

Possibilidades da leitura físico-espacial como instrumento de política pública – o caso da Savassi

Resumo: Atualmente interessa aos gestores públicos estudar as áreas públicas das cidades e apontar elementos que possibilitem o resgate de sua vitalidade e qualidades, a fim de que estas não se percam. Este artigo apresentará parte dos resultados de uma pesquisa desenvolvida nas disciplinas de Urbanismo e Meio Ambiente do curso de Gestão Pública e de Planejamento Urbano do Curso de Arquitetura do UNI-BH no ano de 2007. O estudo consistiu no desenvolvimento de leituras físico-espaciais de um centro comercial urbano - o bairro Savassi, com o objetivo de analisar alguns dos problemas que vêm favorecendo o seu processo de degradação, para no final, indicar alguns critérios de intervenção urbanística.

Palavras chaves: Savassi, centro comercial urbano, intervenção urbana, leituras físico-espaciais.

INTRODUÇÃO

Nas grandes cidades brasileiras, como Belo Horizonte, as áreas comerciais - de centro e de bairros - vêm sofrendo um processo crescente de deterioração, o qual se agravou a partir do final do século passado. Inúmeras questões têm sido muito investigadas no âmbito da Sociologia, da Mercadologia e da Economia. Tais disciplinas geralmente atribuem o fenômeno do esvaziamento dos centros urbanos às questões socioeconômicas, de segurança pública ou de propaganda persuasiva. No entanto, ainda são poucas as pesquisas que demonstrem que as qualidades arquiteturais e urbanísticas têm influência nesse esvaziamento.

Alguns estudos indicam que uma das razões pelas quais os centros comerciais urbanos se

deterioram e perdem clientes é a precariedade das condições de habitabilidade dos seus espaços, os quais geram inúmeros conflitos com os usuários. Dentro deste contexto, é de vital importância o desenvolvimento de metodologias que possibilitem uma leitura desses espaços [1].

De acordo com cada cultura, cada evento pode ser agrupado em padrões com a respectiva forma arquitetônica [2]. Existe uma reciprocidade entre esses padrões e o ambiente construído, uma influência mútua. Essa reflexão é coerente com o pensamento de outros autores, como Mumford [3] e Rapoport [4] e Alexander [5]. O primeiro reflete sobre as transformações da civilização urbana, com os respectivos papéis representados pela arquitetura e o processo cultural nesse contexto. Já

Rapoport afirma que o recinto residencial está composto de “*assenta-mentos*” do comportamento de seus habitantes, e que a forma dos “*assentamentos*” pode dar-se de maneira diferente em cada tipo de cultura. Para Alexander, “*os padrões de acontecimentos variam consideravelmente de pessoa para pessoa, de cultura para cultura*” [6]. Os padrões de acontecimentos, para esse autor, sempre estão diretamente relacionados com os padrões geométricos do espaço.

Todavia, para os eventos acontecerem, necessitam, além do espaço adequado às suas finalidades, do tempo, não definido por números, ou dias, mas do tempo vivido, do tempo social, e não físico. Os grupos sociais com tempos diferentes podem entrar em conflito em um mesmo espaço, por exemplo, na rua. Carros em alta velocidade e pessoas querendo atravessar a rua estão em conflito, pelo uso de um mesmo espaço. Por isso, ao planejarem, os gestores públicos devem considerar em conjunto: tempo, espaço e evento.

Para observar os fenômenos urbanos, podem-se utilizar dois métodos: observação por meio de instrumentos, tais como questionários, e observação sistemática direta. Para Malard, os questionários não possibilitam muitos dados para uma avaliação mais abrangente com relação às

aspirações, à satisfação e a outros fenômenos subjetivos [7]. A observação direta do objeto, ou seja, as leituras físico-espaciais possibilitam abarcar múltiplos aspectos dos fenômenos, o que os questionários não poderiam fazer. É possível estabelecer leituras dos objetos em uso as quais evidenciem os elementos arquitetônicos que estão em conflito com os usuários e afetam os fenômenos ligados à habitabilidade. Apenas durante o uso é possível observar se o equipamento é apropriado

A Região da Savassi, tradicional centro comercial de Belo Horizonte enquadra-se dentro de áreas que vêm sofrendo processo de degradação. A região sofreu uma grande transformação, no que diz respeito ao uso e ocupação do solo. Muitas residências foram adaptadas ou, mesmo, substituídas para o comércio e serviços requintados. Hoje, esse comércio já não mostra o crescimento anterior, e a Savassi apresenta sinais de degeneração característicos das áreas urbanas atuais, embora ainda continue a ser um local de referência da cidade.

Contexto histórico da Savassi

A Região da Savassi, está inserida no Bairro Funcionários, sendo delimitada pelas Ruas Rio Grande do Norte, dos Inconfidentes, Sergipe e Avenida do Contorno. Contidas

também nesse espaço, encontram-se trechos das Ruas Tomé de Souza, Antônio de Albuquerque (paralelas à Rua dos Inconfidentes), Avenida Getúlio Vargas, e parte das Ruas Paraíba, Pernambuco, Alagoas (paralelas à Rua Rio Grande do Norte) e a Avenida Cristóvão Colombo, segundo definição da *Lei de Uso e Ocupação do Solo de Belo Horizonte*. No cruzamento das duas últimas avenidas referidas anteriormente, localiza-se a Praça Diogo de Vasconcelos, hoje conhecida como Praça da Savassi. No extremo noroeste, limite com o Bairro de Lourdes, localiza-se a Praça da Liberdade, outro forte referencial histórico de Belo Horizonte .

A importância simbólica da Savassi começa a transparecer, quando se instala na Praça, em 1963, o Pirulito, o obelisco que fora construído para ser o referencial do centro da cidade de Belo Horizonte, posição que vinha ocupando, na Praça Sete, desde 1922.

A partir de 1970 o comércio mais sofisticado abandona o Centro de Belo Horizonte, cujas condições ambientais mostravam sinais de deterioração, indo concentrar-se na porção sul do Bairro Funcionários, ou seja, na Região da Savassi “o qual se expande rapidamente em virtude de seu significado de status e modernidade, reforçado pelo adensamento da área nobre da cidade” [8].

O papel exercido, primeiro pela Rua da Bahia, na década de 20, e depois pela Avenida Afonso Pena como lugar de sociabilidade (com base no comércio e no lazer), começou a ser abalado, após sinais de semi-saturação dessas áreas, com a consolidação de um centro comercial mais requintado, que ia surgindo na Savassi.

Percebe-se que dois fatores contribuíram para o processo que aconteceu na Região da Savassi, primeiro, a facilidade de se estacionar e, segundo, o comércio mais sofisticado, o qual gerava um fluxo de consumidores de maior poder aquisitivo. Os lojistas pertencentes à Associação dos Comerciantes da Savassi lançavam mão de campanhas publicitárias que estabeleciam estratégias para vender a imagem ideal da Região, as quais “... *ênfatizavam as facilidades oferecidas pela Savassi, particularmente a de estacionamento que, na década de 70, ainda não oferecia grandes dificuldades ...*” [9].

Já pelo final dos anos de 1977, o alto da Avenida Afonso Pena começa a concorrer com a Praça da Savassi, em termos de ponto de encontro e, em 1979, o Pirulito retorna ao seu lugar de origem, na Praça Sete. Começa a grande transformação físico-espacial da região.

As casas residenciais, em sua quase totalidade, passaram por adaptações para a instalação de *boutiques* e bares, bem como deram lugar a grandes edifícios, ancorados pela nova lei de uso do solo aprovada em 76 [10]. A Savassi sofreu um processo de transformação, em termos de uso, com um ritmo de construção acelerado.

Posteriormente fecham-se os quarteirões da Rua Antônio de Albuquerque e o de cima da Rua Pernambuco, e abrem-se os cruzamentos das Avenidas Getúlio Vargas e Cristóvão Colombo, a fim de se dar maior fluidez ao trânsito crescente. Segundo afirma o jornal do final da década:

“... a Savassi, nas horas de rush, tem ônibus e carros demais, o trânsito engarrafa facilmente. Não adiantou ter construído a trincheira da Rio Grande do Norte para a antiga BR, por sobre a Contorno” [11].

No fim dos 90, já predominam, na Savassi, os serviços de representação e as atividades financeiras. A região apresenta sinais de saturação e redução dos padrões de qualidade urbana. A Padaria da Savassi cedeu espaço a uma rede de confecções, e, posteriormente, a uma multinacional no ramo das telecomunicações, já sofrendo as influências da nova Lei de Uso do Solo de Belo Horizonte [12].

Atualmente, constata-se que as ruas já não possuem mais a tranquilidade de outrora, e as lojas,

as *boutiques* de *griffes*, substituídas por outras não tão sofisticadas, procuram novos espaços para se localizar e atender à clientela de maior poder aquisitivo. Mesmo assim, a região impõe-se, pela quantidade de empresas prestadoras de serviços, bem como pelo número de bons espaços voltados para o lazer.

Uma introdução nas leituras físico-espaciais da Savassi

Através das leituras realizadas percebe-se que o movimento da Região da Savassi, tanto de pessoas como de veículos, difere muito em relação aos dias e horários da semana. Os horários em torno das oito, das doze e das dezoito horas são os que recebem um maior volume de veículos e pessoas durante a semana, principalmente nas Avenidas Getúlio Vargas e Cristóvão Colombo e nas Ruas Alagoas e Rio Grande do Norte, que são ligações importantes para outras regiões de Belo Horizonte. A Praça Diogo de Vasconcelos, coração da Savassi, por ser cortada por duas importantes avenidas, recebe o maior fluxo de veículos leves e pesados, de transportes coletivos e também de pedestres. As demais ruas que constituem essa região mantêm um trânsito de veículos menor e mais tranquilo, sendo

que algumas são utilizadas basicamente como estacionamento, pois servem de retorno ou são ruas sem saída, como é o caso de trechos das Ruas Antônio de Albuquerque e Pernambuco. Nos sábados pela manhã, na região, o fluxo ainda é grande, só que menos agitado que nos dias úteis da semana. Já no período da tarde e aos domingos, diminui bastante o movimento. À noite, porém, sobretudo nos fins de semana, há um grande movimento na Savassi, gerado pelos bares, restaurantes, lanchonetes, além das boates, que atraem muitas pessoas, junto com um grande número de veículos, os quais não chegam a ser perturbadores, como durante a semana nos períodos do dia, a não ser nas áreas mais próximas aos serviços referidos anteriormente. A Praça Diogo de Vasconcelos é também muito freqüentada à noite. Durante a última copa do mundo de futebol, ela foi um dos pontos da cidade de grande concentração de torcedores, atestando a sua característica espacial de atração perante as áreas lindeiras da cidade.

De maneira geral os passeios apresentam, em média, cinco metros de largura nas avenidas e dois metros nas demais ruas, com duas particularidades. A primeira é na Rua Rio Grande do Norte, nos trechos laterais à trincheira, onde há uma brusca redução na largura do passeio, que se reduz a aproximadamente 1,20 m. Em algumas esquinas, existem alargamentos dos pás-

seios, criados devido à necessidade de se fazer um direcionamento do tráfego. Isso possibilita a criação de um espaço maior de circulação de pedestres e uma ambientação melhor, com jardineiras de pequena altura, como é o caso da esquina entre a Avenida Cristóvão Colombo e a Rua dos Inconfidentes, onde foi criada uma pequena pracinha com alguns bancos. Os passeios, em toda a área pesquisada, não possuem uma regularidade de revestimentos, variando entre a pedra portuguesa, o ladrilho hidráulico, as pedras ardósia ou são tomé, a cerâmica ou o cimento áspero. O estado de conservação dessas calçadas não é satisfatório, com alguns pontos deteriorados, originando desníveis, falta de concordância ou, mesmo, a ausência de revestimentos. Em alguns trechos das vias que formam a região, foram encontrados rebaixamentos abruptos do meio-fio, os quais interferem na livre circulação dos transeuntes. Isso é devido principalmente à falta de estacionamento nos pontos comerciais, os quais tentam atenuar o problema adotando essa solução. Um exemplo encontra-se na Avenida do Contorno, próximo à esquina com a Rua Rio Grande do Norte, onde o rebaixamento do meio-fio para acesso de veículos, junto com o estacionamento sobre a calçada, dificulta, e muito, a circulação de pedestres e o trânsito de veículos, que é mais intenso, livre e rápido no acesso à Avenida Nossa Senhora do Carmo. Na Rua Alagoas, devido

à necessidade de se estacionar na rua, aliada à falta de lugares para isso, diante de alguns edifícios, colocaram-se tubos de aço nas calçadas, de maneira a evitar a parada de veículos em frente às suas garagens, ou mesmo nas calçadas, criando barreiras à circulação de pedestres.

O porte das árvores do canteiro central da Avenida Getúlio Vargas, entre as Ruas Rio Grande do Norte e Alagoas, da Praça Diogo de Vasconcelos e da Avenida Cristóvão Colombo, no trecho compreendido entre a Avenida do Contorno e a Rua Alagoas, com suas largas copas projetando-se por toda a largura dessas vias, cria um ambiente de envolvimento [13], diferentemente das outras vias, que, embora sem canteiro central, possuem, às vezes, uma vegetação de árvores de grande porte, dispersa, ou ainda de copas ralas. Uma peculiaridade observada na área de pesquisa fica por conta da existência de duas palmeiras, com aproximadamente nove metros de altura, localizadas na Rua Fernandes Tourinho, próximo à Rua Pernambuco, as quais passam despercebidas, devido ao fundo, constituído por prédios com vários andares.

Enquanto, durante o dia, a vegetação contribui para criar ambientes diferenciados e acolhedores, à noite, as ruas onde há maior vegetação são escuras, porque a iluminação pública está por cima das copas das árvores.

Somente num pequeno trecho da Avenida Getúlio Vargas isso não acontece porque, existem, além das luminárias superiores dos postes, luminárias abaixo das copas das árvores, que contribuem para proporcionar uma melhor iluminação da rua.

No que diz respeito aos mobiliários urbanos, em toda a área pesquisada na Região da Savassi, encontrou-se um número reduzido de lixeiras, sendo que a maior parte delas fica concentrada na Avenida Getúlio Vargas e em torno da Praça Diogo de Vasconcelos. Foram criadas jardineiras altas e fixas em paralelepípedo nessa praça, as quais acabam por oferecer uma proteção maior nas esquinas, ao mesmo tempo direcionando o pedestre para a travessia dentro da faixa a ele destinada e originando interessantes nichos na praça, bastante concorridos.

Outro aspecto importante com relação ao mobiliário refere-se aos bancos. Eles estão restritos aos espaços da praça, onde são bastante utilizados, principalmente no horário do almoço, durante os dias úteis, e no largo entre a Rua dos Inconfidentes e a Avenida Cristóvão Colombo, onde já não há um uso grande dos mesmos, principalmente devido à proximidade com a avenida, de grande movimento. Na Praça Diogo de Vasconcelos, além dos bancos incorporados às jardineiras, existem bancos em aço inox, com encosto e mais longos, além de mesas

com sombrinhas, que são muito utilizados para encontros, namoros, conversas, ajudando a criar uma melhor ambientação. À noite, tais espaços tornam-se uma área de grande movimento, com pessoas utilizando as mesas e bancos, conferindo àquele canto da praça uma identidade diferenciada do restante da Savassi.

Continuando com as leituras físico-espaciais a Rua Pernambuco é uma das ruas que se destacam, porque nela existe, em todas as esquinas, algum tipo de mobiliário urbano, diferenciando-se das demais ruas com relação a esse aspecto. Em cada esquina, existe um telefone público, e entre a Avenida Getúlio Vargas e a Rua Tomé de Souza, encontram-se quatro lixeiras em bom estado de conservação, junto ao McDonald's.

Quanto à sinalização, não há, na Savassi, uma coerência e uma integração. As placas de trânsito seguem o padrão viário, sem nenhum requinte ou *design* mais elaborado. Já as placas de publicidade são colocadas sem nenhuma regulamentação, causando grande poluição visual, visto não haver padronização, ou, mesmo, qualquer preocupação quanto à adequação à paisagem.

As transições entre o público e o privado foram analisadas, e observou-se que as construções mais recentes, posteriores a

1976, por possuírem afastamento maior da rua, de três a quatro metros, proporcionam a sensação de um alargamento do espaço, no nível do pedestre. Já nas outras construções, o alinhamento da fachada coincide com o do passeio. Nota-se que os afastamentos dos primeiros andares dos edifícios de uso misto localizados, por exemplo, na Rua Sergipe, no trecho entre a Avenida Getúlio Vargas e a Rua Fernandes Tourinho e entre esta e a Rua Antônio de Albuquerque, além de criarem áreas maiores de transição entre o público e o privado, proporcionam uma área de circulação mais confortável para os pedestres. Os afastamentos das edificações ocasionam espaços mais amplos de troca do privado para o público, sendo que, em alguns setores, como na esquina da Rua Pernambuco com a Rua Tomé de Souza, juntamente com o afastamento, não há o balanço característico dos demais edifícios, criando um espaço de amplidão na esquina, não encontrado nos outros.

As silhuetas que as construções proporcionam são diferenciadas, devido principalmente às localizações pontuais dos edifícios de uso misto, comercial e residencial, que possuem desde um até vinte e quatro pavimentos. Embora sofrendo a Savassi com a especulação imobiliária e a tendência de verticalização, há um equilíbrio entre os edifícios com maior número de

pavimentos e os de menor altura, de um a dois andares.

A iluminação pública das ruas e praças é importante, para permitir uma melhor visibilidade durante a noite, além de dar uma maior segurança aos pedestres, no sentido de se evitar a existência de áreas escuras, propensas a se tornarem esconderijo de marginais. Faz-se necessária, em toda a área pesquisada, uma iluminação mais eficiente, já que, em boa parte das ruas da Savassi, ela, além de não ser eficiente em termos de luminosidade, apresenta luminárias localizadas acima das copas das árvores, o que impede uma iluminação satisfatória das calçadas. Na região da Praça Diogo de Vasconcelos, verificou-se que as áreas com uma adequada luminosidade, como a próxima à Cafeteria Três Corações, são muito utilizadas durante a noite pelas pessoas, e as outras, como na esquina das Avenidas Getúlio Vargas e Cristóvão Colombo, onde predominam as áreas escuras, são evitadas, tanto para a circulação como para permanência na praça.

Observa-se a necessidade de um maior conforto e mesmo funcionalidade para os usuários do espaço público é comprometida com relação à localização e à quantidade de lixeiras nas calçadas. Conforme foi verificado na descrição, no que diz respeito ao mobiliário existente na Região da

Savassi, a carência de lixeiras em algumas ruas acaba por favorecer que algumas pessoas joguem o lixo na própria rua, ou por levá-las a caminhar muito para achar uma lixeira. Isso acontece principalmente nas ruas e nos trechos das avenidas, como a do Contorno e a Cristóvão Colombo, mais distantes da Praça Diogo Vasconcelos, local onde se concentra grande parte das lixeiras da região.

O excesso de propagandas no espaço público da Savassi dificulta a visão da paisagem natural e dos edifícios, escondendo informações necessárias para orientar a circulação de pedestres e motoristas, como, por exemplo, placas de sinalização e marcos arquitetônicos, causando uma aparente desorganização visual aos pedestres. Existe uma falta de disciplinamento quanto aos locais apropriados para as propagandas, as quais são colocadas sem nenhuma adequação à paisagem.

Da mesma maneira que no item anterior, a legibilidade dos espaços públicos é importante para que as pessoas possam localizar-se, e, mesmo, estabelecer um referencial. A legibilidade está relacionada com a capacidade de reconhecer e organizar as partes, bem como a sua clareza. Os marcos permitem a orientação da estrutura espacial [14]. Na Savassi, os elementos

marcantes restringem-se a alguns edifícios. A Praça da Savassi, hoje, é, para as pessoas, mais conhecida como o cruzamento das Avenidas Getúlio Vargas e Cristóvão Colombo. Essa falta de marcos estimula uma carência de referenciais para as pessoas e cada vez mais uma dissociação entre o espaço público e os indivíduos.

Devido à atração de veículos que o comércio e os serviços promovem, a necessidade de estacionamento é grande em toda a Savassi. Este acontece ao longo de todas as ruas e Avenidas, sendo preferentemente paralelo ao alinhamento das calçadas e nos dois lados da via. Normalmente, o que é observado é que os carros, em sua maioria, param bem próximos uns dos outros, dificultando, e muito, quando algum pedestre necessita de atravessar por entre eles. Nos fins de semana, esse conflito desaparece em boa parte da região, acontecendo somente em frente dos bares.

Os usos comerciais e de prestação de serviços promovem grandes conflitos para o uso residencial. Os dois primeiros são geradores de tráfego, tanto de pessoas como de veículos, contribuindo para quebrar a tranquilidade da área e dificultando o acesso às unidades residenciais, bem como contribuindo para a formação dos engarrafamentos. Nas principais avenidas da região, existem poucas unidades

residenciais, as quais apresentam, segundo pesquisa junto a imobiliárias, dificuldades para o aluguel, devido à falta de tranquilidade. À noite, embora alguns usos ligados aos serviços e de boa parte do comércio já não propiciem uma grande movimentação na região, os bares acabam por contribuir para atrair muitas pessoas e conseqüentemente, os veículos, trazendo consigo inconvenientes, como, por exemplo, o barulho.

Os problemas gerados pela grande circulação de veículos na Região da Savassi ocorrem, principalmente, nas avenidas e nas Ruas Alagoas e Rio Grande do Norte, que são vias de acesso à Savassi e verdadeiros corredores viários. Os problemas que esse tráfego intenso causa estão relacionados com a poluição atmosférica, resultante do monóxido de carbono dos escapamentos dos carros, os engarrafamentos, os acidentes de trânsito, sendo os mais comuns, as colisões e os atropelamentos. A necessidade de segurança e conforto para os pedestres é comprometida por esses problemas, os quais afetam a habitabilidade.

Considerações finais

Tuan define topofilia como os “... *laços afetivos dos seres humanos com o meio ambiente material...*”, e complementa, afirmando que “*A construção do mundo*

ideal é uma questão de remover os defeitos do mundo real” [15]. Remover elementos com defeitos dos espaços ajusta-se bem ao nosso propósito, visto que a adequação do espaço a nossas necessidades torna-o mais atraente e agradável.

O desenvolvimento da pesquisa envolvendo a metodologia de leitura físico-espacial possibilitou identificar conflitos existentes na região.

As mudanças nas condições do tráfego em uma rua e a busca por áreas de estacionamento têm impacto significativo no ambiente pela população usuária, como ocorreu na Região da Savassi. Exemplo desse fenômeno é o que se passou na Rua Rio Grande do Norte, a qual teve seu tráfego alterado, de via local para via de travessia, em função de obras da trincheira. Da predominância do ambiente humano mais acolhedor, próprio das vias locais, passou para a predominância do veículo, próprio das vias preferenciais de tráfego, afetando, com isso, a sua habitabilidade. Para tanto, os alargamentos dos passeios que existiam nessa rua e a possibilidade de uma travessia mais confortável desapareceram, para possibilitar a abertura maior da via. Isso, juntamente com a modificação de outros elementos para favorecer o tráfego de veículos, provocou substanciais modificações, principalmente da ambiência e da

identidade, bem como da privacidade, o que reduziu a qualidade de sua habitabilidade. É necessário que, quando se propõe a revitalização de áreas como a Savassi, o espaço urbano seja tratado, não apenas em função do tráfego de veículos, mas também em função dos fenômenos como a ambiência e a identidade, importantes, conforme se verificou nas análises anteriores.

Sem levar em conta a falta de segurança, que é resultante de questões sócio-econômicas, desejamos de nossas ruas: prédios bonitos, passeios onde seja possível caminhar com conforto, largos ajardinados, bancos para sentar, ver e ser vistos. A contribuição que a Arquitetura pode prestar ao processo de revitalização dessas áreas é enorme, indispensável mesmo.

Contudo, mesmo com todos os conflitos que foram detectados, a Savassi mantém o seu *glamour*, ante a cidade de Belo Horizonte e a nossa memória. Ainda é um lugar de relevância e, sem dúvida, pode-se contribuir para sua revitalização, não só como uma tarefa de maquiagem urbana, considerando apenas a imagem, mas proporcionando mais conforto às pessoas, atendendo a seus desejos e necessidades, não só vinculados ao desenvolvimento de atividades voltadas para o comércio, como também para o lazer.

Para funcionar bem como equipamento de morada, a Savassi deve exercer a plenitude de suas funções, de maneira a possibilitar o pleno desenvolvimento da qualidade de sua habitabilidade, e a menor interferência nos fenômenos a ela ligados, principalmente os de ambiência e identidade, os quais se viu serem os mais afetados ali. De acordo com os resultados obtidos nas análises, convém apresentar, para proporcionar uma maior habitabilidade à Região da Savassi, as recomendações que se seguem.

- Remodelação dos passeios, criando-se critérios para a execução desta, com relação aos materiais de revestimento utilizados, evitando-se os pisos derrapantes; também uma uniformização dos pisos, procurando evitar desníveis e buracos. Eliminação das obstruções dos passeios, como canos colados para evitar estacionamentos sobre eles.
- Programa de revitalização dos prédios, criando incentivos para a melhoria na aparência destes, permitindo uma melhor ambiência e identidade.
- Limpeza periódica dos bueiros e readequação das canaletas destinadas à drenagem pluvial, de maneira a permitirem um melhor escoamento das águas das chuvas.
- Melhoria da iluminação pública, com a instalação de, por exemplo, luminárias abaixo das copas das árvores, e adequação da iluminação da Praça Diogo de Vasconcelos.
- Programa junto a empresas públicas e privadas, para a melhoria do mobiliário urbano, com a colocação de lixeiras em todas as ruas e construção de abrigos maiores e mais confortáveis.
- Adequação dos sinais de pedestres, sincronizando-os para uma travessia mais confortável das ruas, evitando as paradas nos canteiros centrais.
- Programa junto às entidades comerciais, para a regulamentação e a padronização das placas de propaganda e de nomes das lojas, possibilitando uma melhor visibilidade dos prédios, o que está diretamente relacionado com a identidade.
- Com vistas também à identidade, a criação de tótems com placas indicativas, de maneira a proporcionar uma maior orientação.
- Estudo de espaços apropriados para a colocação de mesas, de maneira a não ocuparem toda a calçada.
- Organização espacial, criando largos nas ruas paralelas e perpendiculares às avenidas da região, estimulando, também, espaços que proporcionem o encontro das pessoas, e não apenas a passagem de veículos.

Após essas recomendações para a melhoria da habitabilidade da Região da Savassi é importante que também sejam consideradas medidas que promovam uma redução do tráfego de passagem nas principais avenidas da região. Tal medida promoveria a redução dos ruídos, da poluição, dos congestionamentos e dos conflitos entre as pessoas e esses equipamentos.

Por fim, há de se considerar as limitações das leituras físico-espaciais que se restringem aos aspectos arquitetônicos e urbanísticos do espaço. Para ter-se uma visão mais abrangente é necessária a complementação com outras pesquisas, como por exemplo, econômicas e sociais.

Referências bibliográficas

- [1] MALARD, Maria Lúcia. *Brasilian low cost housing : interactions and conflicts between residents and dwellins*. Tese de Doutorado pela Universidade de Sheffield, UK, 1992.
- [2] MUMFORD, Lewis . *A cultura das cidades*. Belo Horizonte: Editora Itatiaia, 1961
- [3] MUMFORD, Lewis . *A cidade na história, suas origens transformações e perspectivas*. São Paulo: Ed. Martins Fontes, 1982.
- [4] RAPOPORT, Amos. *Human aspects of urban form*. Oxford: Pergamon Press, 2001: 97.
- [5] ALEXANDER, Christopher. *Un language de patrones*. Barcelona: Gustavo Gilli, 1980.
- [6] ALEXANDER, *id., ibid.*, p.67.
- [7] MALARD, *id., ibid.*
- [8] PLAMBEL. *O processo de desenvolvimento de Belo Horizonte: 1897-1970*. Belo Horizonte:, PLAMBEL, 1979, p. 106.
- [9] FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO. *Belo Horizonte & o Comércio – 100 Anos de História*. Belo Horizonte: FJP, 1997, p. 142.
- [10] BELO HORIZONTE. Prefeitura Municipal. *Legislações urbanísticas do município de Belo Horizonte*. Belo Horizonte: PMBH, 1976.
- [11] ARREGUY, Clara. Savassi. *Estado de Minas*, Belo Horizonte, 11 jan. 1989, 1. cad., p.35.
- [12] BELO HORIZONTE Prefeitura Municipal. *Legislações urbanísticas do município de Belo Horizonte*. Belo Horizonte: PMBH, 1996.
- [13] CULLEN, Gordon. *A Paisagem urbana*. Lisboa: Edições 70, 2005.
- [14] LYNCH, Kevin *La buena forma urbana*. Barcelona: Gustavo Gilli, 2009
- [15] TUAN, Yi-fu. *Topofilia*. São Paulo: Ed. Difel, 2005, p. 12.