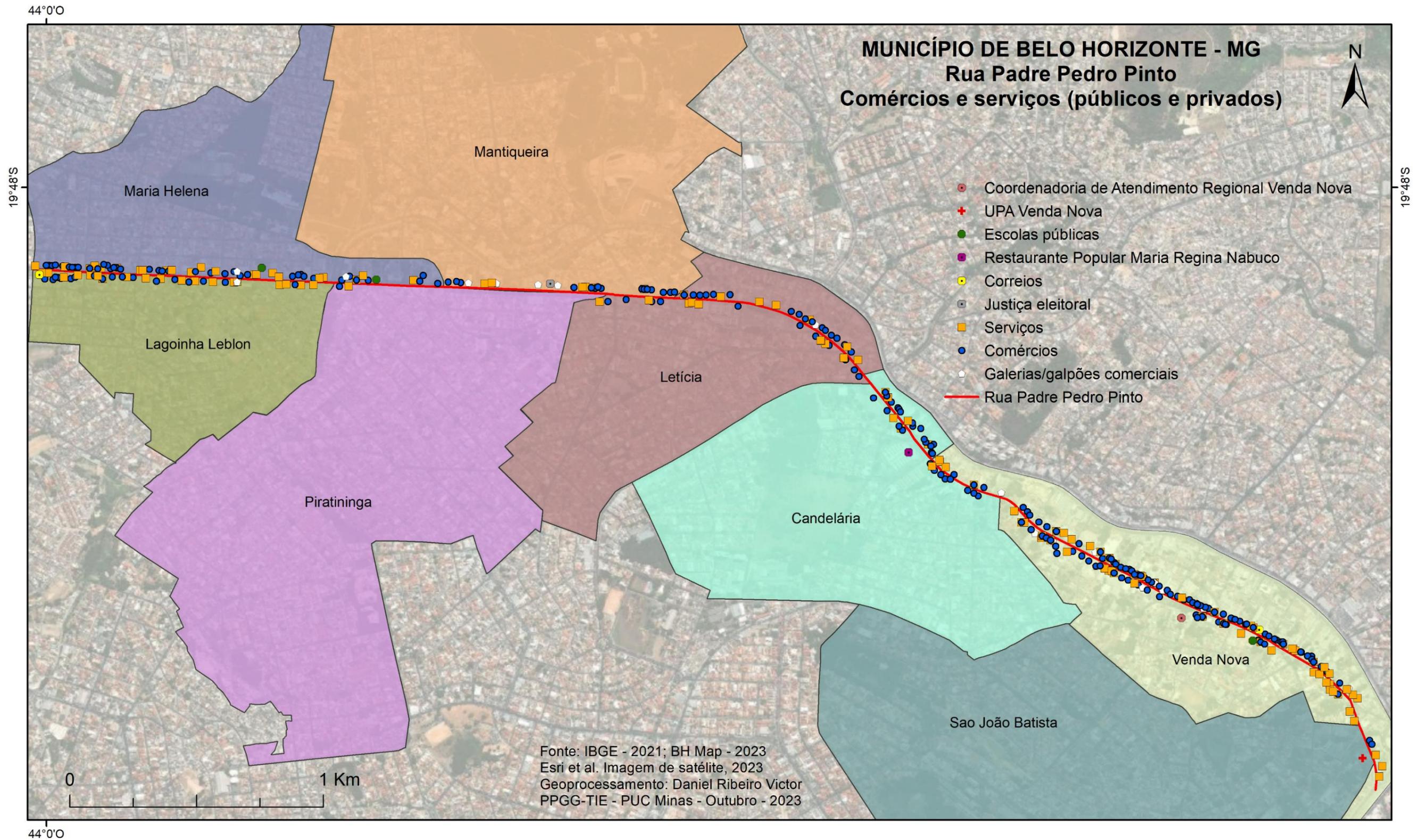
Mas ainda que haja a presença dos comerciantes irregulares (os ambulantes) em algumas áreas da Rua Padre Pedro Pinto, mesmo que em uma quantidade não muito alta, o comércio regular desta via consegue se manter caracterizado pela variedade, quantidade e proximidade de estabelecimentos de um mesmo tipo, configurando, desta forma, as economias de aglomeração.

De acordo com as observações realizadas em campo, onde também foram levantados os dados que serão apresentados a seguir, pôde-se a presença dos comércios pelos bairros da Regional Venda Nova perpassados pela Rua Padre Pedro Pinto. Notam-se em alguns bairros certa especialização pelo tipo de produto ou serviço oferecido, podendo ser localizado vários estabelecimentos de um mesmo tipo em um curto espaço, enquanto em outros há aparente diversificação. Em alguns bairros notam-se a presença de galerias e/ou galpões comerciais, enquanto em outros não há nenhum. Nota-se em alguns bairros a oferta de serviços públicos de saúde,

educação e até mesmo alimentação cuja gestão é feita pela esfera Municipal, Estadual ou Federal. Em grande parte dos bairros observados, no entanto não há esta oferta.

Se percebe também em alguns dos bairros perpassados pela Rua Padre Pedro Pinto certa quantidade de imóveis comerciais disponíveis para locação. Já em outros bairros, não há esta disponibilidade. A distribuição dos comércios e dos serviços (públicos e privados) da Rua Padre Pedro Pinto pode ser observada na figura 11, no mapa em que pode-se ver os bairros pelos quais a via perpassa. Nele é possível observar também certas concentrações de estabelecimentos, seja de comércios, seja de serviços, ao longo do percurso.

Figura 11 - Mapa de comércios e serviços (públicos e privados) da Rua Padre Pedro Pinto



Fonte: Elaboração própria, 2023.

De acordo com a Prefeitura de Belo Horizonte (2017), no Plano Diretor de Mobilidade Urbana da capital são definidos os tipos de modalidade de transporte público que sustentam a mobilidade urbana da cidade. Entre estes tipos estão o transporte coletivo convencional e estruturante, composto pelas linhas tradicionais e as linhas do MOVE, que é um sistema *Bus Rapid Transit* adotado por Belo Horizonte, Contagem, Ribeirão das Neves, Santa Luzia e Vespasiano; o transporte suplementar, composto por operadores autônomos; o sistema sobre trilhos com duas estações terminais (Vilarinho e Eldorado); os estacionamentos rotativos; o transporte individual; e a rede cicloviária. No Plano Diretor de Mobilidade Urbana a Prefeitura de Belo Horizonte (2017) ainda ressalta a existência de uma extensa rede viária composta por rodovias estaduais e federais, vias arteriais, e vias exclusivas para o transporte coletivo, formando corredores de tráfego ao longo da cidade.

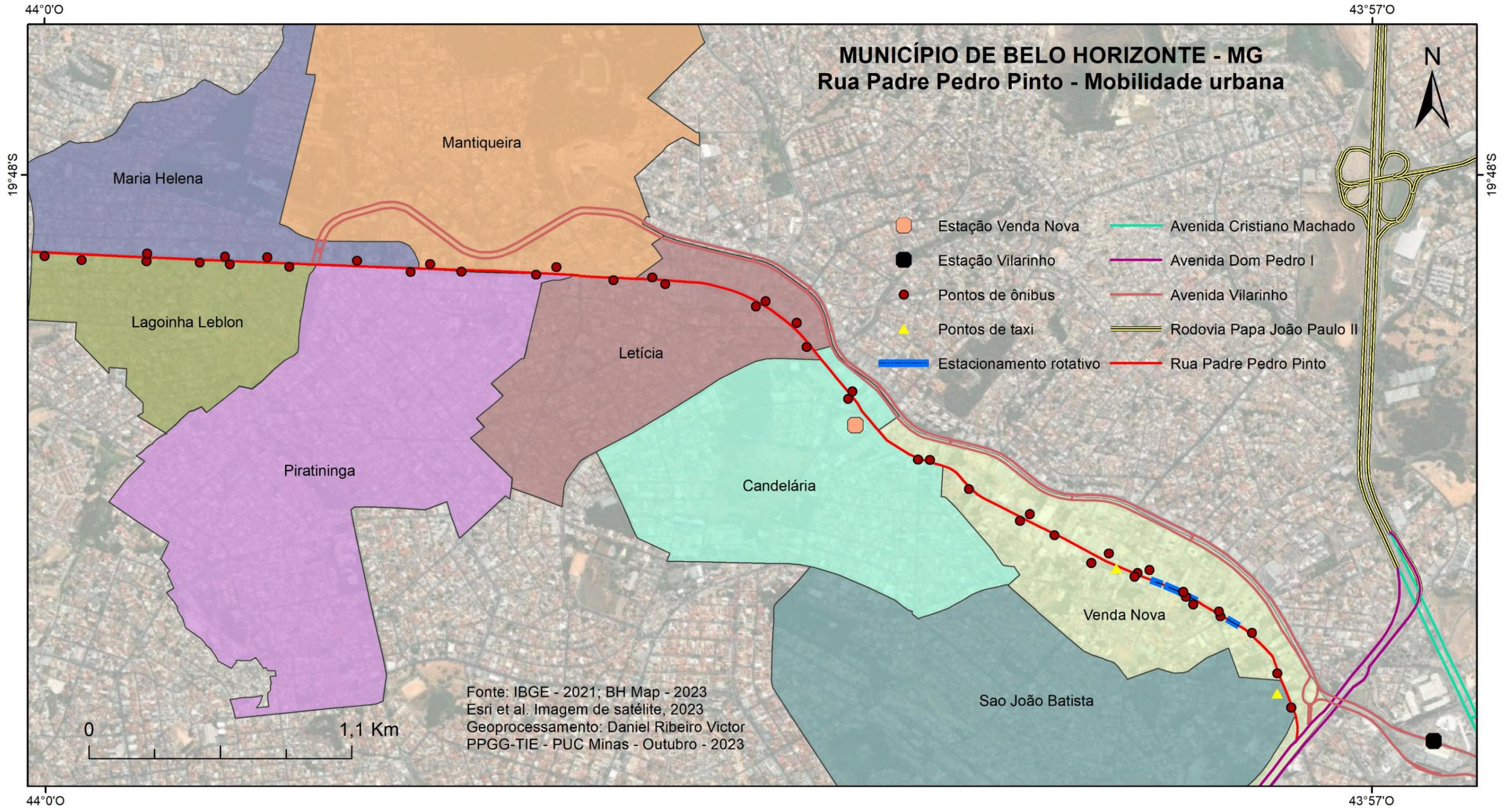
De maneira geral, em campo foi possível observar alguns destes tipos de modalidade que favorecem o acesso à Rua Padre Pedro Pinto. A via possui pontos de ônibus distribuídos em todos os bairros por onde ela perpassa, e que servem linhas que levam aos bairros da própria Regional Venda Nova e bairros da Regional Norte de Belo Horizonte, além de bairros do município de Ribeirão das Neves.

Algumas das linhas que trafegam pela Rua Padre Pedro Pinto e fazem parada nestes pontos de ônibus, saem tanto da Estação Venda Nova, quanto da Estação Vilarinho. Esta última, porém, além de pertencer ao sistema sobre trilho, também é uma estação que serve a linhas de alguns municípios do Vetor Norte da Região Metropolitana de Belo Horizonte.

Na Rua Padre Pedro Pinto há dois pontos de táxi e poucas faixas de estacionamento rotativo, ambos concentrados apenas no seu início, onde há proximidade com outras vias de acesso, a exemplo da Avenida Dom Pedro I, que por sua vez liga-se à Avenida Cristiano Machado e à Rodovia João Paulo II.

A Avenida Vilarinho também possui proximidade com estas vias, sobretudo com a própria Rua Padre Pedro Pinto, uma vez que é paralela durante quase todo o percurso da rua, e é uma das avenidas mais importantes da Regional Venda Nova. Entre ambas há diversas ruas menores, adjacentes, que ligam a rua à avenida, onde trafegam e são estacionados veículos. A distribuição destes elementos pode ser observada na figura 12.

Figura 12 - Mapa da mobilidade urbana da Rua Padre Pedro Pinto e seu entorno



Fonte: Elaboração própria, 2023.

6.1 Bairro Venda Nova

No bairro Venda Nova há a maior concentração de comércios de rua e serviços (públicos e privados) dentre todos os bairros por onde a Rua Padre Pedro Pinto perpassa. Os comércios existentes na seção da via que compreende este bairro são de tipos variados, como lojas de roupas, lojas de calçados, supermercados, óticas, lanchonetes, entre outros. Já os estabelecimentos de serviços existentes na Rua Padre Pedro Pinto, neste bairro, variam entre bancos, atividades médicas e odontológicas, e galpões e galerias comerciais que abrigam mais comércios e serviços semelhantes aos estabelecimentos de rua.

Alguns tipos de comércios e serviços aparecem em grande quantidade no espaço urbano da Rua Padre Pedro Pinto que compreende o bairro Venda Nova, configurando, assim, economias de aglomeração. Já em relação aos serviços públicos localizados neste bairro, há o Centro Estadual de Educação Continuada (CESEC) Maria Vieira Barbosa, que, de acordo com o Governo de Minas Gerais (2023), é uma escola de ensino semipresencial que presta atendimento a jovens e adultos que não concluíram o estudo em tempo hábil, além de uma agência dos Correios e a sede da Coordenadoria de Atendimento Regional Venda Nova, onde está o Centro de Referência Especializados de Assistência Social (CREAS), unidade Venda Nova.

No entanto, observam-se nos imóveis com numerações iniciais da rua, no bairro Venda Nova, estabelecimentos de comércios e/ou serviços descaracterizados, ou seja, sem a identificação exata do seu tipo por meio de placas ou *banners* que mostram ao eventual consumidor que tipo de atividade se desempenha ali. O primeiro estabelecimento comercial da rua que está verdadeiramente identificado por uma placa, é uma funerária localizada no número 148 da Rua Padre Pedro Pinto, como pode ser observado na figura 13.

Figura 13 - Estabelecimento de serviço funerário no bairro Venda Nova



Fonte: Arquivo pessoal, 2023.

Mais à frente, no bairro Venda Nova, alguns estabelecimentos comerciais encontram-se disponíveis para locação, como galpões e lojas, e podem ser observados no espaço urbano da rua. Próximo a estes, localizam-se algumas lanchonetes e lojas de roupas, além de um consultório odontológico e uma operadora de plano de saúde.

Próximo a estes pode ser observada à altura do número 400 da Rua Padre Pedro Pinto, uma galeria comercial que concentra estabelecimentos de tipos variados, tanto nos andares superiores quanto nos inferiores. Especificamente na parte inferior desta galeria, encontra-se uma loja de rede de óticas, uma agência do banco Santander e uma rampa que dá acesso a um estacionamento pago. Estes estabelecimentos podem ser observados na figura 14.

Figura 14 - Galeria comercial com estabelecimentos de tipos variados no bairro Venda Nova



Fonte: Arquivo pessoal, 2023.

Exatamente em frente a esta galeria há mais um estacionamento pago, que pode provavelmente estabelecer ali uma concorrência entre ambos. Há, próximo a estes, alguns estabelecimentos de serviços voltados à área da saúde, como uma loja de materiais médicos e hospitalares, centros de diagnóstico por imagem. Outros estabelecimentos voltados à saúde, como clínicas odontológicas e mais centros de diagnóstico por imagem estão concentrados tanto em uma galeria comercial que fica em frente a esta, e ao lado, conforme a figura 15. Assim, pode-se compreender como um início de uma economia de aglomeração.

Figura 15 - Galeria comercial com estabelecimentos de saúde



Fonte: Arquivo pessoal, 2023.

Ainda como uma economia de aglomeração, mais à frente na Rua Padre Pedro Pinto encontram-se mais uma clínica odontológica e um centro de diagnóstico por imagem. Nesta mesma altura da rua há uma instituição de ensino privada, que oferta o Ensino Infantil, o Ensino Fundamental I e II, e mais alguns estabelecimentos de serviços de saúde que se localizam ao lado. Estes, inclusive, possuem uma pequena área para que seus consumidores possam estacionar seus veículos, como se nota na figura 16.

Figura 16 - Outros estabelecimentos de saúde no bairro Venda Nova

Fonte: Arquivo pessoal, 2023.

Ao lado destes estabelecimentos há um açougue, uma lanchonete e mais um estacionamento pago. Em frente, há mais uma operadora de plano de saúde e, ao seu lado, uma clínica veterinária que oferece estacionamento aos próprios clientes. Mais à frente, no espaço urbano da Rua Padre Pedro Pinto, é possível observar alguns estabelecimentos de comércio de rua cujos tipos são variados, e que encontram-se ainda na altura do bairro Venda Nova, a exemplo de uma drogaria, uma loja de produtos eletrônicos e lojas de roupas, estes lado a lado, como estão demonstrados na figura 17.

Figura 17 - Comércios de tipos variados no bairro Venda Nova

Fonte: Arquivo pessoal, 2023.

Seguindo ainda pela Rua Padre Pedro Pinto, no bairro Venda Nova, encontram-se mais alguns comércios de rua de tipos variados, como uma de utensílios domésticos e de decoração, além de uma de acessórios femininos. Mais à frente outras lojas de roupas e um armarinho podem ser observados nesta altura da Rua, bem como mais uma agência bancária, desta vez do Banco Mercantil, que, por sua vez, localiza-se próxima à uma ótica, à lojas de celulares, à lanchonetes e duas farmácias, uma exatamente ao lado da outra.

Mais um armarinho e outras lojas de roupas estão localizados neste trecho da Rua Padre Pedro Pinto, ainda no bairro Venda Nova, demonstrando mais uma vez a ideia da economia de aglomeração. Nota-se, além destes, um sacolão que está próximo a uma perfumaria, lojas de calçados e mais algumas lojas de roupas. Há neste bairro onde a Rua Padre Pedro Pinto perpassa, uma agência dos Correios, que pode ser observada pela figura 18.

Figura 18 - Agência dos Correios

Fonte: Arquivo pessoal, 2023.

Lado a lado desta agência dos Correios há uma loja de calçados, lojas de roupas, uma unidade de uma rede de farmácias, e em frente, do outro lado da rua, uma agência do banco Itaú. Mais à frente, ainda no bairro Venda Nova, a Rua Padre Pedro Pinto possui mais lanchonetes e lojas de roupas, óticas, farmácias e lojas de celulares. É possível perceber uma concentração, neste bairro, de comércios de rua destes tipos. Mais à frente na rua e próxima de outra galeria comercial, encontra-se a sede da Coordenadoria de Atendimento Regional de Venda Nova, ou, popularmente conhecida como sede da Regional Venda Nova, representada pela figura 19.

Figura 19 - Sede da Regional Venda Nova

Fonte: Arquivo pessoal, 2023.

Na Rua Padre Pedro Pinto, ainda nos limites do bairro Venda Nova, estão localizados imóveis comerciais de grande porte que abrigam os estabelecimentos de grandes redes do varejo brasileiro, a exemplo de Casas Bahia, Pernambucanas, Magazine Luiza e Ponto (antigo Ponto Frio). Alguns destes estabelecimentos comerciais estão representados na figura 20.

Figura 20 - Redes do varejo brasileiro na Rua Padre Pedro Pinto



Fonte: Arquivo pessoal, 2023.

Exatamente do lado oposto a estes estabelecimentos, na Rua Padre Pedro Pinto, localiza-se uma unidade da varejista Marisa e Caedu, tendo à frente dos imóveis a presença de um comércio informal, como pode ser constatado através da figura 21.

Figura 21 - Mais algumas redes do varejo com o comércio informal em frente

Fonte: Arquivo pessoal, 2023.

Percebe-se que no bairro Venda Nova há uma repetição de comércios de rua dos mesmos tipos, como óticas, perfumarias, farmácias, lojas de roupas, calçados, mas há outros tipos mais específicos, como lojas de móveis e de produtos para festas, ambos vizinhos à mais uma agência do banco Mercantil, e mais à frente, na Rua Padre Pedro Pinto, uma grande galeria comercial, o Uai Shopping.

Neste empreendimento de grande porte encontram-se estabelecimentos comerciais de diversos tipos, a exemplo de mais lojas de roupas, lanchonetes, acessórios de celulares, farmácia, entre outros, e justamente devido ao seu porte, demonstra atrair uma grande quantidade de consumidores e, por consequência, observam-se próximos alguns comerciantes ambulantes. O Uai Shopping pode ser observado na figura 22.

Figura 22 - Uai Shopping e seus estabelecimentos comerciais



Fonte: Arquivo pessoal, 2023.

Em frente ao Shopping Uai há o centro de nefrologia do Hospital Evangélico, e ainda dentro do bairro Venda Nova, observam-se mais algumas galerias comerciais com estabelecimentos de diversos tipos, além de uma agência do banco Bradesco exatamente ao lado de uma agência da Caixa Econômica Federal. Nesta altura da Rua Padre Pedro Pinto se observa mais repetições de tipos comerciais, como detalhado pelo quadro 2.

Quadro 2 - Comércio e serviços da Rua Padre Pedro Pinto no bairro Venda Nova

Tipo	Categoria	Quantidade
Açougue	Comércio	5
Armarinho	Comércio	4
Atividade médica	Serviço	9
Atividade odontológica (consultório/clínica)	Serviço	14

Autoescola	Serviço	1
Banca de revista	Comércio	2
Banco	Serviço	9
Cabeleireiro/centros de estética	Serviço	5
Casa lotérica	Serviço	1
Coordenadoria de Atendimento Regional Venda Nova	Serviço público	1
Centro de ensino	Serviço	5
Chaveiro	Serviço	2
Confeitaria	Comércio	2
Correios	Serviço público	1
Corretora de crédito	Serviço	3
Escola pública	Serviço público	1
Estacionamento	Serviço	11
Estúdio de tatuagem	Serviço	2
Farmácia	Comércio	16
Serviço funerário	Serviço	3
Galeria/galpão comercial	Comércio/serviço	21
Gráfica	Serviço	2
Laboratório clínico	Serviço	5
Lanchonete/restaurante	Comércio	21
Loja de acessórios femininos	Comércio	10
Loja de artigos para festa	Comércio	1
Loja de automóveis	Comércio	3
Loja de calçados	Comércio	10
Loja de celulares/eletrônicos	Comércio	16
Loja de decoração	Comércio	2
Loja de material de construção/ferragem	Comércio	3
Loja de móveis	Comércio	11
Loja de roupas	Comércio	41
Loja de utensílios domésticos	Comércio	23

Mecânica automotiva	Serviço	1
Ótica	Comércio	20
Padaria	Comércio	1
Papelaria	Comércio	2
Perfumaria	Comércio	6
Produto hortifrutigranjeiro (sacolão)	Comércio	2
Serviço veterinário	Serviço	2
Supermercado	Comércio	8

Fonte: Elaboração própria, 2023.

Este trecho da Rua Padre Pedro Pinto que passa pelo bairro Venda Nova é o único que possui proximidade com as avenidas Cristiano Machado, Dom Pedro I, Vilarinho e com a Rodovia João Paulo II, corredores de tráfego que compõem a rede viária de Belo Horizonte e da Regional Venda Nova, e que possuem um alto fluxo de veículos.

Apenas no bairro Venda Nova é disponibilizado na Rua Padre Pedro Pinto algumas poucas faixas de estacionamento rotativo que favorecem o acesso por meio de veículos pequenos. São três faixas pequenas, localizadas onde há maior concentração de comércios e serviços. Algumas faixas de estacionamento rotativo podem ser observadas no espaço urbano da Rua Padre Pedro Pinto à altura do bairro Venda Nova. Entretanto, provavelmente por conta do planejamento urbano empregado nesta via, estas faixas de estacionamento rotativo estão localizadas em pequena quantidade e apenas em alguns pontos específicos da rua, neste bairro, como demonstrado na figura 23.

Figura 23 - Uma das áreas de estacionamento rotativo no bairro Venda Nova



Fonte: Arquivo pessoal, 2023.

Aparentemente, pelo fato destas faixas de estacionamento rotativo não se estenderem por todo o percurso da via, a quantidade existente não se mostra suficiente. Em alguns trechos da Rua Padre Pedro Pinto, dentro dos limites do bairro Venda Nova, percebe-se alguns veículos estacionados na própria via, onde há permissão. Mas é possível constatar a presença de veículos estacionados nas ruas adjacentes, a exemplo do que ocorre na Rua Domingos Grosso, na figura 24.

Figura 24 - Veículos estacionados na Rua Domingos Grosso, adjacente à Rua Padre Pedro Pinto



Fonte: Arquivo pessoal, 2023.

No trecho deste bairro por onde a Rua Padre Pedro Pinto perpassa há uma grande quantidade de pontos de ônibus distribuídos, dezenove no total, de um lado e do outro da via, com os mesmos tipos de linhas: suplementares, intermunicipais e municipais. Há um único ponto de táxi, localizado em frente à Coordenadoria de Atendimento Regional Venda Nova e próximo de outros comércios e serviços, o que pode ser observado na figura 25.

Figura 25 - Ponto de táxi localizado em frente à Coordenadoria de Atendimento Regional Venda Nova



Fonte: Arquivo pessoal, 2023.

6.2 Bairro São João Batista

No pequeno trecho do bairro São João Batista onde a Rua Padre Pedro Pinto percorre não há comércios ou serviços privados, ou mesmo uma grande quantidade de elementos associados à mobilidade urbana. Neste bairro há somente um tipo de serviço público, a Unidade de Pronto Atendimento (UPA) Venda Nova, e um ponto de táxi, entre a Rua Padre Pedro Pinto e a Rua Dr. Álvaro Camargos. Esta unidade da UPA Venda Nova pode ser observada na figura 26.

Figura 26 - UPA Venda Nova



Fonte: Arquivo pessoal, 2023.

6.3 Bairro Candelária

Já na área que compreende o bairro Candelária, a Rua Padre Pedro Pinto passa pela Estação Venda Nova e segue por estabelecimentos cujos tipos variam entre oficina mecânica, casa lotérica, sacolão e dois grandes supermercados, Epa e Decisão Atacarejo, um exatamente em frente ao outro. Outros estabelecimentos, como chaveiro e loja de celulares, também podem ser localizados no trecho da Rua Padre Pedro Pinto que passa pelo bairro Candelária, e podem ser demonstrados pela figura 27.

Figura 27 - Comércios variados no bairro Candelária



Fonte: Arquivo pessoal, 2023.

Ainda neste trecho da Rua Padre Pedro Pinto que compreende o bairro Candelária, não se observa a mesma quantidade de estabelecimentos de produtos e serviços como no bairro Venda Nova. No entanto, é possível constatar a presença de estabelecimentos de diversos tipos, que vão de lojas de automóveis, lojas de roupas, lojas de calçados, lojas de material de construção e ferragem, em maior quantidade, como pode ser verificado em detalhes no quadro 3.

Quadro 3 - Comércios e serviços da Rua Padre Pedro Pinto no bairro Candelária

Tipo	Categoria	Quantidade
Cabeleireiro/centro de estética	Serviço	2
Centro de ensino	Serviço	3
Chaveiro	Serviço	2
Lanchonete/restaurante	Comércio	2

Loja de automóveis	Comércio	6
Loja de calçados	Comércio	2
Loja de celulares/eletrônicos	Comércio	2
Loja de material de construção/ferragem	Comércio	7
Loja de móveis	Comércio	2
Loja de roupas	Comércio	4
Papelaria	Comércio	1
Produto hortifrutigranjeiro (sacolão)	Comércio	1
Restaurante popular	Serviço público	1
Supermercado	Comércio	3
Vidraçaria	Serviço	3

Fonte: Elaboração própria, 2023.

Em termos de mobilidade urbana, é no bairro Candelária que está a Estação Venda Nova. Desta estação saem linhas de ônibus municipais que servem a bairros da Regional Venda Nova, e outras que levam a outras localidades de Belo Horizonte, trafegando pela Rua Padre Pedro Pinto. A 61 é direta, ou seja, leva ao centro da capital sem fazer paradas e, tal como a linha 62, 63 e 64, integra o sistema MOVE.

Existem apenas dois pontos de ônibus, um de cada lado da rua, onde fazem parada as linhas tradicionais e suplementares, além das linhas que levam para Ribeirão das Neves. Não há, porém, a existência de faixas de estacionamento rotativo ou de espaços onde os veículos possam estacionar na própria via, mas pode ser observada uma grande quantidade de veículos parados em ruas adjacentes à Padre Pedro Pinto.

O bairro Candelária, em síntese, é um bairro que abriga mais estabelecimentos de comércios de rua do que de serviços na Padre Pedro Pinto, como pôde ser observado na Quadro 3. Porém, no bairro Candelária há um serviço público, o Restaurante Popular Maria Regina Nabuco, que é localizado em anexo à Estação Venda Nova, conforme observa-se na figura 28.

Figura 28 - Estação Venda Nova e o restaurante popular Maria Regina Nabuco em anexo



Fonte: Arquivo pessoal, 2023.

Além da Estação Venda Nova, localizada na própria Rua Padre Pedro Pinto, há próxima a ela a Estação Vilarinho. Esta estação está localizada na avenida de mesmo nome, havendo a possibilidade de acessá-la tanto andando quanto através de ônibus, demonstrando ser fruto de um planejamento urbano. Na Estação Vilarinho há embarque e desembarque de linhas de ônibus que circulam tanto na Regional Venda Nova quanto na Regional Norte, além de linhas que levam a municípios do Vetor Norte da Região Metropolitana de Belo Horizonte (RMBH).

Ainda na Estação Vilarinho, há algumas linhas de ônibus que integram o sistema MOVE e levam ao centro da capital. Ela é também uma das estações terminais do trem urbano que antes era operado em Belo Horizonte pela Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU) e, atualmente, por uma empresa privada.

6.4 Bairro Letícia

Já no bairro Letícia, nota-se pelo espaço urbano da Rua Padre Pedro Pinto a presença de oficinas mecânicas e loja de roupa, salão de cabeleireiro, mais uma casa lotérica e loja de tinta, além de atividades odontológicas, alguns bares e lanchonetes. Percebe-se no bairro Letícia certa concentração de estabelecimentos que prestam serviços automotivos, para além das oficinas mecânicas, como por exemplo venda de produtos para carros e motos que vão de tinta a peças para o motor, sendo possível observar na figura 29.

Figura 29 - Estabelecimentos de produtos automotivos no bairro Letícia



Fonte: Arquivo pessoal, 2023.

No bairro Letícia, por onde a Rua Padre Pedro Pinto percorre, existem mais comércios de rua do que serviços. Os tipos que se localizam neste trecho variam entre açougues, atividade médica e odontológica, autoescola, cabeleireiros e centros de estética, além de outros estabelecimentos em menor quantidade, mas não há entre eles qualquer tipo de serviço público. E neste trecho, o tipo que aparece com maior quantidade, demonstrando mais uma economia de aglomeração, é aquele que refere-se às lojas de materiais de construção e ferragem, como pode ser observado através do quadro 4.

Quadro 4 - Comércio e serviços da Rua Padre Pedro Pinto no bairro Letícia

Tipo	Categoria	Quantidade
Açougue	Comércio	2
Academia	Serviço	1
Atividade médica	Serviço	2
Atividade odontológica (consultório/clínica)	Serviço	1
Autoescola	Serviço	1
Bar	Comércio	1
Cabeleireiro/centros de estética	Serviço	4
Casas lotéricas	Serviço	1
Chaveiros	Serviço	2
Galeria/galpão comercial	Comércio/serviço	3
Imobiliária	Serviço	1
Lanchonetes/restaurantes	Comércio	3
Lojas de automóveis	Comércio	3
Loja de celulares/eletrônicos	Comércio	1
Loja de móveis	Comércio	3
Loja de materiais de construção/ferragem	Comércio	13
Loja de roupas	Comércio	1
Papelaria	Comércio	1
Produto hortifrutigranjeiro (sacolão)	Comércio	1
Serviço veterinário	Serviço	3
Supermercado	Comércio	2
Transportadora	Serviço	1
Vidraçaria	Serviço	3

Fonte: Elaboração própria, 2023.

Na mobilidade urbana deste trecho da via, a Rua Padre Pedro Pinto possui sete pontos de ônibus, e uma proximidade considerável com a Avenida Vilarinho. Não possui faixas de estacionamento rotativo, mas é possível observar veículos estacionados em espaços na própria via, não demandando as ruas adjacentes para esta finalidade e não havendo placas que sinalizem a proibição desta prática, o que

auxilia o acesso através de veículos de pequeno porte. Nesta seção da Rua Padre Pedro Pinto não há pontos de táxi.

6.5 Bairro Mantiqueira

Na Rua Padre Pedro Pinto, à altura do bairro Mantiqueira, observam-se estabelecimentos comerciais semelhantes aos já descritos, porém mais espaçados e não tão diversificados. Bares e clínicas veterinárias, além de óticas, compõem a rua, sendo vizinhos de loja de ferragens e sacolão. No bairro Mantiqueira, na Rua Padre Pedro Pinto, estão também mais um supermercado e um açougue, atividades odontológicas e uma unidade da Justiça Eleitoral, que pode ser vista na figura 30.

Figura 30 - Unidade da Justiça Eleitoral no bairro Mantiqueira



Fonte: Arquivo pessoal, 2023.

Algumas lojas de veículos e oficinas automotivas são localizadas neste trecho da rua. Autoescolas e algumas lanchonetes, bem como salões de cabeleireiro, mas

o trecho percorrido pela Rua Padre Pedro Pinto no bairro Mantiqueira é essencialmente comercial, embora haja a presença de serviços variados. Observa-se também, em maior quantidade neste trecho, a presença de galerias e galpões comerciais, além de lojas de material de construção e ferragem, e mecânicas automotivas, demonstrando desta forma a existência de mais economias de aglomeração. Há, somente neste bairro, uma sede da Justiça Eleitoral, como pode-se notar no quadro 5.

Quadro 5 - Comércio e serviços da Rua Padre Pedro Pinto no bairro Mantiqueira

Tipo	Categoria	Quantidade
Açougue	Comércio	1
Atividade médica	Serviço	1
Atividade odontológica (clínica/consultório)	Serviço	1
Farmácia	Comércio	2
Galeria/galpão comercial	Comércio/serviço	4
Justiça eleitoral	Serviço público	1
Loja de automóveis	Comércio	1
Loja de móveis	Comércio	1
Loja de materiais de construção/ferragem	Comércio	4
Lojas de roupa	Comércio	1
Mecânicas automotivas	Comércio	4
Padarias	Comércio	2
Produto hortifrutigranjeiro (sacolão)	Comércio	1
Supermercado	Comércio	2
Transportadora	Comércio	1
Vidraçaria	Serviço	1

Fonte: Elaboração própria, 2023.

A mobilidade urbana presente na Rua Padre Pedro Pinto, no bairro Mantiqueira, é caracterizada por dois pontos de ônibus, apenas em um dos lados da via. Os pontos do outro lado estão nos limites do bairro Piratininga. Há, neste trecho, de grande proximidade com a Avenida Vilarinho, espaços para estacionar na própria

Rua Padre Pedro Pinto, de um lado e do outro, que compreende o bairro Piratininga. Embora estes quase não fiquem ocupados com tanta frequência, independente do dia e do horário, favorecem o acesso por meio de veículos de pequeno porte.

6.6 Bairro Piratininga

Entre os bairros da Regional Venda Nova por onde a Rua Padre Pedro Pinto percorre, o Piratininga é o que menos possui estabelecimentos de comércio e serviços nesta via. Existem somente dois, sendo literalmente um de comércio e um de serviço, como pode ser observado no quadro 6.

Quadro 6 - Comércio e serviços da Rua Padre Pedro Pinto no bairro Piratininga

Tipo	Categoria	Quantidade
Loja de móveis	Comércio	1
Mecânica automotiva	Serviço	1

Fonte: Elaboração própria, 2023.

No bairro Piratininga existem três pontos de ônibus apenas de um lado da Rua Padre Pedro Pinto, sendo os do outro lado pertencentes aos limites do bairro Mantiqueira. Percebe-se a presença de espaços para o estacionamento de veículos neste lado da via e do outro, que auxiliam o acesso por meio de veículos de pequeno porte, mas quase não são utilizados. Nota-se, nesta parte da Rua Padre Pedro Pinto dividida entre os dois bairros, um baixo fluxo de veículos e pessoas, mesmo havendo grande proximidade com a Avenida Vilarinho.

6.7 Bairro Lagoinha Leblon

O bairro Lagoinha Leblon, junto ao bairro Maria Helena, é um dos últimos por onde a Rua Padre Pedro Pinto perpassa antes cruzar os limites de Belo Horizonte com o distrito de Justinópolis, no município de Ribeirão das Neves, e a via passar a se chamar Avenida Denise Cristina da Rocha. Neste bairro existem mais comércio do que serviços, embora haja um número considerável de tipos de ambos.

Em maior quantidade, em termos de comércio, existem lanchonetes e restaurantes, lojas de material de construção e ferragem, além de lojas de móveis e de utensílios domésticos. Os serviços localizados na Rua Padre Pedro Pinto, neste bairro Lagoinha Leblon, em maior quantidade são as atividades odontológicas e mecânicas automotivas, mas há uma agência dos Correios, como serviço público, além de um laboratório de exames e uma agência do Banco do Brasil, como é possível notar na figura 31.

Figura 31 - Alguns serviços no bairro Lagoinha Leblon



Fonte: Arquivo pessoal, 2023.

Além destes comércios e serviços, incluindo a agência dos Correios como serviço público, este bairro possui estabelecimentos que abrigam outros em menor quantidade, que podem ser observados em detalhes pelo quadro 7.

Quadro 7 - Comércios e serviços da Rua Padre Pedro Pinto no bairro Lagoinha Leblon

Tipo	Categoria	Quantidade
Atividades odontológicas (consultório/clínica)	Serviço	4
Banco	Serviço	1
Correios	Serviço público	1
Estacionamento	Serviço	2

Estúdio de tatuagem	Serviço	1
Farmácia	Comércio	3
Galeria/galpão comercial	Comércio/serviço	1
Imobiliária	Serviço	2
Laboratório clínico	Serviço	2
Lanchonete/restaurante	Comércio	5
Lojas de acessório feminino	Comércio	1
Loja de calçados	Comércio	2
Loja de celulares/eletrônicos	Comércio	1
Loja de materiais de construção/ferragem	Comércio	10
Loja de móveis	Comércio	6
Loja de roupas	Comércio	3
Loja de utensílios domésticos	Comércio	3
Mecânica automotiva	Serviço	9
Papelaria	Comércio	1
Serviço veterinário	Serviço	1
Transportadora	Serviço	1

Fonte: Elaboração própria, 2023.

Neste bairro, a Rua Padre Pedro Pinto possui seis pontos de ônibus que estão apenas de um lado da via, que, tal como os demais, servem às linhas que trafegam pela Regional Venda Nova, pela Regional Norte, e por alguns bairros do município de Ribeirão das Neves. Os pontos de ônibus localizados do outro lado da via pertencem ao bairro Maria Helena.

Já em outros bairros onde o fluxo de veículos e a presença de comércios e serviços é menor, se comparados ao bairro Venda Nova, como por exemplo no Lagoinha Leblon, há espaços para estacionar na própria via, tanto para carros quanto para motos, sem ser através de estacionamento rotativo, como se nota na figura 32.

Figura 32 - Carros e motos estacionados na via da Rua Padre Pedro Pinto no bairro Lagoinha Leblon



Fonte: Arquivo pessoal, 2023.

No bairro Lagoinha Leblon, os tipos de comércio e serviços presentes na Rua Padre Pedro Pinto são basicamente os mesmos que se localizam em outros bairros por onde a rua passa, ou seja, lá se encontram mecânicas automotivas, lojas de móveis, vidraçarias, uma grande galeria comercial contendo um considerável número de estabelecimentos, além de galpões comerciais, padarias e lojas de ferragens. Lojas de utensílios domésticos, de material de construção e estabelecimento de atividades odontológicas também estão localizados próximos uns dos outros nesta altura da Rua Padre Pedro Pinto.

Mais alguns comércios de rua como restaurantes, armazéns, lojas de roupas e de material de construção podem ser observados no espaço urbano da Rua Padre Pedro Pinto, no bairro Lagoinha Leblon, assim como algumas lojas de móveis

diversos, estacionamentos, atividades odontológicas, e padarias. Há mais algumas farmácias e um sacolão nesta altura da rua, sendo estes estabelecimentos vizinhos a óticas e lojas de utensílios domésticos, que fazem divisa com os estabelecimentos da Padre Pedro Pinto que se localizam no bairro Maria Helena.

6.8 Bairro Maria Helena

O bairro Maria Helena é caracterizado por possuir, neste trecho da Rua Padre Pedro Pinto, mais comércios do que serviços, embora ambos sejam consideravelmente diversificados. Em termos de comércios, a Rua Padre Pedro Pinto tem, aos limites do bairro Maria Helena, farmácias, lanchonetes e restaurantes, lojas de móveis e roupas, lojas de materiais de construção e ferragem, entre outros, em grande quantidade. Alguns estão representados na figura 33.

Figura 33 - Estabelecimentos comerciais variados no bairro Maria Helena



Fonte: Arquivo pessoal, 2023.

Em relação aos serviços, neste trecho do bairro Maria Helena, a Rua Padre Pedro Pinto oferece academias, atividades odontológicas, mecânicas automotivas,

entre outros. Já em relação aos serviços públicos disponíveis na via, no bairro Maria Helena, é possível encontrar a Escola Municipal de Educação Infantil (EMEI) Paraúnas e a Escola Estadual Juscelino Kubitschek de Oliveira (figura 34).

Figura 34 - Escola Estadual Juscelino Kubitschek no bairro Maria Helena



Fonte: Arquivo pessoal, 2023.

No bairro Maria Helena ainda notam-se estabelecimentos que abrigam farmácias e lojas de móveis, atividades odontológicas e um açougue. Quase na divisa entre Belo Horizonte e Justinópolis, de Ribeirão das Neves, é possível observar uma grande edificação que abriga uma unidade das Casas Bahia, uma das duas localizadas dentro da Regional Venda Nova, na Rua Padre Pedro Pinto, como se nota na figura 35.

Figura 35 - Unidade das Casas Bahia no bairro Maria Helena



Fonte: Arquivo pessoal, 2023.

Seguindo pela via, há um entroncamento com a Rua dos Menezes, que fica exatamente na divisa de Belo Horizonte com Justinópolis (Ribeirão das Neves), onde a via da Rua Padre Pedro Pinto continua, mas se torna uma avenida, de nome Denise Cristina da Rocha, antiga Avenida Civilização. Outros comércios e serviços do bairro Maria Helena localizados na Rua Padre Pedro Pinto podem ser verificados em detalhes no quadro 8.

Quadro 8 - Comércios e serviços da Rua Padre Pedro Pinto no bairro Maria Helena

Tipo	Categoria	Quantidade
Academia	Serviço	2
Açougue	Comércio	2
Armarinho	Comércio	1
Atividade odontológica (consultório/clínica)	Serviço	4

Autoescola	Serviço	2
Banca de revista	Comércio	1
Banco	Serviço	1
Bar	Comércio	1
Cabeleireiro/centro de estética	Serviço	2
Casa lotérica	Serviço	2
Escola pública	Serviço público	2
Farmácia	Comércio	4
Galeria/galpão comercial	Comércio/serviço	2
Lanchonete/restaurante	Comércio	8
Loja de artigos para festas	Comércio	1
Loja de calçado	Comércio	3
Loja de material de construção/ferragem	Comércio	14
Loja de móveis	Comércio	8
Loja de roupas	Comércio	10
Loja de utensílios domésticos	Comércio	3
Mecânica automotiva	Serviço	10
Ótica	Comércio	2
Papelaria	Comércio	1
Produto hortifrutigranjeiro (sacolão)	Comércio	1
Serviço veterinário	Serviço	2
Supermercado	Comércio	3
Vidraçaria	Serviço	1

Fonte: Elaboração própria, 2023.

No que diz respeito à mobilidade urbana neste trecho, no bairro Maria Helena, observa-se que não existem faixas de estacionamento rotativo. Os veículos ficam estacionados na própria via, ou em ruas adjacentes à Rua Padre Pedro Pinto, onde há espaços para estacionar, o que permite a possibilidade de acesso através de veículos de pequeno porte. Além disto, é possível observar neste trecho que compreende o bairro Maria Helena de um lado, e o bairro Lagoinha Leblon do outro, um fluxo maior de veículos e pessoas transitando.

Há também a proximidade com a Avenida Vilarinho, que termina justamente no encontro com a Rua Padre Pedro Pinto. Este trecho possui quatro pontos de ônibus somente de um lado da via, e do outro lado pertencem ao bairro Lagoinha Leblon. Estes pontos de ônibus servem prioritariamente, mas não exclusivamente, linhas intermunicipais que ligam Belo Horizonte ao município de Ribeirão das Neves, a exemplo da linha 5470, que leva ao bairro Suely (figura 36).

Figura 36 - Passageira embarca na linha 5470 do município de Ribeirão das Neves



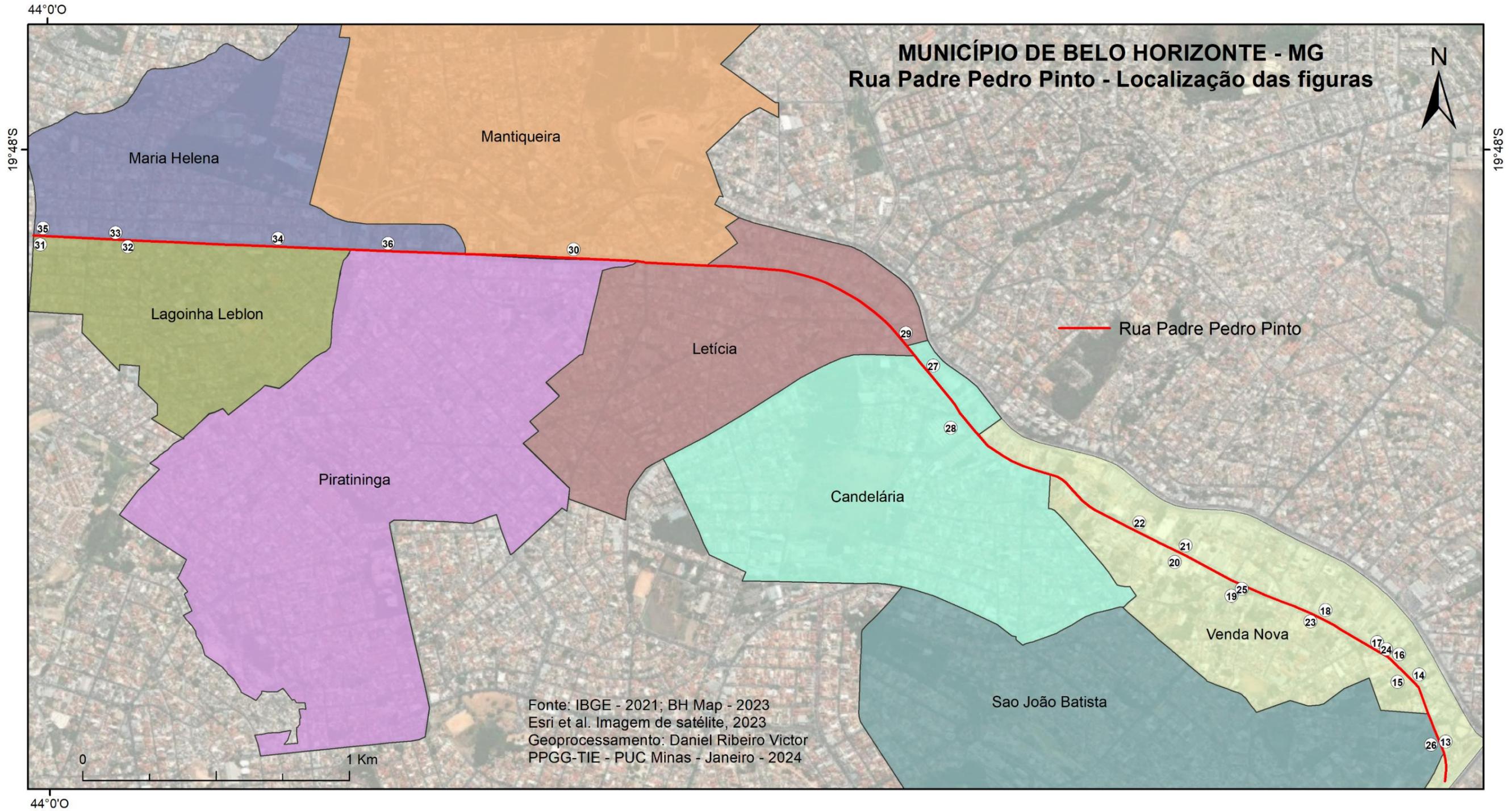
Fonte: Arquivo pessoal, 2023.

Estas figuras foram geradas durante a realização das observações na Rua Padre Pedro Pinto, em vários momentos dentro dos dias 13, 16 e 17 de outubro de 2023, abrangendo os oito bairros pelos quais a via perpassa. Figuras que contribuem para a visualização da distribuição dos estabelecimentos comerciais e serviços, bem como da mobilidade urbana, tanto na própria rua quanto em suas proximidades. Placas de veículos e rostos das pessoas que circulavam pela via foram cobertos para fins de privacidade.

Uma percepção durante os dias de trabalho de campo e que é corroborada pela observação das figuras é a existência de diferenças significativas tanto na variedade e localização dos comércios e serviços, quanto na disposição dos elementos relacionados à mobilidade urbana. Além disso, constatou-se que o fluxo de pessoas e veículos ao longo da Rua Padre Pedro Pinto é marcante, como observável nas figuras.

É perceptível também que, dependendo do bairro por onde a via perpassa, há variações no volume de tráfego, tanto de pedestres quanto de veículos, em diferentes trechos, independentemente do horário ou do dia da semana. A exata localização dos estabelecimentos comerciais, dos estabelecimentos de serviços e dos elementos relacionados à mobilidade urbana, capturados nas figuras ao longo da extensão da Rua Padre Pedro Pinto nos oito bairros descritos neste capítulo, pode ser examinada na figura 37.

Figura 37 - Mapa de localização das figuras



Fonte: Elaboração própria, 2024.

7 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Belo Horizonte como já explicitado possui nove Regiões Administrativas que são conhecidas também por Regionais. Elas dispõem de comércios e serviços (públicos e privados) variados, e foram instituídas com o objetivo de descentralizar os serviços oferecidos pelo Poder Executivo Municipal. A divisão atual de Belo Horizonte por meio das nove Regionais ocorreu em 1985, mas duas delas já haviam sido instituídas em 1973, Barreiro e Venda Nova, que originalmente eram áreas já ocupadas antes da fundação da cidade. Vale lembrar que, historicamente, Venda Nova ficou popularmente conhecida desta forma por, desde sempre, contar com uma concentração geográfica de estabelecimentos de comércios e serviços variados.

Grande parte dos comércios e serviços oferecidos na Regional Venda Nova estão localizados na Rua Padre Pedro Pinto, importante via desta Regional. A importância da Rua Padre Pedro Pinto tanto para a Regional Venda Nova, quanto para Belo Horizonte, se deve ao fato de que, como mencionado, concentra ainda hoje estabelecimentos que oferecem comércios e serviços, tanto públicos quanto privados, variados e em grande quantidade.

Por meio de trabalhos de campo que visaram investigar a centralidade e a mobilidade da Rua Padre Pedro Pinto, foi possível compreender como ocorre a distribuição dos estabelecimentos comerciais e de serviços (públicos e privados), bem como dos elementos associados à mobilidade urbana que auxiliam em seu acesso e deslocamento, o objetivo geral desta pesquisa.

Pelo trajeto da Rua Padre Pedro Pinto foi possível observar, como descrito anteriormente no capítulo 6, serviços públicos variados e que estão em sua maioria localizados no bairro Venda Nova, embora existam outros serviços públicos distribuídos em outros bairros por onde a via perpassa. É no bairro Venda Nova que está a sede da Coordenadoria de Atendimento da Regional Venda Nova. Cada Regional de Belo Horizonte possui uma coordenadoria como esta, e elas tem por objetivo apoiar as secretarias municipais na implementação das políticas públicas.

Em cada uma das coordenadorias há uma unidade do CREAS, um serviço da PBH que fornece atenção integral e especializada a pessoas e famílias em vulnerabilidade social ou em situação de violação de direitos. Ainda no trecho da Rua Padre Pedro Pinto que perpassa o bairro Venda Nova, pode-se encontrar uma agência dos Correios, e uma unidade pública de ensino, o CESEC Maria Vieira

Barbosa, que é uma escola semipresencial da Rede Estadual de Ensino que presta atendimento a jovens e adultos que não concluíram os estudos em tempo hábil.

No bairro São João Batista está a Unidade de Pronto Atendimento da Regional Venda Nova, voltada para atendimentos de saúde de complexidade intermediária; no Candelária, o Restaurante Popular Maria Regina Nabuco; no bairro Mantiqueira, a unidade da Justiça Eleitoral e a EMEI Paraúnas; no bairro Lagoinha Leblon, mais uma agência dos Correios; e no bairro Maria Helena, a Escola Estadual Juscelino Kubitschek de Oliveira. Serviços públicos que, devido ao seu porte e localização, têm capacidade para atender e provavelmente atendem não só a população local, mas também de outras áreas circunvizinhas.

Ainda considerando os trabalhos de campo realizados, foi possível identificar a presença das economias de aglomeração em alguns trechos da Rua Padre Pedro Pinto em diferentes bairros. Mas o bairro Venda Nova chama a atenção, pois nele existem quatorze consultórios e/ou clínicas odontológicas, dezesseis farmácias, vinte e uma lanchonetes e/ou restaurantes, dezesseis lojas de celulares e/ou eletrônicos e onze estacionamentos, o que demonstra que a procura por estes serviços e bens é elevada e atrai consumidores que se deslocam em veículo próprio também, afinal, os estacionamentos privados existem porque há demanda.

Os serviços odontológicos e as lojas de celulares e/ou eletrônicos, inclusive, não são estabelecimentos comerciais que se localizam em qualquer espaço urbano da cidade, mas estão ali, em grande quantidade, porque a demanda é elevada. E ainda no bairro Venda Nova, há quarenta e uma lojas de roupas, vinte e três lojas de utensílios domésticos, e vinte óticas. Estes tipos são os que existem em maior número neste bairro.

No bairro Candelária, notam-se outros tipos de estabelecimentos: são seis lojas de automóveis e sete lojas de materiais de construção e ou ferragem, o que demonstra certa especialização deste bairro por este tipo de comércio. No bairro vizinho, o Letícia, existem outras treze lojas de materiais de construção e/ou ferragem. No bairro Lagoinha Leblon existem dez estabelecimentos deste mesmo tipo, e no Maria Helena, quatorze, havendo outros tipos também em quantidade elevada. O detalhamento da distribuição por bairro dos tipos de estabelecimentos comerciais e de serviços pôde ser observado nos quadros de 2 a 8.

Em relação à mobilidade urbana da Rua Padre Pedro Pinto, o bairro Venda Nova é o único mais próximo das vias de grande fluxo, embora a Avenida Vilarinho

seja uma via paralela que acompanha a rua em quase todo o seu trajeto. Somente neste bairro existem faixas de estacionamento rotativo, como descrito no capítulo 6, sendo comum observar veículos estacionados também nas ruas adjacentes.

Em outros bairros que não possuem faixas de estacionamento rotativo, é possível observar a presença de veículos estacionados também em ruas adjacentes e em espaços na própria via da Rua Padre Pedro Pinto. A percepção em campo é que nestes bairros o fluxo de veículos diminui, sendo uma provável explicação pela qual não há faixas de estacionamento rotativo e é permitido estacionar veículos na via.

Ainda na questão da mobilidade urbana, a área estudada possui, como observado no mapa representado pela figura 12, dois pontos de táxi, sendo um no bairro Venda Nova e outro no bairro São João Batista. No bairro Candelária, abaixo do Restaurante Popular Maria Regina Nabuco, está a Estação Venda Nova, de onde saem linhas de ônibus que circulam por bairros da Regional Venda Nova, e linhas que levam ao centro de Belo Horizonte ou outros bairros, através do sistema MOVE.

Outras linhas de ônibus do transporte suplementar ou do transporte intermunicipal são percebidas trafegando pela Rua Padre Pedro Pinto, uma vez que seu fim vai de encontro à divisa de Belo Horizonte com Justinópolis, distrito do município de Ribeirão das Neves, onde a via deixa de ser rua e passa a ser avenida, recebendo o nome de Denise Cristina da Rocha, e mais antigamente, Avenida Civilização.

A grande quantidade de linhas que trafegam pela Rua Padre Pedro Pinto justifica a quantidade de pontos de ônibus espalhados por todo o percurso. São mais de quarenta, e que servem justamente à essas linhas. Estes pontos de ônibus estão distribuídos ao longo da via, do início ao fim, mas é possível perceber com a observação em campo e com o mapa da figura 12 que não existe semelhança nesta distribuição em relação aos bairros. Enquanto alguns dos bairros possuem mais pontos de ônibus na via, outros possuem poucos.

Pode-se dizer que Belo Horizonte é uma cidade cuja estrutura urbana é caracterizada de acordo com o modelo proposto por Harris e Ullman (1945) dos Núcleos Múltiplos. Um destes núcleos, ou uma destas centralidades, é a Rua Padre Pedro Pinto, justamente pela concentração dos elementos de mobilidade urbana, os comércios e os serviços que se localizam ao longo da via.

A centralidade desta rua condiciona a existência dos elementos associados à mobilidade urbana. E estes elementos que estão associados à mobilidade urbana

consolidam a Rua Padre Pedro Pinto como uma centralidade. Não é possível pensar em lugares centrais, como Christaller (1966) defende em sua teoria, sem que haja acesso a eles. Uma centralidade só pode ser centralidade se houver dois componentes essenciais: a concentração de estabelecimentos que ofereçam bens e serviços, e formas de acessá-los, ou seja, elementos que possibilitem a mobilidade urbana.

A análise da centralidade e da mobilidade da Rua Padre Pedro Pinto revela a complexa relação entre esses dois elementos no contexto urbano. Os comércios e serviços oferecidos nesta rua se configuram como um importante ativo para o consumo, enquanto a mobilidade existente garante a conectividade da via consigo mesma e com o restante da cidade, favorecendo o deslocamento por várias formas, em dias e horários variados, principalmente em épocas cujo consumo é mais demandado pela sociedade que frequenta e busca por variedade, por preço e por comodidade.

A pergunta motivadora desta análise indagava como os comércios de rua e serviços (públicos e privados), além dos elementos associados à mobilidade urbana que auxiliam o seu acesso e deslocamento, estão distribuídos pelos bairros por onde Rua Padre Pedro Pinto perpassa. A hipótese levantada que responderia esta pergunta considera que, apesar da Rua Padre Pedro Pinto ser uma centralidade urbana da Regional Venda Nova e possuir comércios e serviços, além de elementos associados à mobilidade urbana por toda a sua extensão, a distribuição de ambos ocorre de maneira variada pelos bairros em que se ela encontra.

É possível afirmar que a hipótese levantada faz todo o sentido com a análise empreendida ao longo da pesquisa, confirmando-se como verdadeira, o que pôde-se constatar nos mapas, nos quadros, figuras e por meio das observações realizadas em campo. A Rua Padre Pedro Pinto é, inegavelmente, uma comprovada centralidade urbana composta por comércios, serviços e elementos que estão associados à mobilidade urbana, mas a distribuição destes três não ocorre de maneira uniforme por todos os bairros. Até o fluxo de veículos e pessoas apresenta-se de maneira diferente, dependendo do bairro, como se observa nas figuras do capítulo 6. Onde há mais comércios e serviços de tipos diversos, e mais elementos de mobilidade urbana, percebe-se maior fluxo de pessoas e veículos, a exemplo dos bairros Venda Nova, Lagoinha Leblon e Maria Helena. São em pequenos trechos destes bairros, inclusive,

que se verifica a presença do comércio informal (os ambulantes), ainda que estes não estejam lá todos os dias e em horários fixos, como no caso do comércio formal.

Comércios, serviços e elementos que auxiliam a mobilidade urbana existem em sete dos oito bairros percorridos pela Rua Padre Pedro Pinto, mas, distribuem-se de maneira variada. A exceção neste caso é do bairro São João Batista, que abriga apenas a UPA Venda Nova e um ponto de táxi localizado entre a Rua Padre Pedro Pinto e a Rua Dr. Álvaro Camargos.

Com a análise empreendida ao longo da pesquisa, evidenciam-se outras possibilidades de estudo que não foram contempladas, a exemplo de uma medição mais concreta do fluxo de pessoas e veículos por bairro, utilizando de métodos adequados para esta finalidade. Em campo se percebem diferenças que são corroboradas pelas figuras, embora esta medição não tenha sido um objetivo direto da pesquisa. Outras possibilidades que se abrem podem estar relacionadas a variáveis econômicas e/ou sociais, como por exemplo a acessibilidade de deficientes físicos.

Foi possível constatar, ainda que somente pela observação empírica durante os trabalhos de campo, que a Rua Padre Pedro Pinto carece em grande medida de itens básicos para a acessibilidade deste público, como piso tátil, sinal sonoro instalado nos semáforos, rampas de acesso e calçamento regular em boa parte do seu percurso. Esta própria pesquisa, no entanto, abre caminho para uma eventual extensão de sua temática no futuro, visto que ao longo de toda a Rua Padre Pedro Pinto nota-se a existência de estabelecimentos comerciais que estão fechados e disponíveis para locação, e que podem futuramente dar espaço a outros comércios e serviços a serem desenvolvidos nestes imóveis.

REFERÊNCIAS

- ALMEIDA, Edilberto Tiago; SILVA, Diana Lúcia Gonzaga; SILVEIRA NETO, Raul da Mota. Atenuação das economias de aglomeração no Brasil. *In: XX ENCONTRO NACIONAL DA ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE ESTUDOS REGIONAIS E URBANOS – ENABER, 20., 2022, Salvador. Anais [...].* Salvador: Associação Nacional dos Centros de Pós-graduação em Economia, 2022. Disponível em: https://www.anpec.org.br/encontro/2022/submissao/files_l/i10-cf19f96ada45f0ba5a2053323f1c9918.pdf. Acesso em: 14 dez. 2023.
- AMARANTE, Patrícia Araújo. **Economias de aglomeração nos municípios brasileiros: uma abordagem utilizando nascimento de firmas, mobilidade dos trabalhadores e equações de salários.** Tese (Doutorado em Economia). João Pessoa: Universidade Federal da Paraíba, 2017. 126p.
- ARRAIS, Cristiano Alencar. Belo Horizonte, a La Plata brasileira: entre a política e o urbanismo moderno. **Revista UFG**, n. 6, p. 63-76, jun. 2009.
- BARRETO, Abílio. **Belo Horizonte: memória histórica e descritiva** – história antiga. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro, Centro de Estudos Históricos e Culturais, 1996a.v. 1, 448 p.
- BORSAGLI, Alessandro. **O arraial de Belo Horizonte e a escolha para sede da nova capital.** 2010. Disponível em: <http://curraldelrei.blogspot.com.br/2010/04/o-arraial-de-belo-horizonte-e-escolha.html>. Acesso em: 01 nov. 2023.
- BRANDÃO, Maria Beatriz Afflalo. Comércio de rua: ocupação consolidada no espaço público, possibilidades de abordagem no projeto urbano. *In: III COLÓQUIO INTERNACIONAL SOBRE COMÉRCIO E CIDADE: UMA RELAÇÃO DE ORIGEM, 17., 2010, São Paulo, Anais [...].* São Paulo: Laboratório de Comércio e Cidade, 2018. Disponível em: www.labcom.fau.usp.br/wp-content/uploads/2015/05/3_cincci/024-bitiz-afflalo.pdf. Acesso em: 28 mar. 2023.
- BURGESS, Ernest. The Growth of the City: An Introduction to a Research Project. *In: Park, R.E., Burgers, E.W. and McKenzie, R.D., Eds., The City.* Chicago: University of Chicago Press, 1925, 239p.
- CAMAGNI, Roberto; CAPELLO, Roberta; CARAGLIU, Andrea. Static vs. Dynamic Agglomeration Economies: Spatial Context and Structural Evolution Behind Urban Growth. *In: Capello R. (eds), Seminal Studies in Regional and Urban Economics,* pp. 227-259. New York (EUA): Springer, 2017.
- CÂMARA DE DIRIGENTES LOJISTAS DE BELO HORIZONTE. **BH 125 anos: um olhar sobre a cidade, seu comércio e sua história.** Belo Horizonte: Escritório de Histórias, 2022. 324p.
- CARLOS, Ana Fani Alessandri. A "Geografia Urbana" como disciplina: uma abordagem possível. **Revista do Departamento de Geografia – USP**, Volume Especial 30 Anos (2012), p. 92-111. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/rdg/article/view/53844/57807>. Acesso em: 20 mar. 2023.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. **O Espaço Urbano: Novos Escritos Sobre a Cidade**. São Paulo: FFLCH - USP, 2007, 1 ed. 123p.

CHRISTALLER, Walter. **Central places in Southern Germany**. Englewood Cliffs: Prentice-Hall, 1966. 132p.

CORRÊA, Roberto Lobato. **Espaço: um conceito-chave da geografia**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1996, 5 ed. 352 p.

CORRÊA, Roberto Lobato. **O Espaço Urbano**. São Paulo: Editora Ática, 1989, 94p.

COSTA, Nuno Manuel Sessarego Marques. **Mobilidade e Transporte em Áreas Urbanas: O caso da área metropolitana de Lisboa**. Tese (Doutorado em Geografia). Lisboa: Faculdade de Letras de Lisboa, Universidade de Lisboa, 2007. 522p.

CUNHA, Érika Jorge Rodrigues da. **A natureza do espaço urbano: formação e transformação de territórios na cidade contemporânea**. Dissertação (Mestrado em Arquitetura). Belo Horizonte: Universidade Federal de Minas Gerais, 2008. 145p.

DALBERTO, Cassiano Ricardo; STADUTO, Jefferson Andronio Ramundo. Uma análise das economias de aglomeração e seus efeitos sobre os salários industriais brasileiros. **Revista de Economia Contemporânea**, Rio de Janeiro, v. 17, n. 3, p. 539-569, set-dez/2013. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/rec/a/XBSSGk7RPWgHky8ZdmZBdFQ/?lang=pt&format=pdf>. Acesso em: 01 abril 2023.

FAÇANHA, Antônio Cardoso. Serviços: contextos, conceitos e tipos. **Informe Econômico**. Ano 10 - Nº 22. Teresina: Universidade Federal do Piauí. 2009, 47-51f. Disponível em: <https://periodicos.ufpi.br/index.php/ie/article/view/2247>. Acesso em: 12 dez. 2023.

FELIPE, Andressa Sarita; MARINI, Marcus Junior; SANTOS, Gilson Ditzel. A importância do planejamento urbano para o desenvolvimento sustentável: uma revisão de literatura. **Revista Brasileira de Planejamento e Desenvolvimento**, Curitiba, v. 9, n. 2, p. 171-191. mai-ago. 2020.

FOCHEZATTO, Adelar; VALENTINI, Paulo Juliano. Economias de Aglomeração e Crescimento Econômico Regional: Um Estudo Aplicado ao Rio Grande do Sul Usando um Modelo Econométrico com Dados de Painel. **Economia, Selecta**, Brasília (DF), v.11, n.4, p. 243–266, Dezembro 2010. Disponível em: https://www.anpec.org.br/revista/vol11/vol11n4p243_266.pdf. Acesso em: 03 abril 2023.

FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO. **Panorama de Belo Horizonte: atlas histórico**. Belo Horizonte: Centro de Estudos Históricos e Culturais, 1997. 104p.

FRADE, Ana Maria Nagem. **A legislação urbana e a ocupação de Belo Horizonte de 1897 a 2010: o conjunto urbanístico da Praça da Liberdade**. Dissertação (mestrado em Arquitetura e Urbanismo). Belo Horizonte: Universidade Federal de Minas Gerais, 2011. 154p.

FRANÇA, Iara Soares de. Centralidade intraurbana, permanências e transformações espaciais em Montes Claros/MG. **Revista Verde Grande: Geografia e Interdisciplinaridade**, Montes Claros, v. 5, n. 1, p. 49–80. 2023. Disponível em: <https://www.periodicos.unimontes.br/index.php/verdegrande/article/view/6269/6325>. Acesso em: 02 jan. 2024.

HARRIS, Chauncy D.; ULLMAN, Edward L. "**The Nature of Cities**". The Annals of the American Academy of Political and Social Science. 1945, 242p.

HARVEY, David. **A produção capitalista do espaço**. Coleção Geografia e Adjacências. São Paulo: Annablume, 2005, 252p.

HASSENPLUG, Dieter. **Sobre a centralidade urbana**. Arqutextos nº 85, São Paulo, 2007. Disponível em: https://vitruvius.com.br/arqutextos/arq085/arq85_00.asp. Acesso em: 12 out. 2022.

HOYT, Homer. **The Structure and Growth of Residential Neighborhoods in American Cities**. Washington: Federal Housing Administration, 1939, 178p.

GOTTDIENER, Mark. **A produção social do espaço urbano**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1997, 312p.

GOVERNO DE MINAS GERAIS. **Concluir o Ensino Médio por meio de cursos oferecidos pelos CESEC**. 2023. Disponível em: <https://www.mg.gov.br/servico/concluir-o-ensino-medio-por-meio-de-cursos-oferecidos-pelos-cesec>. Acesso em: 25 out. 2023.

LEFEBVRE, Henri. **La Revolución Urbana**. Madrid: Alianza Editorial, 1983, 288p.

LIMA, Renata Priore. Centralidades Urbanas Contemporâneas e a Transformação Morfológica da Avenida Paulista. **Revista de Morfologia Urbana**, Porto, v. 10, n. 1, 2022. Disponível em: <https://revistademorfologiaurbana.org/index.php/rmu/article/view/222/129>. Acesso em: 10 out. 2023.

LISBOA, Geraldo. **O distrito de Venda Nova e um pouco da sua história**. Ibirité: D.G.F., 1996. 209 p.

MARTINS, Bruno Viveiros. **BH. A cidade de cada um - Venda Nova**. 35. Belo Horizonte: Conceito Comunicação Estratégica, 2021. 172p.

MEIRELLES, Dimara Silva. O Conceito de Serviço. **Revista de Economia Política**, vol. 26, nº 1 (101), pp. 119-136 janeiro-março/2006. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/rep/a/VMnhc7zXJ8QHKGbKGhznwr/?format=pdf&lang=pt>. Acesso em: 12 dez. 2023.

MELLO, José André Villas Bôas; MELLO, Andréa Justino Ribeiro. Fundamentos de localização sob a perspectiva do consumo nas cidades. *In*: VI SIMPÓSIO DE EXCELENCIA EM GESTÃO E TECNOLOGIA, 12., 2009, Resende. **Anais** [...]. Resende: Associação Educacional Dom Bosco. 2009. Disponível em: https://aedb.br/seget/arquivos/artigos09/540_540_artigo_comercio_v2.pdf. Acesso em: 25 mar. 2023.

MELO, Tarcila Martins; ALBUQUERQUE, Emanuel Lindemberg Silva. Nova centralidade urbana: um olhar para a avenida Washington Soares, município de Fortaleza (CE). **GEOTemas**, Pau dos Ferros, v. 7, n. 2, p. 109-124. Disponível em: <https://periodicos.apps.uern.br/index.php/GEOTemas/article/view/815/722>. Acesso em: 11 out. 2023.

MINISTÉRIO DAS CIDADES. **Sustentabilidade urbana**: impactos do desenvolvimento econômico e suas consequências sobre o processo de urbanização em países emergentes. 2015. Disponível em: https://antigo.mdr.gov.br/images/stories/ArquivosSNH/ArquivosPDF/Publicacoes/capacitacao/publicacoes/mobilidade_urbana.pdf. Acesso em: 03 out. 2022.

NELSON, Aline Virgínia Medeiros; BRAGA JUNIOR, Sérgio Alexandre de Moraes. Democracia e cultura no planejamento do desenvolvimento urbano. **Revista Direito GV**, v. 8, n.2, p. 407-425, 2012. Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/rdgv/v8n2/v8n2a02.pdf>. Acesso em: 01 out. 2023.

NERY, Juliana Cardoso. **Configurações da metrópole moderna**: os arranha-céus de Belo Horizonte 1940/1960. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo). Salvador: Faculdade de Arquitetura, Universidade Federal da Bahia, 2001. 280 f.

OLIVEIRA JÚNIOR, Gilberto Alves. Redefinição da Centralidade Urbana em Cidades Médias. **Sociedade & Natureza**, Uberlândia, 20 (1): 205-220, jun. 2008.

PARÓQUIA SANTO ANTÔNIO DE VENDA NOVA. **História de nossa paróquia**. S/d. Disponível em: <https://santoantoniovendanova.com/historia-de-nossa-paroquia/>. Acesso em: 21 jun. 2023.

PASINATTO, Liamara. Planejamento urbano no Brasil: tendências e novos desafios. *In*: XVII SEMINÁRIO INTERINSTITUCIONAL DE ENSINO, PESQUISA E EXTENSÃO; XV MOSTRA DE INICIAÇÃO CIENTÍFICA; X MOSTRA DE EXTENSÃO: CIÊNCIA, REFLEXIBILIDADE E (IN)CERTEZAS', 4., 2012, Cruz Alta. **Anais** [...]. Cruz Alta: Universidade de Cruz Alta, 2012. Disponível em: <https://www.unicruz.edu.br/seminario/downloads/anais/ccsa/planejamento%20urbano%20no%20brasil%20tendencias%20e%20novos%20desafios.pdf>. Acesso em: 01 out. 2023.

PATEIS, Carlos da Silva. **A estruturação urbana e a sua relação com atributos do sítio natural**: o caso da cidade de Blumenau - SC. Tese de doutorado em Geografia. Rio Claro: Universidade Estadual Paulista, 2013, 128p. Disponível em: <https://repositorio.unesp.br/server/api/core/bitstreams/3d61a69d-4511-43b1-9949-75ab10c68a59/content>. Acesso em: 30 set. 2023.

PEREIRA, Cláudio Smalley Soares. O centro da cidade e as novas áreas de centralidade na cidade média de Juazeiro do Norte/CE. **R. Ra'e Ga - O espaço geográfico em análise**. Curitiba, v.33, p.307-339, 2015. Disponível em: <https://revistas.ufpr.br/raega/article/view/35921/25507>. Acesso em: 11 out. 2023.

PEREZ, Jorge Luis Sosa. **As galerias comerciais de Pelotas e a percepção de lugar**. Dissertação (Mestrado em Geografia). Rio Grande: Universidade Federal do Rio Grande, 2009, 63p. Disponível em: <https://repositorio.furg.br/bitstream/handle/1/2272/dissertacao%20jorge%20sosa.pdf>. Acesso em: 02 abril 2023.

PINHO, Gabriela de Faria. **Centralidade para além do capital? Uma discussão acerca dos conceitos de território e identidade em Venda Nova**. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo). Belo Horizonte: Universidade Federal de Minas Gerais, 2021. 119p.

PREFEITURA DE BELO HORIZONTE. **Decreto nº 4523, de 12 de setembro de 1983**. 1983. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/mg/b/belo-horizonte/decreto/1983/453/4523/decreto-n-4523-1983-dispoe-sobre-a-estrutura-administrativa-e-o-funcionamento-de-orgaos-da-administracao-direta-e-da-outras-providencias>. Acesso em: 29 out. 2023.

PREFEITURA DE BELO HORIZONTE. **Histórias de bairros [de] Belo Horizonte: Regional Venda Nova / coordenadores, Cintia Aparecida Chagas Arreguy, Raphael Rajão Ribeiro**. – Belo Horizonte: APCBH; ACAP-BH, 2008. 61p.

PREFEITURA DE BELO HORIZONTE. **Lei nº 4158, de 16 de julho de 1985**. 1985. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/mg/b/belo-horizonte/lei-ordinaria/1985/415/4158/lei-ordinaria-n-4158-1985-fixa-area-de-jurisdicao-das-administracoes-regionais-criadas-pelo-decreto-municipal-n-4523-de-12-de-setembro-de-1983-define-sua-estrutura-administrativas-atribuicoes-cria-cargos-e-contem-outras-providencias>. Acesso em: 29 out. 2023.

PREFEITURA DE BELO HORIZONTE. **Plano Diretor da Região Administrativa Venda Nova: Diagnóstico da área — Volume I, Situação atual e tendências da dinâmica urbana**. Belo Horizonte: Práxis Projetos e Consultoria Ltda., 2012. Disponível em: <https://prefeitura.pbh.gov.br/politica-urbana/planejamento-urbano/plano-diretor/regionais>. Acesso em: 25 out. 2023.

PREFEITURA DE BELO HORIZONTE. **Plano Diretor de Mobilidade Urbana de Belo Horizonte - Planmob-BH**. 2017. Disponível em: <https://prefeitura.pbh.gov.br/sites/default/files/estrutura-de-governo/bhtrans/Relat%C3%B3rio%20S%C3%ADntese%202017.08.24.pdf>. Acesso em: 01 out. 2023.

PREFEITURA DE BELO HORIZONTE. **Urgência e emergência**. 2018. Disponível em: <https://prefeitura.pbh.gov.br/saude/informacoes/atencao-a-saude/urgencia-e-emergencia>. Acesso em: 01 nov. 2023.

PREFEITURA DE BELO HORIZONTE. **Venda Nova**. S/d. Disponível em: <https://prefeitura.pbh.gov.br/venda-nova>. Acesso em: 19 jun. 2023.

PREFEITURA DE OURO PRETO. **História**. S/d. Disponível em: <https://ouropreto.mg.gov.br/historia>. Acesso em: 31 out. 2023.

RAGGI, Mariana Guedes. **Travessias modernas. Para além de uma representação**: legados socioespaciais da modernidade na produção do espaço urbano de Belo Horizonte. Tese (Doutorado em Geografia). São Paulo: Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, 2015. 310p.

RATTNER, Henrique. **Planejamento urbano e regional**. 1. ed. São Paulo: Nacional, 1974. 161p.

REIS, Rosana Silva. **Planejamento Urbano e Regional**. Londrina: Editora e Distribuidora Educacional S.A., 2019. 232p. Disponível em: https://cm-kls-content.s3.amazonaws.com/201901/INTERATIVAS_2_0/PLANEJAMENTO_URBAN_O_E_REGIONAL/U1/LIVRO_UNICO.pdf. Acesso em: 01 out. 2023.

SALGUEIRO, Heliana Angotti. Revisando Haussmann, ou os limites da comparação - a cidade, a arquitetura e os espaços verdes. **Revista USP**, São Paulo, n. 26, p. 196-205, 1995.

SANTOS, Andressa; SOARES, Arthur Bezerra Furtado; PEREIRA, Cássio Expedito Galdino. **A nova centralidade da Avenida Padre Cícero em Juazeiro do Norte-CE com a chegada dos hipermercados**. XIX Encontro Nacional de Geógrafos. Paraíba: 01 a 07 de julho, 2018. 11p. Disponível em: www.eng2018.agb.org.br/resources/anais/8/1533692397_ARQUIVO_ANovaCentralidadedaAvenidaPadreCiceroemJuazeirodoNorte-CEcomaChegadadosHipermercados.pdf. Acesso em: 12 out. 2023.

SANTOS, Milton. **Metamorfoses do Espaço Habitado**: Fundamentos Teóricos e Metodológicos Da Geografia. 5ª ed. São Paulo: Hucitec, 1988. 124p.

SARQUIS, Aléssio Bessa. **Estratégias de marketing e serviços**: a prática de segmentação, diferenciação e posicionamento de agências de comunicação de Santa Catarina. Tese (Doutorado em Administração). São Paulo: Universidade de São Paulo, 2006. 175p.

SCAZUFCA, Mauro. O Comércio de Rua e a Questão Urbana. Programa de ruas comerciais do Município de São Paulo até 2004. **I Colóquio [Inter] nacional sobre o comércio e cidade: uma relação de origem**. São Paulo: USP, 2004, 8p. Disponível em: https://www.labcom.fau.usp.br/wp-content/uploads/2015/05/1_cincci/045.pdf. Acesso em: 28 mar. 2023.

SILVA, Ana Maria. **Lembranças de Venda Nova**. Belo Horizonte: Secretaria Municipal de Cultura, 2000. 13p.

SILVA, Jéssika Mikaele. **Planejamento urbano, comunicação e qualidade de vida**. XXV - Vol. XXV - (1). Bauru: Ciência Geográfica, 2021. 234-242f. Disponível em: https://www.agbbauru.org.br/publicacoes/revista/anoXXV_1/agb_xxv_1_web/agb_xxv_1-17.pdf. Acesso em: 01 out. 2023.

SOLLA, Sheyla Regina Passos. **Experiência e memória: práticas cotidianas criativas na regional de Venda Nova em Belo Horizonte**. Dissertação (mestrado em Arquitetura e Urbanismo). Belo Horizonte: Universidade Federal de Minas Gerais, 2017. 138p.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. O centro e as formas de expressão da centralidade urbana. **Revista de Geografia**, São Paulo, v. 10, p. 1-18, 1991

TINOCO, Alexandre. Das economias de aglomeração às externalidades dinâmicas de conhecimento. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**, v. 5, n.1, 2003.

VASCONCELOS, Laura Cristina da Silva. **Dinâmica da mobilidade urbana: avanços, contradições e desafios em Cuiabá e Várzea Grande – MT**. Tese (Doutorado em Geografia). Goiânia: Universidade Federal de Goiás, 2018. 232p.