

O dispositivo da gentrificação: etnografia de uma intervenção do Estado em vilas de Belo Horizonte, MG

RICARDO ALEXANDRE PEREIRA DE OLIVEIRA

Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, Minas Gerais, Brasil

ANA BEATRIZ VIANNA MENDES

Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, Minas Gerais, Brasil

DOI 10.11606/issn.2316-9133.v26i1p168-190

resumo O artigo apresenta algumas questões referentes à intervenção do Estado para fins de urbanização de favelas em Belo Horizonte, MG. A partir de uma etnografia *nas margens do Estado*, com observação participante na localidade e acompanhamento de audiências públicas e reuniões de interlocução entre os moradores e a Companhia Urbanizadora, apresentamos algumas reflexões acerca da política governamental de urbanização de favelas denominada Vila Viva, em especial sobre a articulação de elementos diversos que acabam por constituir o dispositivo da gentrificação, contra o qual os moradores removidos têm poucas chances de resistir. Destacamos o caso dos carroceiros como paradigmático do não reconhecimento, por parte da política governamental, da diversidade de usos do território pelas pessoas atingidas, inclusive com coabitação de viventes não-humanos, sobretudo no modelo de reassentamento operacionalizado.

palavras-chave antropologia urbana; gentrificação; urbanização de favelas; programa vila viva.

Gentrification device: ethnography of a State intervention in villages of Belo Horizonte, Minas Gerais

abstract This article presents questions regarding State intervention for the purpose of urbanization of favelas in Belo Horizonte, capital of Minas Gerais, Brazil. Based on the ethnography *in the margins of the State*, including participant observation in the locality and follow-up of public hearings as well as interlocutory meetings between the residents and the urbanizing company, some reflections on the government urbanization policy of favelas denominated Vila Viva are presented, especially concerning the articulation of diverse elements that end up constituting gentrification device, against which the removed inhabitants have little chance of opposition. In this regard,

the case of “carroceiros” will be highlighted as a paradigmatic of the government recognition’s lack in respect of the diverse uses of the territory by the affected people, including the cohabitation of non-human living, especially in the operationalized resettlement model.

keywords urban anthropology; gentrification; urbanization of favelas; carroceiros.

Introdução

Este artigo busca elucidar e problematizar a intervenção do Estado para fins de urbanização e regularização fundiária promovida nas vilas São Tomás e Aeroporto, em Belo Horizonte. A abordagem utilizada baseou-se em pesquisa etnográfica conduzida entre 2011 e 2014, período no qual foram feitas entrevistas com moradores removidos, gestores públicos e técnicos da prefeitura, além de participações em audiências públicas, análise de documentos e pesquisa bibliográfica. Os trabalhos de campo foram iniciados no começo das remoções, quando uma pequena fração dos moradores havia sido deslocada, proporcionando o contato com uma ampla gama de situações que explicitaram a heterogeneidade das trajetórias individuais e familiares das pessoas removidas.

Ao longo da pesquisa, foram realizadas visitas semanais, sendo que durante dois meses um dos autores deste artigo morou em um dos quartos de uma casa cuja indefinição sobre a remoção possibilitou a observação participante em situações-limite, especialmente no que se refere ao habitar a cidade desde uma periferia urbana encravada num dos centros simbólicos da representação histórica e cultural da cidade, a saber, o Complexo Moderno da Pampulha.

Uma consideração ético-metodológica se impôs ao longo da pesquisa pelo fato de se tratar de uma intervenção do Estado em uma comunidade específica. A obtenção de dados da empresa urbanizadora nem sempre contou com a colaboração dos agentes públicos, que em diversas entrevistas respondiam aos questionamentos de maneira técnico-normativa, apresentando dados genéricos sobre a legislação existente e os limites impostos por ela. Apenas ao participar de audiências públicas, de reuniões de interlocução entre a empresa urbanizadora e os removidos, por exemplo, foi possível obter, às vezes por meio de ofícios, respostas precisas quanto ao avanço das obras, o percentual da população inserida em cada uma das modalidades de reassentamento e os valores direcionados a cada um dos investimentos da intervenção pretensamente urbanizadora.

Sendo assim, foram utilizadas algumas fontes publicizadas apenas em meio à pesquisa acadêmica. Com a exceção desses dados, das conversas e das entrevistas, todas as demais fontes são públicas, disponíveis nos sites das instituições envolvidas e notícias veiculadas em jornais impressos, televisionados ou na internet. Optamos por não modificar os nomes dos entrevistados, dado

que a localização própria da favela ou os cargos exercidos pelos agentes públicos são suficientes para a identificação dos sujeitos por outros meios que não a enunciação do nome próprio (BEVILAQUA, 2003).

Tendo em vista as questões éticas e metodológicas, não se trata apenas da análise da urbanização em si, pois ela foi reivindicada pelos moradores ao longo de décadas, em especial para reduzir as consequências decorrentes das enchentes sazonais que inundavam sobretudo as casas construídas às margens do Córrego do Onça, anualmente, de dezembro a março. Trata-se também de uma antropologia *nas margens do Estado* (DAS; POOLE, 2008), que vise romper com as dicotomias apressadas entre o formal e o informal, o centro e a periferia e o público e o privado, dado que esses polos se deslocam, assim como as margens que os constituem, de modo a explorar a dimensão da habitação de maneira mais ampla.

Nesse sentido, as margens são um espaço entre os corpos, a lei e a disciplina, já que o poder soberano exercido pelo Estado sobre a população favelada não afeta somente os territórios, mas também os corpos em uma dinâmica de produção biopolítica (MOTTA, 2013). Margens do Estado se referem a “*sitios que no están fuera del estado sino que, como los ríos, atraviesan todo su cuerpo*” (DAS; POOLE, 2008, p. 15).

Sendo assim, uma antropologia *nas margens* da cidade e do Estado orienta-se na direção de uma antropologia da cidade que, entretanto, não se limite pelas abordagens que informam as políticas urbanas de Estado e nem pelas representações modernistas sobre a cidade e o urbano, considerando que o fazer-cidade é um processo permanente que se vincula ao movimento dos viventes pela conquista do ambiente urbano e pelo direito à cidade (AGIER, 2015).

O caso dos carroceiros se mostrou paradigmático frente ao modelo de reassentamento utilizado - fundamentalmente em apartamentos em prédios verticais padronizados - dado que o modo de vida de suas famílias inclui em suas comunidades morais, como habitantes não humanos, cavalos, porcos, cachorros, galinhas e patos, inseridos como animais de companhia ou de trabalho que importam para a organização social comunitária, pois compartilham as condições de habitação e trabalho e estão imersos no comprometimento ético-político dos moradores em suas relações humanos-animais, sobretudo nos lotes em que habitam (HARAWAY, 2011).

Belo Horizonte, a urbanização e as vilas São Tomás e Aeroporto

Para justificar o título do artigo é preciso esclarecer que estamos fazendo uma aproximação entre duas noções distintas: a de dispositivo e a de gentrificação.

O conceito foucaultiano de dispositivo refere-se a um conjunto heterogêneo que engloba discursos, instituições, decisões regulamentares, leis, proposições

morais e enunciados científicos orientados a compor ou a justificar ações governamentais, incluindo no dispositivo o dito e o não dito (FOUCAULT, 1979). O dispositivo em si é a própria rede estabelecida entre seus elementos, isto é, aqueles componentes da formação discursiva operacionalizados para responder a urgências específicas de um dado momento histórico. Em outras palavras, são estratégias de relações de força vinculadas a tipos de saber específicos orientados para o controle populacional e sua governamentalidade. “*O dispositivo tem, portanto, uma função estratégica dominante*” (FOUCAULT, 1979, p. 244).

Já o conceito de gentrificação tem por finalidade descrever um fenômeno bem menos amplo, a saber, a substituição do perfil populacional de áreas de interesse turístico e/ou imobiliário, em meio a processos de transformação socioespacial, de modo a “enobrecer” a região a partir da remoção daqueles habitantes e daquelas características que remetem a imagens de degradação e precariedade. Desde os anos 1960, quando a noção de *gentrification* foi inaugurada, até os dias atuais, com frequência os processos de gentrificação são possibilitados ou até mesmo conduzidos pelo próprio Estado (FRÚGOLI JR; SKLAIR, 2009).

No caso de Belo Horizonte, e mais especificamente das vilas São Tomás e Aeroporto, a política pública de habitação - que teria como objetivo-fim proporcionar condições dignas de moradia para populações de baixa-renda, fora de áreas de risco, se converte, de maneira ambígua, em um dispositivo da gentrificação. Os elementos para traçar esse dispositivo orbitam em distintas escalas. O primeiro deles é a localização da favela construída ao longo das décadas de 1950 e 1990, constituída pelas vilas São Tomás e Aeroporto: nada mais que 2km de distância do Complexo Arquitetônico e Urbanístico da Pampulha, declarado, em 2016, Patrimônio Cultural da Humanidade pela Organização das Nações Unidas para a Educação, Ciência e Cultura (UNESCO).

Um segundo elemento é a naturalização da ideia de que favelas sejam “*habitações provisórias que deveriam ser removidas da paisagem urbana*” (BARBOSA, 2014, p. 65), retroalimentada por esse tipo de urbanização e substituição do perfil populacional e de habitação (padrão construtivo, possibilidades de usos, etc.). Para as 1360 famílias removidas – aproximadamente 3.302 pessoas (PBH/SMAI, 2014) – o poder público disponibilizou três caminhos possíveis, tendo como horizonte a construção de 560 apartamentos destinados ao reassentamento, sendo 440 na área da intervenção: 1) aceitarem os apartamentos em prédios, 2) as indenizações simples - que consideram apenas a benfeitoria e ignoram a posse do terreno - ou, 3) no caso de a avaliação da benfeitoria ser inferior a R\$40.000,00, a inclusão no programa de reassentamento monitorado pela prefeitura (PROAS), no qual o morador escolhe uma casa a ser paga pelo poder público após avaliação técnica.

Considerando que, na avaliação dos técnicos da prefeitura, apenas 210 das 1360 habitações demolidas valiam mais que R\$40.000,00 e dentre estas, ape-

nas cinco foram avaliadas em mais de R\$100.000,00 (PBH, SMAI, 2014), na prática o programa tende a forçar os moradores a aceitarem dois caminhos: adaptarem-se aos apartamentos, já que a não-remoção não é uma possibilidade, ou migrarem da região, dado que os valores impossibilitam a compra de imóveis – mesmo “precários” – na própria favela, forçando-os a buscarem novas moradias em outras localidades.

Das 42 famílias que optaram pelo PROAS (PBH/SMAI, 2014), apenas nove conseguiram uma habitação dentro de Belo Horizonte, sendo que as demais foram dispersadas para cidades da Região Metropolitana como Contagem, Ibirité, Lagoa Santa, Matozinhos, Ribeirão das Neves, Sabará, Santa Luzia, Sarzedo e Vespasiano (OLIVEIRA, 2014), constituindo um terceiro elemento do dispositivo da gentrificação, a saber, o agravamento da periferização dos moradores que recusam a modalidade de reassentamento por Unidades Habitacionais (apartamentos) e o modo de vida a ele vinculado.

Um quarto elemento é a forçosa redução do adensamento populacional, ao substituir, na localidade, 1360 casas por 440 apartamentos (120 seriam construídos em outro bairro). A dimensão do *lote*, intermediária entre o público e privado, entretanto, é fundamental para o modo de vida nas favelas, sobretudo para as relações de troca e reciprocidade e para a manutenção da organização social singular dos habitantes. Dentre aqueles que recusaram os apartamentos e não foram enquadrados no PROAS não existem dados produzidos que indiquem os destinos escolhidos, mas ao longo da etnografia acompanhamos mudanças direcionadas a inúmeras outras favelas, tanto dentro de Belo Horizonte como na Região Metropolitana.

Mesmo as 450 famílias que aceitaram o reassentamento em apartamentos foram em grande medida dispersadas após as remoções, dado que o valor da bolsa-moradia que recebem para pagar o aluguel enquanto aguardam a construção dos prédios se tornou insuficiente para a locação de imóveis na própria localidade (Decreto-lei nº7.597/1998, R\$500,00/mês), considerando a supervalorização imobiliária na região, após o início das obras, que fez os preços girarem em torno dos R\$700,00 para casas de dois quartos e R\$550,00 para barracões de três cômodos.

Que fazer, então, tendo em vista a revolução urbanística e arquitetônica representada pelo Complexo Moderno, vizinho das habitações às margens dos córregos poluídos que fluem antes e depois da Lagoa da Pampulha? Que fazer com seus habitantes? Que fazer em uma localidade ocupada de maneira informal justamente após o rompimento da barragem da Lagoa da Pampulha na década de 1950, que consagrou a área como propensa ao risco de inundações?

No que se refere ao Vila Viva, a abordagem das instituições do poder público desconsiderou a heterogeneidade social e cultural de seus habitantes, bem como os modos de vida existentes, e ignorou os direitos fundiários adquiridos pelos moradores de assentamentos informais utilizando-se, contudo, dos

discursos ambiental e urbanístico de modo a justificar o tipo de intervenção realizada (FERNANDES; PEREIRA, 2010). Esse modo de urbanizar as favelas é herdeiro do padrão excludente de produção e reprodução da própria cidade como um todo, desde sua fundação, como explicaremos a seguir.

Belo Horizonte foi a primeira cidade planejada da república brasileira. Entretanto, já à época de sua construção, entre 1893 e 1897, surgiram as duas primeiras áreas de ocupação irregular decorrentes da inexistência de condições adequadas de moradia para os operários responsáveis pela construção da nova capital mineira (GUIMARAES, 1992). A Comissão de Construção da Nova Capital havia proporcionado moradia para apenas 200 dos seus operários, tendo como consequência imediata a formação das ocupações Córrego do Leitão e Alto da Estação, compostas majoritariamente pelos operários do megaempreendimento, com cerca de 3.000 pessoas já em 1895.

Em 1902 ocorreu a primeira remoção de favela em Belo Horizonte e a subsequente construção da primeira área destinada aos trabalhadores operários, a chamada Área Operária. Motta (2010) realiza um histórico das políticas nacionais para habitação no Brasil, iniciadas na conjunção de acontecimentos do fim do século XIX: fim da escravidão e decorrente expulsão dos negros do campo em direção às cidades, chegada de imigrantes europeus para o campo e a nascente indústria brasileira. Isso gerou impactos nas cidades acarretando demanda inédita por moradia, transporte e demais serviços urbanos. Essa primeira remoção ocorreu em uma época em que não faltavam terrenos desocupados na capital, atual justificativa para as remoções forçadas em favelas do município e para o tipo de reassentamento operacionalizado.

Atualmente, Belo Horizonte possui 307 mil pessoas em favelas¹, ou “aglomerados subnormais”, o que corresponde a 13% de sua população, compondo 4,3% das favelas do Brasil, segundo estimativas do IBGE (PBH, 2012). De outra parte, a prefeitura de Belo Horizonte considera que 450 mil pessoas residem em habitações classificadas como “assentamentos precários” (PBH, 2012), distribuídas em 169 áreas consideradas irregulares, o que corresponde a aproximadamente 19% da população total da cidade.

O modo de intervir nas favelas é justificado pela Companhia Urbanizadora (URBEL) através da concepção de que os prédios verticais são a única possibilidade viável de reassentamento e que essa forma de habitar a cidade é inquestionavelmente melhor do que aquelas representadas por casas e barracões em lotes, cabendo ao poder público esforçar-se para convencer os atingidos a aceitarem o novo modo de vida:

¹ Também chamados “aglomerados subnormais”, O IBGE classifica assim áreas de ocupação irregular com no mínimo 51 domicílios.

Apesar dos benefícios óbvios que as intervenções trarão para as populações residentes nas áreas afetadas ao Programa e seu entorno, deve-se reconhecer os possíveis efeitos negativos inerentes ao remanejamento populacional involuntário. Para que sejam evitadas e mitigadas as situações negativas, é necessário o planejamento de um conjunto de ações que garantam condições, na medida do possível, para a reconstrução do habitat com a melhoria da qualidade de vida da população reassentada (PBH/URBEL, 2014).

Esse tipo de concepção não é uma exclusividade de Belo Horizonte, sendo que a incorporação do padrão construtivo do mercado imobiliário pelo Estado, foi uma constante ao longo do século XX e do início do XXI:

Na maior parte das vezes em que há investimentos públicos, há uma apropriação das reivindicações e a utilização de um discurso baseado em *um* modelo de cidade para legitimar e justificar um urbanismo que disciplina, normatiza e regulamenta as cidades e as pessoas que nelas vivem - especialmente os favelados e os membros de ocupações -, ignorando que a relação com o espaço diz de uma leitura e de uma relação com o mundo (REBOUÇAS, 2000), que, entre os diferentes sujeitos, são diferentes e até excludentes (MOTTA, 2010, p. 12-13).

As vilas São Tomás e Aeroporto se localizam na região Norte de Belo Horizonte, próximas à Pampulha, e foram constituídas ao longo das décadas de mil novecentos e cinquenta e mil novecentos e oitenta ao redor do córrego do Onça (ou ribeirão Pampulha). Tal contexto condiz com o padrão de crescimento urbano brasileiro descrito por Ermínia Maricato (2000), no qual a tolerância em relação à ilegalidade em determinados espaços e contextos é funcional à reprodução do próprio padrão historicamente excludente. Sem alternativas para a habitação popular, os governos permitiram a ocupação irregular, negando o direito à cidade:

Não é a norma jurídica, mas a lei de mercado que se impõe, demonstrando que nas áreas desvalorizadas ou inviáveis para o mercado (beiras de córregos, áreas de proteção ambiental, por exemplo), a lei pode ser transgredida. O direito à invasão é até admitido, mas não o direito à cidade. O critério definidor é o do mercado ou da localização (MARICATO, 2000, p. 161).

Tanto o mercado imobiliário excludente, quanto a insuficiência de políticas sociais voltadas a reduzir o déficit habitacional, promoveram a favelização de determinadas regiões da cidade, tendo como consequência a predação ambiental que põe em risco, principalmente, os próprios moradores de tais regiões. Promoveram também uma nova forma de legalismo² na qual a estratégia de obtenção de uma moradia legalizada só se torna viável, para muitos grupos sociais urbanos, através da ocupação “ilegal” de localidades informais para posteriormente sofrerem intervenções que culminem em legalização/formalização ou reassentamento conduzido pelo poder público em habitações construídas por empresas privadas (HOLSTON, 1993; TELLES, 2010).

Atualmente caracterizado pelo poder público como aglomerado São Tomás/Vila Aeroporto, a região está sob intervenção do Estado desde 2011 por meio do programa PAC FAVELAS / Pró-moradia³. Os recursos são executados pela prefeitura através do programa Vila Viva, coordenado pela Companhia Urbanizadora de Belo Horizonte (URBEL) sob responsabilidade da empresa Andrade Valladares Engenharia e Construção LTDA. O valor total do investimento, R\$96.673.700,00, busca atingir uma população de 4.017 famílias dos bairros, sendo que, destas, 1.360⁴ foram removidas.

A previsão de conclusão das obras era junho de 2015 (PBH/SMAI, 2014), porém, no ano de 2016 apenas as remoções das famílias e as demolições das casas haviam sido concluídas, sendo que apenas 128 dos 560 apartamentos destinados ao reassentamento haviam sido terminados e entregues aos beneficiários, e 176 sequer tiveram a construção iniciada, de acordo com os dados atualizados informados pela URBEL em reunião ocorrida em agosto do mesmo ano. Ao início das obras, havia a previsão de construção de 560 Unidades Habitacionais (apartamentos) para o reassentamento de parte das 1360 famílias removidas, sendo 440 apartamentos na própria área das vilas São Tomás e Aeroporto e 120 no bairro Juliana, localizado a 6km da área da intervenção. Na mesma reunião, foi informada a saída da equipe social e a retirada do posto de atendimento da URBEL, até então com funcionamento diário.

Essa reunião em 2016 não durou mais que oito minutos, pois assim que a funcionária técnica anunciou a retirada do posto de atendimento e a indefinição sobre o retorno das obras abandonadas pela construtora Andrade Valla-

² Por novas formas de legalismos descrevemos o deslocamento da “(..) discussão da tautológica e estéril binaridade legal ilegal, para colocar no centro da investigação os modos como as leis operam, não para coibir ou suprimir os ilegalismos, mas para diferenciá-los internamente, “riscar os limites de tolerância, dar terreno para alguns, fazer pressão sobre outros, excluir uma parte, tornar útil outra, neutralizar estes, tirar proveito daqueles” (FOUCAULT, 1997, p. 227 apud Telles, 2010, p. 102).

³ PAC FAVELAS – Programa de Aceleração do Crescimento para as Favelas.

⁴ Os dados foram obtidos por meios diversos, tais como entrevistas a gestores e técnicos, documentos oficiais e exposições da URBEL em reuniões e audiências públicas.

dares Engenharia e Construção LTDA, todos os moradores levantaram-se subitamente e se encaminharam para fora do Centro Cultural São Bernardo, onde a reunião estava ocorrendo. Deixaram os funcionários falando sozinhos, expressando assim a insatisfação frente às respostas evasivas dos representantes da Companhia Urbanizadora.

Cinco anos antes, as enchentes sazonais e a violência urbana local foram as duas questões socioambientais que justificaram a intervenção nas vilas, mobilizando os moradores a participarem ativamente pela conquista da urbanização como via de resolução dos problemas. Alguns depoimentos corroboram tais reivindicações:

Nem é por opção, mas é por “precisão” mesmo, porque, infelizmente, tá acontecendo muitas coisas ruins aqui no bairro. Porque a gente, assim, quando não corre da enchente, tá correndo de tiro. Todo mundo tá vendo aí, tá acontecendo pra tudo quanto é lado. Aqui não é o pior lugar. Não tá sendo o melhor, mas tá igual a todos os lugares. E infelizmente também, a gente também sofre um pouquinho até com os próprios policiais. Eles chegam assim e já vão entrando nas casas, entendeu? Então a gente tá... Tá tipo assim... Num tem pra onde correr. Ou é ou não é. A gente tem que sair, né?”⁵

[relação cotidiana com] os meus vizinhos? Criado e crescido juntos, é maravilhoso, né, só que cê fica assim: a minha vizinha mora do lado... Ela tá indo embora sexta-feira, né... E além de ser minha vizinha ela é minha madrinha, madrinha do meu irmão... A irmã dela também, que mora em cima, vai embora... Eu, eu ajudei ela a cuidar dos filhos dela, igual, ela faz parte... É mais família do que a própria família que está distante, porque tá no dia a dia da gente né... Aqui tem muita violência, questão de tráfico de drogas, né... O maior problema da gente hoje, em remoção das famílias, é porque uns vão e outros não... Essa primeira chuva que teve agora, mais forte, em Belo Horizonte, desse mês de setembro, que que acontece: já alagou a casa do meu pai e a casa do meu irmão...⁶

⁵ Entrevista gravada com Janete em 02/11/2011, antes de ser removida.

⁶ Entrevista gravada com Salete em 02/11/2012, antes de ser removida.

[decidimos nos mudar] porque a gente já não gostava tanto assim daqui, né, porque a violência, a gente não ficava assim tranquilo, você ia num bar podia na mesma hora acontecer um tiroteio e você ter que ir embora...⁷

Em geral, os moradores ressaltam as trajetórias de vida marcadas por sofrimentos, dificuldades e superações, além da importância dos laços sociais com vizinhos e parentes naquele lugar (MOTTA, 2013). Gustin utiliza o conceito de capital social e humano, a partir da experiência dos programas Pólos de Cidadania⁸ e Cidade e Alteridade⁹, para enfatizar a importância das relações de solidariedade em contextos semelhantes:

Em localidades de exclusão social, concebeu-se capital social e humano como a existência de relações de solidariedade e de confiabilidade entre os indivíduos, grupos e coletivos, inclusive a capacidade de mobilização e de organização comunitárias, traduzindo um senso de responsabilidade da própria população sobre seus rumos e sobre a inserção de cada um no todo. Estes elementos subjetivos manifestam-se em ganhos concretos sobre a resolução de seus problemas, por possibilitarem maior acesso aos direitos e conseqüente melhoria da qualidade de vida e de bem-estar. A comunidade passa a atuar como sujeito compreensivo e participante em seu meio social, ao invés de mero beneficiário de assistencialismos (GUSTIN, 2012).

A padronização do habitar e o direito a diferir: o caso dos carroceiros

Como caso paradigmático da urbanização nas vilas São Tomás e Aeroporto dedicaremos as páginas seguintes a um grupo social urbano bastante

⁷ Entrevista gravada com Maria em 09/11/2012 comentando os motivos pelos quais ela e os demais parentes que moravam na vila São Tomás preferiram receber as indenizações simples, juntá-las e comprar um lote com três barracões em Justinópolis, no município de Ribeirão das Neves. Apesar da mudança, Maria continuou trabalhando no bairro São Tomás.

⁸ Polos de Cidadania da UFMG é um programa interinstitucional, criado em 1995, voltado para a efetivação dos direitos humanos. Com sede na Faculdade de Direito da UFMG, busca aliar atividades de ensino, pesquisa e extensão com o objetivo de promover a inclusão e a emancipação de grupos sociais com histórico de exclusão e trajetória de risco.

⁹ Cidade e Alteridade: Convivência Multicultural e Justiça Urbana, é um programa interinstitucional, criado em 2012, sediado na Faculdade de Direito da UFMG.

comum nas favelas: os carroceiros. Na comunidade existem 33 carroceiros que, em sua maioria, aceitaram as Unidades Habitacionais em apartamentos. A Companhia Urbanizadora construiu um curral com baias concentradas para a habitação equina, em meio à área demolida, às margens do Córrego do Onça - que separa a vila São Tomás da vila Aeroporto.

Apesar de terem sido construídas como medida emergencial e “provisória”, as baias foram apropriadas sem grandes problemas pelos carroceiros, com exceção da caracterização como “provisórias”, dado que a localização foi justamente o lugar onde existia o famoso “curral do checa”, de um dos mais antigos carroceiros da região, falecido durante o início das obras. A edificação das baias significou uma espécie de ampliação do curral já existente, concentrando ali os cavalos que antes moravam nos respectivos lotes de seus donos. Manteve-se, dessa maneira, um dos centros de sociabilidade comunitária das vilas, potencializando-o.

Na escala do município, os carroceiros fazem parte da cidade de Belo Horizonte desde sua construção. Na época da edificação da nova capital de Minas Gerais, no fim do século XIX, os carroceiros exerciam um papel fundamental para o andamento das obras, sendo responsáveis por transportar os materiais e equipamentos.

Foram homenageados no ano de 2000 com a instituição do Dia Municipal do Carroceiro, comemorado todo primeiro domingo de setembro. Naquele ano foi fundado também o projeto “Carroça Legal”, que visa a regularização das carroças de acordo com as normas da Prefeitura. Os trabalhos acontecem a partir da parceria entre a Superintendência de Limpeza Urbana – SLU, a BHTrans (órgão regulador do trânsito de veículos nas vias urbanas) e a Faculdade de Veterinária da Universidade Federal de Minas Gerais – UFMG.

O projeto age em duas etapas: a primeira envolve a vistoria das carroças (medição do veículo e avaliação do estado dos pneus e freios, etc.) e dos cavalos, com a conferência do cartão de vacinação dos animais; a segunda etapa conta com um curso de 4 horas, cujo conteúdo inclui legislação para o trânsito e a circulação autorizada, cuidados básicos com os animais e regras de utilização das Unidades de Recebimento de Pequenos Volumes – URPV. Após a aprovação, cumprindo as etapas previstas, as carroças são emplacadas e os condutores recebem o Certificado de Registro e Licenciamento do Veículo de Tração Animal – CRLVTA. Existem, atualmente, cerca de 3 mil carroceiros cadastrados nesse sistema. Porém, de acordo com Lopes “*estima-se que, somados os não cadastrados, este número chegue a pelo menos 14 mil*” (2013, p. 23).

Duas etnografias foram realizadas com carroceiros em Belo Horizonte (LOPES, 2013; OLIVEIRA, 2017). Elas versam sobre o modo de vida carroceiro, as relações entre homens e animais, o vínculo do ofício às instituições públicas e a circulação no ambiente urbano, buscando ressaltar os aspectos socioculturais que informam esse modo de habitar a cidade. As etnografias

buscam sobretudo ampliar o entendimento sobre os carroceiros, dado que a maior parte das publicações sobre eles “*desenvolvem-se a partir da visão da precariedade social e tem como base estruturadora dados quantitativos, como o de renda e escolaridade*” (LOPES, 2013, p. 71)

Esse tipo de abordagem – informada pela ideia de carência social - acaba por ofuscar as outras dimensões da vida do carroceiro e restringir sua interpretação como simples executor de um ofício, despido de suas dimensões culturais mais profundas, como se todo carroceiro fosse reflexo de incapacidades ou incompetências para o exercício de trabalhos mais “modernos” com o auxílio da tração mecanizada/motorizada. Essa leitura desconsidera o fato de que o carroceiro representa uma alteridade urbana dentre muitas outras, fazendo-cidade a partir de comunidades morais compostas por humanos e cavalos desde as periferias urbanas por meio de um modo de vida transmitido ao longo de muitas gerações.

A suposta ruralidade do modo de vida carroceiro costuma ser acionada como corolário da marginalidade simbólica, associada à baixa escolaridade, à relação diferenciada com os animais e à relação com os resíduos que a cidade produz (LOPES, 2013), tal como se fossem quase-urbanos. A marginalidade geográfica para a qual têm sido empurrados ao longo das décadas cria, junto aos fatores enunciados acima e que compõem o dispositivo da gentrificação, a equivocada impressão de que eles estão fora do lugar, fora do ambiente urbano e fora da época moderna.



Figura 01 Aviso da URBEL para o afastamento dos animais dos locais das obras. A faixa está pregada nas próprias baias dos carroceiros. Fonte: Autor, 2012.



Figura 02 Local remanescente das antigas baias dos carroceiros. Fonte: Autor, 2012.

O zelo pela própria autonomia e o controle sobre o próprio ritmo e tempo de trabalho, além de uma organização social singular, são características fortes dos carroceiros. Com o objetivo de organizá-los em uma Associação de Carroceiros, a Companhia Urbanizadora iniciou reuniões quinzenais convocadas no posto da URBEL do São Tomás. Tais encontros eram marcados por forte hesitação e desconfiança dos carroceiros na relação com os funcionários técnicos. Por vezes a dificuldade na criação de pontes de legibilidade entre as partes era tão grande que as reuniões eram encerradas sem que os interesses mútuos ou antagônicos fossem de fato negociados.

Nem a URBEL, nem os próprios carroceiros sabiam ao certo quantos carroceiros existiam nas vilas antes do início do empreendimento. Sabe-se que muitos deles foram removidos de suas casas pela intervenção e que alguns migraram para outras áreas da região metropolitana com o objetivo de manterem o modo de vida autônomo e a coabitação, nos lotes, junto aos seus cavalos. No total, 20 dos trinta e três carroceiros atuais participaram do processo de criação da Associação.

Eles deviam olhar mais o lado do carroceiro, porque o carroceiro é uma tradição. Não é coisa que nasceu aqui em Belo Horizonte, não. É tradição! Você pode olhar pra você ver uma coisa, lá onde existe aqueles reis lá, que é os cavalos que tão puxando a carruagem. É uns cavalos bonitos, bem enfeitado,

mas você vê que é tradição, né? Você não vê cachorro nem porco puxando carroça, nem carregando príncipe ou rainha em cima, não. Então você vê lá, naqueles filmes de faroeste, aquelas coisas, tem aquelas carruagens e tal, então o animal é tradição. É tanto tradição, que a Prefeitura, o Estado, eles nunca falaram que não podia ter o animal, não. O único problema que tem é que é desorganizado, é desorganizado...¹¹

Os carroceiros das vilas foram indiferenciados na categoria “beneficiários”, e, como tal, foram inseridos no mesmo modelo de remoção e de reassentamento. Lidar com os carroceiros impôs aos funcionários do programa Vila Viva a necessidade de pensar como resolveriam a situação da habitação equina, e as negociações foram atravessadas por dificuldades em função das limitações próprias aos espaços de participação existentes, bem como a concepção de habitação que a informa. A inovação em relação aos Vilas Vivas anteriores, foi a criação de uma equipe para orientar os carroceiros sobre a Associação.

Entrevistador: Fala um pouco pra gente sobre a questão da sua casa, aqui. Como que eles vieram pra falar que o senhor ia ter que sair, a questão da indenização...

Seu Joaquim: Eles tão avaliando, né? Só que eles avaliou essa casa minha aqui em 54 mil, depois teve uns reajustes e eu não aceitei, porque não tem condições, a gente não acha em lugar nenhum pra comprar.

Entrevistador: Eles não deram um prazo pro senhor resolver não?

Seu Joaquim: Esse prazo aqui é a gente que manda, porque eles não podem dar prazo, não; porque eles não tão dando direito pra pessoa. Eu pedi uma segunda vistoria aqui.

Entrevistador: Quantos cômodos tem a casa do senhor?

Seu Joaquim: Essa aqui tem dois quartos, sala, cozinha, banheiro e corredor. É uma casa muito bem acabada. Onde é que você vai comprar uma casa dessa hoje, por 50.000? Não tem condição um trem desse não.

Entrevistador: E mesmo se achasse ia ser muito longe, né?

Seu Joaquim: É, e esse muitas vezes nem é o problema. O problema é que você chega lá e é tudo desorganizado, sem documento... Sair de uma favela pra ir pra outra não adianta,

¹¹ Entrevista gravada com seu Joaquim, antigo morador e carroceiro, dia 13/07/2012.

num é? E aí, é aquele trem que você não conhece ninguém, o povo fica tudo desesperado. É muito ruim.¹²

A desconsideração da dimensão cultural e da importância de ser carroceiro em Belo Horizonte é ainda legitimada por dados subdimensionados dos carroceiros “legalizados”, que acabam diminuindo sua expressão para a administração pública. A baixíssima adesão por parte dos carroceiros à regulamentação e legalização propostas pela PBH e UFMG se explica parcialmente pelo fato de ser voluntária e apenas criar deveres sem reconhecer quaisquer direitos, inclusive previdenciários. Isso acaba sustentando uma representação na qual a atividade estaria se extinguindo progressivamente. Essa baixa adesão talvez seja um dos motivos que legitimam a modificação da atuação da SLU sobre a atividade carroceira. Nas palavras da Coordenadora Social do Vila Viva:

Hoje há uma diretriz de governo não mais de incentivar a atividade carroceira, que já foi altamente incentivada. A SLU tinha uma série de projetos voltados para a questão dos carroceiros, que hoje estão sendo desarticuladas, assim, numa lógica de que há uma metrópole. (...) A cidade, no modo geral, adotou a política de que uma metrópole não se adequa muito com a ideia dos carroceiros. Que é uma atividade que vai se extinguir por ela mesma.¹³

Portanto, não só o trabalho dos carroceiros é desestimulado, como também é imposto um padrão de moradia cujo modelo é severamente criticado pelos moradores locais, sejam eles carroceiros ou não. A percepção dos moradores muitas vezes leva o tom da posição de seu Joaquim: sentem-se forçados a “escolher” a Unidade Habitacional como forma de reassentamento, porque os outros dois programas (indenização simples e reassentamento monitorado via PROAS) não são suficientes para a compra de imóveis equivalentes na região, isto é, que garantam as mesmas condições de vida e de trabalho anteriores à remoção.

Entrevistador: Mas essa pessoa que sai por muito pouco acaba indo pro prédio, pro apartamento, né?

Seu Joaquim: Mas o que eles tão querendo é isso mesmo. Onde não cabe nem uma cama de casal dentro. Aquelas coi-

¹² Idem.

¹³ Entrevista gravada com Ana Flavia, representando a coordenação social da intervenção da URBEL, dia 11/12/2012.

sinha apertadinha, mal estruturado. Então, o que que acontece? A pessoa não tem outra opção, não. Aí a opção da pessoa é apelar pra isso mesmo, né? Outra coisa que eu acho errado também: você passa pra um apartamentinho desses e só vai ter direito de vender depois de três anos. Quer dizer! Como é então que um cara pega a sua casa, demole um trem que é seu, e depois ocê não pode vender o apartamento? Eu acho que não tinha que ter esse negócio não. Uai, você tá entregando a sua casa e pegando um apartamento, aquele trem tinha que ser seu, eles não tinham nada que dizer que só pode vender daqui a três anos não. Então o quê que acontece? O cara não é dono de nada! Mas o que eu quero falar mesmo é mais sobre os carroceiros mesmo, pra eles tomar vergonha na cara e organizar isso, porque os carroceiro não aguenta mais esperar isso não, não aguenta não. O cara não tem onde morar, não tem onde colocar o animal, não tem nada...”¹⁴

A proposta de criação da Associação partiu da URBEL, e não dos carroceiros. Como esses não compartilhavam do interesse do poder público nesse tipo de associação, os questionamentos costumavam orbitar em torno de questões práticas que extrapolavam os limites definidos pela equipe da URBEL sobre o propósito das reuniões. Na reunião do dia 19 de dezembro de 2013, por exemplo, em que a pauta única seria a definição dos nomes a ocupar a primeira diretoria da Associação, as questões colocadas por parte dos carroceiros eram sobre “quanto iriam pagar pelas baias”, “quais taxas precisariam pagar”, “se iriam precisar dar dinheiro para o governo”, etc.

A reunião foi reconduzida diversas vezes no sentido de atender ao objetivo inicial: a escolha dos titulares e dos suplentes dos três cargos que seriam criados: Coordenação, Tesouraria e Secretaria. Além desses três cargos, a reunião deveria definir ainda dois membros para comporem o Conselho Fiscal, o que provocou grande alvoroço entre os participantes da reunião, que rejeitaram completamente a proposta, dizendo que aquilo era um absurdo: “colocar uns pra vigiar os outros não dá! Dá é morte!” ou “Eu quero saber é o preço. Só saber o valor e sair”, “eu não vou fazer nada nessa tal de associação, só vou fazer até receber as baias e depois não quero nem saber mais disso”¹⁵. Quase quatro anos se passaram e o Curral foi apropriado por todos os carroceiros, inclusive ampliando-o, mas a Associação nos moldes desejados pelo poder público jamais chegou a ser registrada.

¹⁴ Entrevista gravada com seu Joaquim, antigo morador e carroceiro, dia 13/07/2012.

¹⁵ Falas anotadas em caderno de campo na reunião do dia 19 de dezembro de 2013 entre os carroceiros e Urbel. A reunião foi gravada em áudio pelo pesquisador.

Adequação do novo bairro ao modelo de cidade e adequação de seus moradores ao modelo de reassentamento

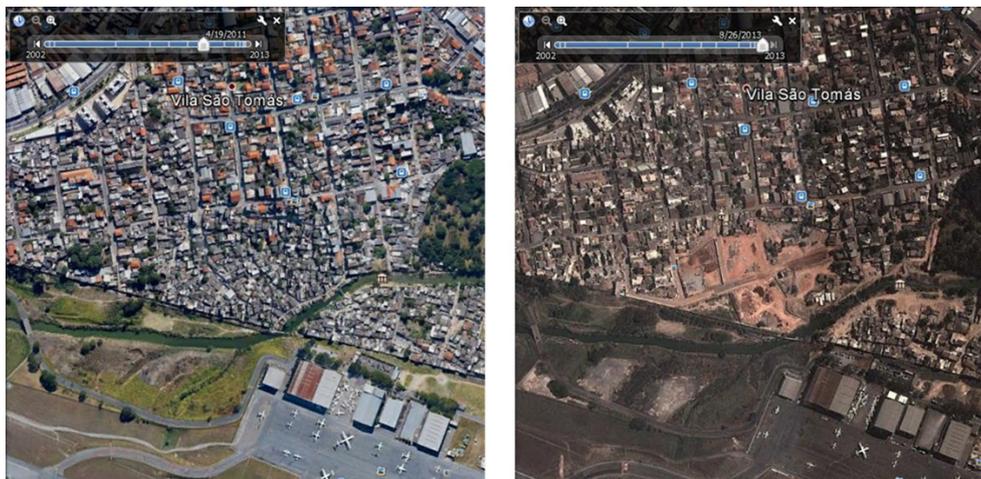


Figura 03 Comparação da localidade intervinda, entre 2011 (esquerda) e 2013 (direita). Fonte: Retirado e adaptado de Google Earth, 2014.

Ao anunciar o futuro da cidade de Belo Horizonte, a prefeitura caracteriza a cultura carroceira ou “ofício carroceiro” como estando fadados à extinção como decorrência inexorável do desenvolvimento econômico e da modernização tecnológica. No entanto, nos espaços de interlocução entre o Estado e os carroceiros, estes se mostraram despreocupados em relação às tentativas de controle e de imposição de uma burocracia regulamentar para suas inter-relações com os humanos e os cavalos. Rechaçando as promessas de “crescimento” possibilitado pela Associação, os carroceiros demonstraram uma tendência a ignorar conscientemente determinadas falas e interpelações para, em seguida, exigir explicações pontuais sobre prazos, taxas e procedimentos, ou *“como fazer pra terminar logo com isso”*.

A prefeitura de Belo Horizonte, através de sua empresa urbanizadora, busca impor aquilo que Carlos Vainer (2000) denomina cidade-empresa, ou “Planejamento Estratégico Urbano”, cuja franca expansão no Brasil e no restante da América Latina se legitima por meio da associação entre agências multilaterais, tais como Bird e Agência Habitat das Nações Unidas, com governantes, burocratas e urbanistas.

Apresentado como forma de alavancar o desenvolvimento econômico, o modelo difunde um “pensamento único” para as cidades, baseado num consenso que desconsidera as relações desiguais de poder. Esse tipo de consenso estaria caricaturado no trecho do texto “Cidades do Amanhã”, cuja edição inglesa é de 1988:

Cidades, a nova mensagem soou em alto e bom som, *eram máquinas de produzir riquezas*; o primeiro e principal objetivo do planejamento devia ser o de azeitar a máquina. O planejador foi-se confundindo cada vez mais com seu tradicional adversário, o empreendedor; o guarda caça transformava-se em caçador furtivo (CIDADES DO AMANHÃ, 1995 *apud* ARANTES, 2000, p. 21. Grifos no original)

É importante ressaltar, porém, que esse modelo importado colide com aspectos das realidades latino-americanas, dada a “*grande heterogeneidade social, por oposição às sociedades mais orgânicas do capitalismo originário*” (ARANTES, 2000:68), ou seja, o contraste entre os locais onde o modelo foi gestado e as realidades latino-americanas nas quais vem sendo incorporado é altíssimo. Em decorrência de tais diferenças, várias inadequações têm se apresentado, especialmente por questões socioculturais. Para organismos de defesa dos direitos humanos como a plataforma Dhesca Brasil (2008), os critérios para avaliar previamente os impactos das remoções devem levar em consideração os aspectos sociais e culturais, respeitando as condições de convivência preexistentes e outros impactos não materiais, inclusive traumas psicológicos.

A relatoria especial da ONU para a moradia adequada defende, por exemplo, que a remoção não pode ser realizada de forma discriminatória ou replicar padrões discriminatórios (ONU, 2011, p. 19) e deve considerar situações específicas de vulnerabilidade, sendo que o direito à moradia adequada precisa respeitar, no reassentamento, qualidade igual ou superior à original. A relatoria recomenda ainda a indenização justa e acomodação alternativa onde a adequação cultural seja respeitada. Entre outros fatores, que a “*forma da construção, os materiais usados e demais requisitos respeitem a expressão da identidade cultural das comunidades e grupos sociais.*” (PLATAFORMA DHESCA BRASIL, 2008, p. 12)



Figura 04 Reprodução de encarte institucional distribuído aos moradores pela UR-BEL. Fonte: Belo Horizonte, sem data.

Durante a pesquisa pudemos ter contato com anúncios como esse que replicamos acima. O encarte procura incentivar os moradores a optarem pelos 120 apartamentos construídos no bairro Juliana, na mesma região da cidade. Os quatro argumentos postos estão diretamente relacionados à valorização financeira do imóvel, como se o valor da habitação fosse restrito ao aspecto econômico, como se o valor de troca prevalecesse sobre o valor de uso. Ao lado direito, a convocação anuncia “*novo bairro, novos vizinhos, novos amigos*”, ou seja, “*vida nova*”, contrariando o objetivo oficial do Programa Vila Viva, cujo foco seria priorizar a permanência da população na localidade, e não remover a favela, como estamos sugerindo que acontece.



Figura 05 Reprodução de encarte institucional distribuído aos moradores pela UR-BEL. Fonte: Belo Horizonte, sem data.

Ainda que as enchentes e a violência urbana tenham sido problemas enfatizados pelos removidos – e justamente os fatores que ajudaram a minimizar as resistências ao projeto –, cabe salientar que o Vila Viva não é um programa de saneamento básico e tampouco de segurança pública. É, no discurso institucional, um programa de urbanização de vilas e favelas cuja propaganda enfatiza a permanência dos moradores na localidade. Entretanto, acaba por operacionalizar o dispositivo da gentrificação ao disseminar uma prática hegemônica de exclusão mediante mecanismos que se anunciam como holísticos, participativos e integrados ao contexto local.

Nesse sentido, com a justificativa de urbanizar, remove a população e com a justificativa de reassentar, impõe um modelo único de habitação, desconsiderando a diversidade de usos do território informada pela heterogeneidade sociocultural de seus habitantes. Por fim, como decorrência, acaba por promover a expulsão de determinados perfis populacionais da área sob intervenção, promovendo o dispositivo da gentrificação.



Figura 06 Entrega das primeiras Unidades Habitacionais. Destaque para o impacto gerado na paisagem urbana local, dado que modelo de habitação construído pelo empreendimento destoa enormemente do padrão construtivo local, implicado pela desconsideração dos aspectos socioculturais das moradias pela política governamental. Fonte: Autores, Março 2014.

Considerações finais

Gostaríamos de resgatar Das; Poole e a relação entre a violência e as funções do Estado, como chaves importantes para a compreensão das relações de legibilidade e ilegibilidade entre a empresa urbanizadora de Belo Horizonte e as famílias removidas. Para as autoras,

La cuestión no es si los deseos, miedos y expectativas alimentados en los márgenes y proyectados después en el estado son de alguna forma más éticos, justos o puros; la cuestión es que la complejidad de la experiencia vivida modula las

nociones de justicia y de la ley con tipos de imaginarios diferentes de los disponibles en los lugares y representaciones de la justicia y de la ley oficiales (DAS; POOLE, 2008, p. 25-26).

A partir de uma associação entre problemas concretos, normativas institucionais, campanhas publicitárias e uma cuidadosa seleção e gestão da legalidade, os projetos dominantes para “a cidade” - cuja unicidade especulada exclui inúmeras formas de fazer-cidade - ocultam ilegalidades dominantes, como as descritas por Maricato sobre a permissão à ocupação irregular e a negação do direito à cidade no processo de industrialização brasileiro. Nesse processo, criam um contexto em que a possibilidade de discordar, resistir e permanecer na localidade sem comprometer o próprio modo de vida é praticamente nula, exceto nos poucos casos em que as indenizações foram suficientes para a compra de outro imóvel semelhante.

A dinâmica de produção biopolítica e os efeitos da gentrificação urbana constatados em Belo Horizonte apresentam muitas questões em aberto, algumas das quais esboçamos aqui. Por detrás das construções discursivas pautadas por legalidades, positivities e melhorias sociais na urbanização das favelas belorizontinas, está também, a impossibilidade de reprodução social e cultural de modos de vida que se distanciem - inclusive pelo modo de fazer-cidade e habitá-la desde as periferias urbanas - do modo como as classes médias habitam a cidade e o território urbano.

Referências Bibliográficas

- AGIER, Michel. Do direito à cidade ao fazer-cidade. O antropólogo, a margem e o centro. *Mana*, v. 21, n. 3, p. 483-498, 2015.
- ARANTES, Otília 2000 “Uma estratégia fatal” em ARANTES, Otília; VAINER, Carlos; MERICATO, Ermínia. *A cidade do pensamento único*. Petrópolis: Vozes.
- BARBOSA, Jorge Luiz. As Favelas na Agenda Política do Direito à Cidade. *Revista ADvir*. Rio de Janeiro. n. 32. p. 61-73, 2014.
- BEVILAQUA, Ciméa. Etnografia do Estado: algumas questões metodológicas e éticas. *Revista de Antropologia Social*. Curitiba, edição especial, n. 3, 2003.
- DAS, Veena; POOLE, Deborah. “El Estado y sus márgenes. Etnografías comparadas” em *Revista Académica de Relaciones Internacionales*, n. 8, GERI-UAM, 2008.
- FOUCAULT, Michel. Sobre a História da Sexualidade. In: *Microfísica do Poder*. Rio de Janeiro: Edições Graal, 1979.
- FRÚGOLI JR, Heitor; SKLAIR, Jessica. O bairro da Luz em São Paulo: questões antropológicas sobre o fenômeno da gentrification. *Cuadernos de an-*

- tropología social, n. 30, p. 119-136, 2009.
- GUIMARAES, Berenice Martins “Favelas em Belo Horizonte: tendências e desafios” em *Análise e Conjuntura*, Belo Horizonte, v. 7, n. 2 e 3, 1992.
- GUSTIN, Miracy Barbosa de Sousa “A governança social em comunidades periféricas e de exclusão: questões de fundo sobre a efetividade.” *Revista do Observatório do Milênio*, Belo Horizonte, n. 3, 2012.
- HARAWAY, Donna. A partilha do sofrimento. *Horizontes Antropológicos*, v. 35, p. 27-64, 2011.
- HOLSTON, James. Legalizando o ilegal: propriedade e usurpação no Brasil. *Revista Brasileira de Ciências Sociais*, n. 21, p. 68-89, 1993.
- LOPES, Nian Pissolati “Homemcavalo: uma etnografia dos carroceiros de Belo Horizonte” Dissertação de mestrado, Depto de Antropologia, Universidade Federal de Minas Gerais, 2013.
- MOTTA, Luana Dias. A questão da habitação no Brasil: políticas públicas, conflitos urbanos e o direito à cidade. <<http://conflitosambientaismg.lcc.ufmg.br>>, v. 29, p. 06-11, 2010.
- MOTTA, Luana Dias. Sofrimento, responsabilização e desejo: uma análise dos processos decorrentes das mudanças de moradia no âmbito do Programa Vila Viva – Belo Horizonte. Dissertação (Mestrado em Sociologia). Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, UFMG. Belo Horizonte – MG, 2013.
- PBH/SMIAI, Secretaria Municipal de Assuntos Institucionais. Of. GIB 0090. Belo Horizonte, 07 de abril de 2014.
- PBH/URBEL. Metodologia de participação popular utilizada pelos técnicos na formação e implementação das políticas públicas de urbanização e reassentamento de populações. Belo Horizonte, 2014.
- PBH. BH tem 13% da população em favelas, índice superior ao de SP. Publicado em 23/02/2012; consultado em 18 de junho de 2014. Disponível em <<http://portalpbh.pbh.gov.br/pbh/ecp/noticia.do?evento=portlet&pAc=not&idConteudo=55789&pIdPlc=&app=salanoticias>>
- PLATAFORMA DHESCA BRASIL, Direito Humano à Moradia e Terra Urbana. Coleção Cartilhas de Direitos Humanos - Volume I. Brasília, 2008.
- OLIVEIRA, Ricardo Alexandre Pereira de. Dispositivo da gentrificação: etnografia da intervenção do Estado para fins de urbanização nas vilas São Tomás e Aeroporto, em Belo Horizonte – MG. Monografia apresentada ao curso de Antropologia – UFMG/FAFICH. 2014
- OLIVEIRA, Ricardo Alexandre Pereira de. Carroça livre: uma etnografia com os carroceiros e cavalos da vila São Tomás e adjacências. Dissertação de mestrado, Depto de Antropologia, Universidade Federal de Minas Gerais, 2017.
- ONU, 2011. Relatoria Especial da ONU para a moradia adequada. Como atuar em projetos que envolvem despejos e remoções?

TELLES, Vera da Silva. “Nas dobras do legal e do ilegal: Ilegalismos e jogos de poder nas tramas da cidade”. *DILEMAS: Revista de Estudos de Conflito e Controle Social* Vol. 2 - no 5-6, 2010.

VAINER, Carlos B. “Pátria, empresa e mercadoria: notas sobre a estratégia discursiva do Planejamento Estratégico Urbano” em ARANTES, O. et al. *A cidade do pensamento único: desmanchando consensos*. Petrópolis: Vozes, 2000.

autores Ricardo Alexandre Pereira de Oliveira

É mestre em Antropologia pela Universidade Federal de Minas Gerais (2017), e bacharel em Antropologia com habilitação em Antropologia Social (2014) pela mesma instituição.

Ana Beatriz Vianna Mendes

É Professora Adjunta de Antropologia do Departamento de Antropologia e Arqueologia da Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG) e do Programa de Pós-Graduação em Antropologia Social da mesma Universidade. Tem bacharelado em Ciências Sociais (Unicamp, 2003), Mestrado em Antropologia Social (UFSC, 2005) e Doutorado em Ambiente & Sociedade (Unicamp, 2009).

Recebido em 31/03/2016

Aceito para publicação em 05/10/2017