



UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO
INSTITUTO DE GEOCIÊNCIAS
PROGRAMA DE PÓS GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA

Ramon Coelho da Cruz – Matrícula: 111244317



**O oculto e o revelado da descentralização urbana
no início do século XXI em Belo Horizonte**



Rio de Janeiro (RJ)
2013



UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO
INSTITUTO DE GEOCIÊNCIAS
PROGRAMA DE PÓS GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA

**O oculto e o revelado da descentralização urbana
no início do século XXI em Belo Horizonte**

Dissertação submetida ao processo
de obtenção do título de Mestre em
Geografia.

Orientador: Prof. Dr. William
Ribeiro da Silva

Rio de Janeiro (RJ)
2013

C957 Cruz, Ramon Coelho da.

O oculto e o revelado da descentralização urbana no início do século XXI em Belo Horizonte / Ramon Coelho da Cruz - 2013.

221 f.: il.

Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal do Rio de Janeiro, PPGG, Rio de Janeiro, 2013.

Orientador: William Ribeiro da Silva.

1. Descentralização urbana. 2. Reestruturação da cidade. 3. Espaço intra-urbano. 4. Centralidade. 5. Agentes sociais. 6. Geografia Urbana. 7. Belo Horizonte. I. Silva, William Ribeiro da. II. Universidade Federal do Rio de Janeiro, Instituto de Geociências, Programa de Pós-Graduação em Geografia. III. Título.

CDD: 307.76

RAMON COELHO DA CRUZ

**O oculto e o revelado da descentralização urbana no início do
século XXI em Belo Horizonte**

Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Federal do Rio de Janeiro, como requisito parcial à obtenção do título de Mestre em Geografia.

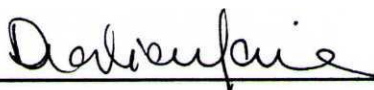
Aprovada em 27 de Março de 2013.



(Prof. Dr. William Ribeiro da Silva, UFRJ).



(Prof^ª. Dr^ª. Celina Borges Lemos, UFMG).



(Prof^ª. Dr^ª. Doralice Sátyro Maia, UFPB).

Dedico aos meus queridos: amiga Letícia Pádua,
avó Angelina, irmão Mateus, e tios Gismair e Roberto.

AGRADECIMENTOS

Esta dissertação a qual apresento, além de ser resultado de uma pesquisa de mestrado de vinte e quatro meses, é fruto de um processo que não teria sucesso sem a participação de várias pessoas que estiveram ao meu lado, que foram verdadeiros amigos, bons parceiros e companheiros. Gostaria agora de dar os meus agradecimentos a estes:

- Primeiramente a Deus, Quem mais amo, por me conceder a realização de mais um objetivo, e pela força que me deu durante estes dois anos de curso no Rio;

- A minha ex-professora do curso de graduação em Geografia e Análise Ambiental do UNI-BH e amiga Letícia Carolina T. Pádua – doutoranda na USP -, que desde antes, durante e após a preparação para o processo seletivo de Mestrado em Geografia da UFRJ me incentivou, me fez acreditar que este objetivo era possível, para sempre será minha “mãezinha acadêmica”! O carinho que recebo de você e do Humberto que também “me adotou” faz com que nenhuma palavra seja capaz de expressar a vocês o agradecimento devido;

- Ao professor e orientador Dr. William Ribeiro da Silva que me acolheu tão bem ao chegar à UFRJ, cuidou para que “não me sentisse estrangeiro” e compartilhou da sua sala, sempre ocupada pelos seus orientandos de mestrado/doutorado, iniciação científica e monitoria. Tive a imagem da vida tão atarefada de um professor acadêmico pesquisador. Aprendi não apenas através da orientação, mas também no que condiz ao que é “ser professor e gostar do que faz”, pude ver isto nitidamente não só ao cursar a sua disciplina no mestrado, mas nas suas aulas de Geografia Urbana na graduação durante o meu estágio em docência;

- A todos docentes e discentes envolvidos aos estudos urbanos de Belo Horizonte, aos funcionários públicos representantes do poder público e funcionários representantes de empresas privadas que contribuíram com informações, em gentilmente aceitarem nos ceder entrevistas, vocês contribuíram imensamente no desenvolvimento de nossa pesquisa;

- Aos moradores e frequentadores (lojistas e funcionários das lojas) do Vetor Norte de BH que de maneira tão solícita nos cederam seus relatos. Dedico também, esta pesquisa a vocês;

- A CAPES pela concessão da bolsa de mestrado que foi crucial para realização do mestrado; oriundo de BH me possibilitou residir no Rio e frequentar de fato o ambiente acadêmico e realizar atividades acadêmicas que cooperaram para o amadurecimento acadêmico-profissional e desenvolvimento da pesquisa;

- Aos professores Dr. Marcelo J. Lopes de Souza (UFRJ) e Dra. Doralice Sátyro Maia (UFPB) pela relevante contribuição como banca de avaliação durante o processo de Qualificação;

- A todos que foram meus professores no curso de mestrado, e em especial ao professor Dr. Roberto Lobato Corrêa pelas conversas e indicações bibliográficas;

- A PRODABEL pela concessão de bases cartográficas do Vetor Norte de BH, e ao meu amigo geógrafo Daniel Cardoso que desenvolveu os mapas;

- A minha amiga geógrafa Denise Marques que desenvolveu comigo um artigo com a temática dessa pesquisa, o qual apresentei no XVII ENG na UFMG;

- A minha linda e querida avó Angelina, Vozinha que com seu amor e carinho foi presente em todos os dias desse curso de mestrado com seu telefonema quando eu estava no Rio (queixando minha falta), e com seu cuidado quando eu estava em BH, e sempre fazendo tudo para me agradar, obrigado pelos pães de queijo, frango assado inigualável, salgados e doces; uma “segunda mãe” que amo demais, e a quem Deus me concede presenciar a beleza da simplicidade e da vida!

- A minha tia Gismair e tio Roberto que mais uma vez se mostraram como “pais” quando eu estava ausente ou presente em Belo Horizonte;

- Ao meu irmão Mateus, redator, mas também meu “revisor de texto oficial” e que me socorreu com soluções de informática, português e afins de última hora;

- A minha querida prima Roberta, também sempre presente em minha vida, me socorreu muito bem quando precisei de coisas urgentes em BH;

- A minha prima Patrícia Freitas, estudante da UFOP, que me acompanhou e deu assistência em alguns dias do trabalho de campo mais extenso desta pesquisa;

- Ao meu amigo Flávio Mesquita que sempre me perguntou se tudo estava bem e até me visitou no Rio de Janeiro no meio do 1º ano do mestrado para certificar disso. E no 2º ano do mestrado me incentivou e me ajudou a colocar em prática um modelo de “disciplina monástica de estudos” para enfrentar e realizar o objetivo de finalizar o curso de Mestrado e ao mesmo tempo participar do processo seletivo de Doutorado. Não tenho palavras para agradecer o amigo-irmão que tens sido, mesmo neste período que eu tenho estado mais no Rio que em BH. Os momentos com você e Sabrina na acolhedora casa de vocês são muito preciosos!

- Aos colegas da turma de Mestrado do PPGG-UFRJ 2011-2013 que foi possível uma maior proximidade, muitos de vocês tornaram mais “suaves” a corrida, dura e solitária vida de mestrando, e se tornaram “uma família” durante nosso convívio no Rio, em especial àqueles que se tornaram amigos como Paula Coelho e seu noivo Rodrigo Farinazzo, Adolfo, Elizabeth e Taís.

- Aos colegas do grupo de pesquisa GRUCE coordenado pelo prof. William, pelas importantes trocas em nossas reuniões;

- A coordenação e secretaria do Programa de Pós-Graduação em Geografia (PPGG) da UFRJ pela convivência, e é claro, por todas as requisições atendidas e viabilidades através de liberação dos recursos financeiros da CAPES para participação em eventos científicos e trabalhos de campo que foram tão importantes para o desenvolvimento desta pesquisa de mestrado;

- Aos funcionários das bibliotecas do IGC e principalmente da FACE na UFMG que me acolheram tão bem nos meus períodos de estudo em biblioteca quando eu estava em BH;

- Aos cordiais funcionários da biblioteca do IPPUR-UFRJ;

- Ao meu amigo, que também considero um amigo-irmão Lucas Victor, que mesmo “distante geograficamente” continua sendo um dos amigos mais presentes em minha vida;

- A Larraine de Mello (Lôra) da república de estudantes, pela confiança e ajuda impagável;

- As professoras Dr^a. Celina Borges Lemos (UFMG) e Dr^a. Doralice Sátyro Maia (UFPB) que aceitaram tão bem o convite em ser banca na repentina Defesa de última hora;

- E a todos os colegas, amigos e familiares que não coube relatar aqui, mas fazem parte desta realização, seja por atitudes e/ou por pensamentos solidários!

“Nem tudo é visível e compreensível,
ou dito de outro modo – sob o visível
e o compreensível escondem-se o
invisível e o incompreensível. (...)
Apesar das contradições à primeira
vista insuperáveis, o homem de nossos
dias já não se contenta com as aparências.
Sua visão ganha em acuidade,
sua percepção se aguça e aumenta
seu desejo de perceber o interior das
coisas através do seu aspecto.”

Wassily Kandinsky

LISTA DE TABELAS

	Pág.
1. Levantamento e Classificação dos Estabelecimentos de comércio e serviços no "centro comercial de Venda Nova"	130
2. Edifícios imobiliários de grande porte em fase de lançamento/construção nos anos de 2010-2012, próximos a Cidade Administrativa do Governo de Minas Gerais (CAMG)	144
3. Valores e respectiva quantidade de Apartamentos de 2 quartos ofertada na "região de Venda Nova" entre os anos de 2008-2011	156
4. Valores e respectiva quantidade de Apartamentos de 3 quartos ofertada na "região de Venda Nova" entre os anos de 2008-2011	156
5. Comparação do preço médio de venda dos apartamentos (AP) de 2 e 3 quartos (Q) em bairro popular de Belo Horizonte no período de 2008-2011 segundo dados dos classificados de jornal e dados do IPEAD/UFMG	159
6. Origem dos clientes/usuários do Shopping Estação BH - domingo.....	168
7. Origem dos clientes/usuários do Shopping Estação BH – dia útil.....	168

LISTA DE GRÁFICOS

	Pág.
1. BH, RRMBH e RMBH – Taxa geométrica média anual de crescimento populacional, 1940/1950 – 1991/2000	42
2. Preço de venda dos apartamentos de 2 quartos em bairro popular de Belo Horizonte segundo a fundação IPEAD/UFMG	158
3. Preço de venda dos apartamentos de 3 quartos em bairro popular de Belo Horizonte segundo a fundação IPEAD/UFMG.....	159

LISTA DE QUADROS

	Pág.
1. Temporalidades em Belo Horizonte baseado em Maia e Pereira (2010)	53
2. Número de estabelecimentos por setores de atividade econômica e natureza jurídica do estabelecimento - Belo Horizonte – 2002	123
3. Principais empresas relacionadas no campo na área central Venda Nova em 2012	135

LISTA DE MAPAS

	Pág.
1. Mapa de Belo Horizonte e suas regiões administrativas conforme a Lei 10.231/11	41
2. Localização e área do Vetor Norte de Belo Horizonte segundo a Lei 9.959 de julho/2010 ...	118
3. Principais equipamentos urbanos e empreendimentos do Vetor Norte de Belo Horizonte, pontuados nos trabalhos de campo desta pesquisa de dissertação	171

LISTA DE FIGURAS

	Pág.
1. Planta de Belo Horizonte, 1985	29
2. Modelo da teoria das zonas concêntricas de Burgess	33
3. Modelo da teoria setorial de Hoyt	33
4. Modelo da teoria dos múltiplos núcleos de Harris e Ullman	33
5. Esquema do padrão latino-americano	34
6. Grandes intervenções do Poder Público, efetuadas durante os anos de 1940	35
7. Diagrama da demanda de transporte coletivo por região administrativa de Belo Horizonte no ano de 1992	43
8. Diagramas: Metrópole Monocêntrica e dispersa X Policêntrica e compacta	45
9. BH em Três Tempos	54
10. Modelo esquemático da <i>Aerotropolis</i> proposto por Kassarda	71
11. Análise geoprocessada da distribuição geográfica dos funcionários públicos estaduais segundo a moradia no território de Belo Horizonte	83
12. Capa do <i>folder</i> do empreendimento Jardim Jaraguá	145
13. Capa e contra-capas do <i>folder</i> publicitário do guia de descontos do Shopping Estação BH: Lado a Lado	165

LISTA DE FOTOS

	Pág.
1. Imóvel em construção para aluguel de grandes lojas comerciais na Av. Vilarinho	140
2. Imóvel locado pelas Lojas Americanas e pelo banco Bradesco na Avenida Vilarinho	140
3. Estacionamento, uso misto de lojas pequenas com residência na rua Padre Pedro Pinto .	141
4. Novas redes de lojas no mesmo endereço da figura anterior	141
5. Construção de imóveis comerciais no lugar de residências na Rua Padre Pedro Pinto	142
6. As novas lojas de redes nacionais construídas no lugar das residências referidas na figura anterior	142
7. À esquerda: maquete do empreendimento Veredas Vistas do Horizonte da Direcional Engenharia. À direita: terreno onde será construído o empreendimento no bairro Floramar	147
8. À esquerda: terreno e <i>outdoor</i> de publicidade onde será instalado o Residencial Mirante JLF da Santacruz e Gaya no bairro Planalto (ao lado do bairro Venda Nova). À direita: desenho da fachada do prédio retirado do <i>folder</i> publicitário	148
9. À esquerda: residencial Las Palmas Life. À direita: ao fundo da mata está o residencial Bosque dos Pinheiros que fica em frente ao residencial Las Palmas Life	149
10. À esquerda: fundo de vale no bairro Juliana onde está inserido o residencial Di Stefano Life da TENDA, em construção. À direita: residencial Di Stefano e perfil das moradias ao redor	149
11. À esquerda: residencial Buenos Aires Tower da TENDA na Av. Vilarinho. À direita: imagem de satélite anterior a instalação do empreendimento, <i>adaptada com marco</i> no terreno	150
12. À esquerda: residenciais Le Grand Bariloche Life/Le Grand Villa Real Tower em construção da TENDA. À direita: área em frente aos empreendimentos imobiliários	151
13. À esquerda: residencial Rossi Jardins Praças Residenciais. À direita: área entorno ao empreendimento imobiliário cercado de casas residenciais denominadas casas coloniais.	153
14. À esquerda: <i>stand</i> da ROSSI entre os seus empreendimentos à venda. À direita: vista pela Rua Padre Pedro Pinto dos edifícios do residencial Rossi Mais Primavera localizados na Avenida Vilarinho	153
15. À esquerda: foto aérea do shopping Estação BH e estação intermodal Vilarinho em Venda Nova. À direita: entrada principal do shopping Estação BH	161
16. À direita: imagem de satélite do <i>Google Earth</i> de 19/07/2006 da área em estudo ainda com <i>Jockey Club</i> . À esquerda: foto aérea com a CAMG implantada no antigo terreno do <i>Jockey Club</i>	173

17.	À direita e esquerda: novos prédios para uso comercial na Rua Padre Pedro Pinto	176
18.	À direita: terreno onde está sendo construído o condomínio fechado de luxo Alphaville Minas Gerais. À esquerda: <i>outdoor</i> que anuncia novo <i>shopping</i> em Vespasiano	177

LISTA DE SIGLAS

AITN - Aeroporto Internacional Tancredo Neves

BNH - Banco Nacional da Habitação

BRT – Bus Rapid Transit

CAMG – Cidade Administrativa do Governo de Minas Gerais

CBD – Central Business District

CBTU – Companhia Brasileira de Trens Urbanos

CCP - Cyrela Commercial Properties

CODEMIG - Companhia de Desenvolvimento Econômico de Minas Gerais

COHABs - Cooperativas de Habitação

DER-MG – Departamento de Estradas de Rodagem de Minas Gerais

EIA – Estudo de Impacto Ambiental

FGTS - Fundo de Garantia por Tempo de Serviço

GEOPS - Gerência de Política de Uso e Ocupação do Solo

IPEAD - Instituto de Pesquisas Econômicas e Administrativas

JLF – José Lucas Ferraz

LPOUS - Lei de Parcelamento, Ocupação e Uso do Solo

MCMV - Minha Casa, Minha Vida

ONG – Organização Não Governamental

PBH – Prefeitura de Belo Horizonte

PDDI - Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado

PIB – Produto Interno Bruto

RIMA – Relatório de Impacto Ambiental

RMBH – Região Metropolitana de Belo Horizonte

UFMG – Universidade Federal de Minas Gerais

USP – Universidade de São Paulo

RESUMO

CRUZ, Ramon Coelho da. **O oculto e o revelado da descentralização urbana no início do século XXI em Belo Horizonte**. Rio de Janeiro, 2013. Dissertação (Mestrado em Geografia, Área de Concentração: Organização e Gestão do Território) – Programa de Pós Graduação em Geografia, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2013.

Assim como muitas cidades brasileiras e mundiais, a metrópole Belo Horizonte, capital de Minas Gerais, Brasil, têm passado nestes primeiros anos do século XXI por uma reestruturação em seu território que tem desencadeado na materialização de outros processos espaciais pela ação de diversos agentes sociais. Destacaremos dentre esses processos espaciais a descentralização urbana. Com o processo de descentralização, que é em parte decorrente de uma reestruturação do espaço intraurbano, a Área Central ou centro principal pode ter a dispersão de algumas atividades centrais para outras áreas da cidade, fazendo com que a Área Central da cidade deixe de ser monopolizadora de bens e serviços caracterizados como centrais. O que tem ocorrido com a transferência da sede e das secretarias da administração direta do Governo de Minas Gerais, que saiu da Região Administrativa Centro-Sul de Belo Horizonte para o Vetor Norte de Belo Horizonte, mais precisamente para a Região Administrativa Venda Nova. A implantação da Cidade Administrativa do Governo de Minas Gerais (CAMG) foi antecedida pela ampliação e reativação do Aeroporto Internacional Tancredo Neves em Confins e pela obra viária da via expressa Linha Verde que liga o aeroporto de Confins a Área Central ou centro principal de Belo Horizonte. Esses equipamentos urbanos e obras viárias idealizadas pelo Estado têm intensificado e criado novos fluxos no Vetor Norte de Belo Horizonte, mais conhecido como “região de Venda Nova”, e também nos municípios limítrofes que pertencem a Região Metropolitana de Belo Horizonte. Novas dinâmicas espaciais e econômicas tem redefinido a centralidade existente nesta porção norte da metrópole, o que tem atraído à ação dos agentes imobiliários, e proporcionado à concentração populacional e de comércio e serviços diferenciados. O objetivo geral desta pesquisa é analisar o processo de reestruturação de Belo Horizonte, com maior ênfase à expansão e descentralização urbana em sua área norte, que também se configura como uma redefinição das expressões de centralidade a partir da nova espacialidade da ação dos principais agentes sociais responsáveis pela implantação e distribuição de bens e serviços. Dados colhidos e metodologias realizadas durante os trabalhos de campo dessa pesquisa subsidiarão essa análise, e também dados secundários de outros órgãos de pesquisa e publicados em jornais. Veremos uma Belo Horizonte atual que cresce na direção norte de seu território, uma metrópole que procura se manter contemporânea, competitiva no cenário econômico regional, nacional e até mesmo mundial.

Palavras-chave: Reestruturação. Descentralização urbana. Agentes sociais. Centralidade.

ABSTRACT

CRUZ, Ramon Coelho da. **O oculto e o revelado da descentralização urbana no início do século XXI em Belo Horizonte**. Rio de Janeiro, 2013. Dissertação (Mestrado em Geografia, Área de Concentração: Organização e Gestão do Território) – Programa de Pós Graduação em Geografia, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2013.

Like many Brazilian cities and world, the metropolis Belo Horizonte, capital of Minas Gerais, Brazil, have spent these first years of the twenty-first century through a restructuring in its territory that has triggered the materialization of other spatial processes by the action of various social agents. We will highlight these spatial processes among urban decentralization. With the decentralization process, which is partly due to a restructuring of intraurban space, the Central Area or main center may have some core activities to other areas of the city, causing the central area of the city no longer monopolizing of goods and services characterized as central. What has happened with the transfer of the registered office and the secretariats of the direct administration of the Government of Minas Gerais, which left the Mid-South Administrative Region of Belo Horizonte for the North Vector of Belo Horizonte, more precisely for Venda Nova Administrative Region. The implementation of the Administrative City Government of Minas Gerais was preceded by the expansion and reactivation of Tancredo Neves International Airport in Confins and road work by the Linha Verde expressway connecting the airport of Confins to the Central Area or main center of Belo Horizonte. These urban infrastructure and road works idealized by the State have stepped up and created new streams in North Vector of Belo Horizonte, better known as "region of Venda Nova" and also in neighboring municipalities belonging to the metropolitan region of Belo Horizonte. New spatial and economic dynamics have redefined the existing centrality in this northern part of the metropolis, which has attracted the action of the real estate agents, and proportionate to the concentration of population and commerce and differentiated services. The overall goal of this research is to analyze the process of restructuring of Belo Horizonte, with greater emphasis on decentralization and urban expansion in its northern area, which is also configured as a redefinition of the terms of centrality from the new spatiality of action of the main social agents responsible for the deployment and distribution of goods and services. Data collected and methodologies performed during the fieldwork of this survey subsidize this analysis, as well as secondary data from other research agencies and published in newspapers. Belo Horizonte will see a current that grows northward from its territory, a city that seeks to remain contemporary, competitive in the regional economic scenario, national and even worldwide.

Keywords: Restructuring. Urban decentralization. Social agents. Centrality.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	18
1. O PARADIGMA DA CONSTRUÇÃO DA CIDADE DE BELO HORIZONTE: DE UMA CIDADE MONOCÊNTRICA A UMA CIDADE POLICÊNTRICA	26
1.1 <i>A Belo Horizonte monocêntrica e sua morfologia</i>	28
1.2 <i>Expansão urbana, descentralização e reestruturação</i>	36
1.3 <i>A Belo Horizonte contemporânea e a policentralidade</i>	44
2. A REESTRUTURAÇÃO DE BELO HORIZONTE E A ATUAÇÃO DOS AGENTES SOCIAIS NO VETOR NORTE DA METRÓPOLE NESTE INÍCIO DO SÉCULO XXI	55
2.1 <i>A Reestruturação da cidade de Belo Horizonte no início do século XXI</i>	55
2.2 <i>Agentes e processos sociais, renda da terra e políticas públicas</i>	57
2.3 <i>Agentes sociais no Vetor Norte de Belo Horizonte</i>	64
2.3.1 O Estado: suas instâncias e suas ações	66
2.3.2 O setor imobiliário	92
2.3.3 Os grupos sociais excluídos.....	110
3. O VETOR NORTE DE BELO HORIZONTE	114
3.1 <i>Dinâmicas econômicas e espaciais</i>	119
3.1.1 O comércio e os serviços	122
3.1.2 Os empreendimentos imobiliários	143
3.1.2.1. A valorização imobiliária	154
3.2 <i>“Chegou um shopping de grande porte!” O Estação BH</i>	161
3.3 <i>Uma síntese da influência direta e indireta do Vetor Norte atual na reestruturação de Belo Horizonte e a questão da centralidade</i>	171

CONSIDERAÇÕES FINAIS	181
RERERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	184
APÊNDICE A	194
ANEXO A	200

INTRODUÇÃO

Muitas cidades brasileiras e mundiais, com destaque às metrópoles, têm passado nestes primeiros anos do século XXI por uma reestruturação em seus territórios, que desencadeia na descentralização e viabilização de novos arranjos espaciais, como será tratado nesta pesquisa de mestrado para o caso da metrópole mineira, Belo Horizonte.

A reestruturação se relaciona ao ato de reestruturar do substrato e, nas palavras de Souza (2006, p. 525), “implica modificar as formas espaciais, a própria materialidade”. Portanto, trataremos de cidade como forma materializada, como expressão espaço-temporal do processo de urbanização, que carrega em si o movimento arranjado pelas transformações de caráter mais abrangente (SPOSITO, 1991a, p. 26-27).

As teorias sobre a cidade englobam perspectivas de várias disciplinas da ciência humana. Dessa forma, os estudos urbanos são necessariamente interdisciplinares. Porém, neles se observa em maior número os estudos de arquitetos, urbanistas, sociólogos urbanos, geógrafos e economistas.

Ao fazer um resgate histórico da teoria da cidade considerando a abordagem dos diversos campos científicos, Donne (1990) argumenta ao tratar da abordagem geográfica que

A geografia urbana encontra-se – através do mesmo processo lógico da organização científica – ligada à ecologia, por um lado, e à economia espacial (não apenas urbana), por outro. Portanto, numa posição aparentemente neutra, os geógrafos tendem a formular leis gerais (que por ora são formuladas apenas a nível de hipóteses) com os quais contribuem para a realização de uma mais adequada organização social e económica do território, sugerindo algumas directivas concretas de intervenção, com o fim de eliminar ou, pelo menos, de reduzir os desequilíbrios e as intervenções não coordenadas (DONNE, 1990, p. 93).

É importante ressaltarmos que o livro de Donne (1990) fora escrito em 1972, época em que os estudos da subdisciplina geografia urbana, produzidos anteriormente e durante a análise de Donne, se pautavam pelas diretrizes clássicas ou teórico-quantitativas. Por isso, a autora se refere à posição neutra dos geógrafos que se davam a formulação de leis gerais para a solução ou amenização dos problemas urbanos. Ou seja, os problemas urbanos eram vistos como problemas matemáticos. Já a solução encontrada através de uma equação

matemática para a questão em uma cidade era aplicada para outras cidades com contextos históricos e sociais bem diversos.

Simmel (1973) também faz uma crítica a este período: “A exatidão calculista da vida prática, que a economia do dinheiro criou, corresponde ao ideal da ciência natural: transformar o mundo num problema aritmético [...]” (SIMMEL, 1973, p. 14).

Donne (1990) exemplifica a abordagem geográfica que ocorreu em um duplo período. O primeiro se referiu à influência da ecologia e o enfoque dado ao papel funcional das cidades; ao estudo das cidades e suas zonas de influência como a hinterlândia metropolitana; à ênfase dada aos sistemas de transporte; à hierarquização das cidades e à dominância metropolitana. O segundo, por sua vez, tratou da perspectiva econômica em que se sucedeu a economia urbana e a teoria das localidades centrais de Walter Christaller.

Segundo Smith (1994, p. 257), “o trabalho dos economistas urbanos e dos ecologistas sociais de Chicago no início do século XX é geralmente associado com a política liberal de direita, e isto não escapou à visão crítica da moderna geografia urbana”.

Portanto, Donne (1990) não estava incorreta quando criticou a neutralidade dos geógrafos, que eram em grande maioria estimulados neste período histórico pela economia e fundamentados “em princípios do individualismo e das forças de mercado” (SMITH, 1994, p. 258).

Posteriormente, principalmente em meados dos anos 1970 e, pode-se dizer, até os dias atuais, a teoria urbana recebeu grande impulso da esquerda com destaque para a incorporação do método da dialética marxista, que se estendeu em maior proporção dentro da geografia urbana que às de Max Weber.

Em uma perspectiva neomarxista, Smith (1994, p. 250) afirma a existência ao menos de duas “questões urbanas” distintas que preocupam os pesquisadores, sendo elas:

A primeira diz respeito ao papel do espaço no processo de acumulação do capital; e, ao vincular isto à análise urbana, os geógrafos sempre estiveram um passo à frente. O pressuposto de tal abordagem é que o papel do sistema urbano é o de gerar lucro para o capital industrial (esse lucro seria criado pela economia de escala associada com aglomeração, e, por um estímulo associado, ao setor de serviços).

[...]

Uma segunda “questão urbana” neomarxista enfoca as cidades como uma arena para a reprodução da força de trabalho. Os processos fundamentais neste sentido se relacionam não com os meios de produção e a

acumulação de capital, mas com o consumo de bens e serviços (SMITH, 1994, p. 250-251).

Entretanto, mesmo com influência da esquerda, algumas lacunas teóricas e empíricas prosseguiram na literatura da geografia urbana. Segundo Smith (1994), elas vieram sendo preenchidas no decorrer das duas últimas décadas através da introdução do conceito de relação de gênero e raça pelos geógrafos feministas e na busca de dar um sentido à condição cultural.

Nas cidades, isso se expressa no ambiente construído, na maneira que é organizado o consumo, na forma que é conduzida a vida social e negociada a identidade social.

Então partilhamos do pensamento de que “a geografia urbana é tanto uma disputa de ideias quanto uma busca por realidade; tanto uma declaração de como as coisas deveriam ser quanto um relato de como elas são” (SMITH, 1994, p. 262).

O desafio para o futuro da geografia urbana, que já se revela presente para nós no século XXI, é, como propõe esta última autora, a formação de:

debates políticos – debates nos quais os geógrafos urbanos podem e devem ser envolvidos – a respeito de como as cidades deveriam ser organizadas, como os problemas urbanos são definidos e qual a forma a ser adotada pelas políticas urbanas (SMITH, 1994, p. 266).

Ainda sobre a literatura referente à geografia urbana, muitos autores têm tratado da cidade contemporânea e geralmente se referem teoricamente e empiricamente às metrópoles que são caracterizadas como contemporâneas por causa da organização espacial complexa que possuem.

Segundo Corrêa (1997), os processos espaciais são os responsáveis pela organização espacial complexa que caracteriza a metrópole e, dentre estes processos espaciais, está a descentralização.

Muitos processos de descentralização são acompanhados de intervenções na produção de equipamentos urbanos que garantem a expressão de novas centralidades no interior da cidade, como áreas administrativas, jurídicas e comerciais, com destaque aos *shopping centers*.

Buscar entender um processo de descentralização é também um fator fundamental para o entendimento da Área Central¹ (RIBEIRO FILHO, 2004), aqui

¹ Utilizaremos letras maiúsculas para Área Central assim como é comum na literatura de língua inglesa ao se referir a *Central area* para enfatizar que se trata do centro principal de uma cidade ou metrópole, ou a área central de primazia diante de novas áreas centrais. Isto será melhor retratado também durante o decorrer do texto dessa dissertação.

considerada como o “centro de gravidade de toda a metrópole” (COLBY, 1958 [1933]).

A Área Central, que inclui o chamado CBD² (*Central Business District*), possui frequentemente a função de ser a origem da produção da cidade e, posteriormente, a de articular as demais áreas urbanas através do processo de estruturação. De tal modo que as atividades econômicas e demais práticas cotidianas apresentem vinculações bastante estreitas com a Área Central, e, assim, fazem com que o processo de expansão urbana torne ainda mais complexa a questão da centralidade, pois os fluxos são reorientados e as áreas passam a competir e a se complementar (FRÚGOLI JR., 2000).

É interessante frisar que entendemos esta competição e articulação entre áreas urbanas na medida em que enxergamos que a base funcional do centro principal é a troca.

Quando se entende que o centro é baseado em uma função de troca e tal função se descentraliza, “é que o velho centro urbano se define cada vez mais por seu papel de gestão e de informação, e que os novos centros se caracterizam, sobretudo, pela criação de meios sociais” (CASTELLS, 1983, p. 320).

Os “novos centros” que Castells (1983) se refere acima se assemelham ao termo novas “áreas centrais”, como definiu Sposito (2005) ao tratar os “diferentes setores urbanos nos quais se observa a concentração de atividades comerciais e de serviços, tais como o centro principal, os eixos de desdobramento das atividades desse centro, os subcentros, os *shopping centers* etc” (SPOSITO, 2005, p. 96).

Considerando o desenvolvimento urbano, a Área Central ou centro principal,

pode ou não perder a condição de espaço múltiplo, como pode ou não perder a condição de *intensidade máxima*. Novos nós de centralidades traduzem-se enquanto resultados do crescimento citadino e conformam uma rede de centros, os quais são dotados de especificidades. Em tempos mais recentes, o urbano vem se configurando de maneira inusitada, engendrando numerosos níveis de superposição (LEMOS, 2010, p. 15, *grifo da autora*).

Lefebvre (1999, p. 110) nos indaga qual a essência ou a substância do fenômeno urbano. Ele afirma que as funções, estruturas e formas não são suficientes para defini-lo e que encontrou a essência do fenômeno urbano na centralidade, não importando qual ponto possa se tornar central, uma vez que esse é o sentido do espaço-tempo urbano.

² REIS (2007) traz uma interessante discussão em sua tese de doutorado sobre o CBD.

A centralidade não é indiferente ao que ela reúne, ao contrário, pois ela exige um conteúdo. E, no entanto, não importa qual seja esse conteúdo. Amontoamento de objetos e de produtos nos entrepostos, montes de frutas nas praças de mercado, multidões, pessoas caminhando, pilhas de objetos variados, justapostos, superpostos, acumulados, eis o que constitui o urbano (LEFEBVRE, 1999, p. 110).

Torna-se relevante apontar que “a centralidade é inerente aos centros e estes são fundamentais na produção do espaço urbano, pois expressam a atuação dos agentes que produzem o espaço urbano, sendo resultante dos jogos e disputas de suas lógicas e interesses” (RIBEIRO, 2006, p. 38).

Com o processo de descentralização, entendido aqui como parte e/ou resultado de uma reestruturação do intraurbano, a Área Central pode ter a dispersão de algumas atividades centrais para outras áreas da metrópole, fazendo com que a Área Central da metrópole deixe de ser monopolizadora, inclusive de atividades terciárias que se tornam presentes em outras áreas da metrópole. Revelam-se

novas expressões da centralidade urbana, que aparentemente poderiam ser interpretadas como decorrentes de um processo de descentralização, mas que se constituem num reforço da centralidade, ao reproduzi-la, ao recriá-la, através de um processo de separação socioespacial das funções comerciais, de serviços e de gestão no interior da cidade (SPOSITO, 1991b, p. 1).

Assim, a descentralização de uma metrópole pode intensificar a construção dessas novas expressões de centralidades e, como consequência de um processo de reestruturação da cidade, revela uma nova lógica do arranjo espacial, sendo crucial o entendimento das dinâmicas urbanas que caracterizam esta nova lógica do arranjo espacial complexo da metrópole contemporânea.

A análise das dinâmicas que orientam a reestruturação contínua dos espaços intraurbanos permite verificar a importância dos estudos de suas áreas centrais, pois elas desempenham papel fundamental na dinâmica de articulação entre os diferentes usos de solos urbanos (SPOSITO, 2005, p. 95-96).

Embora tais dinâmicas que orientam a ampliação do espaço urbano da metrópole contemporânea não sejam novas, ao considerarmos o estudo da urbanização desde sua origem, é possível reconhecer que tais dinâmicas no período atual se diferenciam na velocidade de sua ocorrência, ou seja, “uma passagem mais rápida de uma situação à outra” (SPOSITO, 2010a, p. 131), na transição do rural ao urbano, através da ação dos agentes sociais e processos espaciais,

tanto porque as condições de circulação (transportes e comunicações) assim o possibilitaram, como e, sobretudo, os interesses relativos à produção capitalista do espaço urbano beneficiam-se e rapidamente se aproveitam dessas possibilidades técnicas (SPOSITO, 2010a, p. 131).

Quanto aos interesses relacionados à produção capitalista do espaço urbano, Hall (2006) nos faz refletir se podemos ou não falar de novas cidades ao nos referirmos à estrutura interna das cidades/metrópoles contemporâneas.

Embora tenha ocorrido uma mudança na natureza do capitalismo internacional que têm impactado profundamente as relações entre as cidades e a geografia interna das cidades para elevá-las a uma estrutura global, o que se constata não é uma estrutura pós-moderna, mas ainda moderna (HALL, 2006, p. 15).

Não podemos esquecer que a estrutura das cidades a que referimos hoje como modelos contemporâneos foram construídas ao longo do século XX, seja pelo capitalismo industrial, seja por sistemas de planejamentos urbanos nacionais que não têm sido substituídos por completo desde os anos 1970.

Ao invés de chamá-las cidades emergentes ou pós-modernas, seria melhor aborda-las pelas novas formas que começam a aparecer dentro de uma estrutura mais tradicional (HALL, 2006, p. 15).

Clark (2000, p. 142) também compartilha da mesma ideia e usa o exemplo de Los Angeles. A cidade fora invocada como precursora do modelo policêntrico, mas a configuração de seus nós e sistemas de transporte são ainda os mesmos do início do século XX.

Propomos abordar aqui a Belo Horizonte contemporânea, que não aparece como uma nova cidade neste início de século XXI, mas sim, usando o que referimos anteriormente por estes últimos autores (HALL, 2006; CLARK, 2000), é uma cidade modelo da modernidade e que vêm experimentando transformações em sua estrutura interna neste início de século XXI, decorrente da ação de agentes modeladores do espaço urbano (CORRÊA, 1995b). Estes agentes são parte da sociedade urbana (LEFEBVRE, 2001), portanto adotaremos a denominação de agentes sociais³.

Cabe-nos o papel de decifrar quais transformações são essas e porque são promovidas? Quem as promove? E para quem?

³ Utilizaremos o termo agentes sociais em razão de ser capaz de contemplar diversas maneiras de atuação de agentes capazes de produzir o espaço, nas esferas pública, privada e da sociedade civil, como se depreende do debate proposto por Vasconcelos (2011) e Corrêa (2011).

O objetivo geral desta pesquisa é analisar o processo de reestruturação de Belo Horizonte, com maior ênfase à expansão e descentralização urbana em sua área norte, que também se configura como uma redefinição das expressões de centralidades a partir da nova espacialidade da ação dos principais agentes sociais responsáveis pela implantação e distribuição de bens e serviços. Assim, esta dissertação estará dividida em três capítulos.

O primeiro capítulo - *O paradigma da construção da cidade de Belo Horizonte: de uma cidade monocêntrica à uma cidade policêntrica* - tem o intuito de buscar na história de fundação da cidade e através da sua morfologia até os dias atuais a caracterização da sua transição de cidade monocêntrica à policêntrica e/ou multi(poli)cêntrica.

A história da fundação da capital de Minas Gerais e sua consolidação como a principal metrópole mineira nos possibilita enxergar similaridades nas transformações urbanas em diferentes temporalidades até os dias atuais, como também assim perceberam os autores Pimentel (1997); Monte-Mór, Paula (2004) e Maia, Pereira (2010).

Conjunto a esta análise histórica de como se deu a produção do espaço urbano de Belo Horizonte e como ela se encontra hoje, pretende-se aqui, sem o intuito de uma revisão bibliográfica detalhada, reater aos termos e conceitos que nortearam esta pesquisa, principalmente aqueles advindos da teoria das localidades centrais.

A teoria das localidades centrais foi formulada por Walter Christaller (1966 [1933]), tendo sido pensada para a escala da rede urbana, como se vê não só na aplicação do próprio Christaller (1966 [1933]), mas também por outros autores em estudos que envolviam regiões metropolitanas e várias redes urbanas e/ou redes de tipos variados de comércio, como fizeram, por exemplo, Berry (1967), Corrêa (1974) e Ablas (1982).

Entretanto, acreditamos que a teoria das localidades centrais possa ser retratada de maneira simplificada ou em partes na escala do espaço intraurbano, referente a como se dá a organização espacial, distribuição de bens e serviços no interior de uma cidade, e não restrita apenas à aplicação na escala das redes urbanas, o que pode ser denominado de “*localidades centrais intraurbanas*” (SOUZA, 2003, *grifo do autor*, p. 64).

Ao tratar da rede urbana, a idéia de localidade central foi resgatada com referência a cada núcleo urbano como sendo, no seu conjunto, uma localidade dotada de maior ou menor centralidade em comparação com outras. Isso não é errado, mas é, dependendo da escala que se considera, uma simplificação, pois os espaços onde os bens mais sofisticados (espaços comerciais) não estão totalmente dispersos no tecido urbano, mas, muito pelo contrário, tendem a se restringir a algumas áreas no interior da cidade. A despeito disso, muitas áreas no interior da cidade apresentam uma forte mistura de usos do solo, quando não há restrições legais (de zoneamento) a essa mistura, ou quando as restrições são desrespeitadas (SOUZA, 2003, p. 64).

Corrêa defende a ideia da adaptação da teoria das localidades centrais para o estudo do espaço intraurbano. Para o autor, a hierarquia dos núcleos secundários gerados pela descentralização do comércio e serviços são a “réplica intra-urbana da rede regional de localidades centrais” (CORRÊA, 1995b, p. 51).

Em seguida, abordaremos o que a metropolização de Belo Horizonte representou para a sua Área Central, centro principal ou centro tradicional – como definem os diversos autores que lidam com os estudos urbanos – destacando os principais processos espaciais decorrentes da “saturação da Área Central”. Em conjunto, serão tratados os principais termos e conceitos que serão desenvolvidos no decorrer da pesquisa, como os de *expansão urbana*, *descentralização*, *reestruturação da cidade*, *centro e centralidade*.

No segundo capítulo - *A reestruturação de Belo Horizonte e a atuação dos agentes sociais no Vetor Norte da metrópole neste início do século XXI* - será tratado o que está oculto ou pouco revelado quanto a quem está promovendo materialmente a reestruturação dos espaços, expansão urbana no Vetor Norte e a redefinição das centralidades.

É importante ressaltar que, por mais que a ênfase venha a ser na ação dos agentes sociais nessa área da metrópole de Belo Horizonte, não queremos dizer com isso que o espaço urbano seja manipulado apenas pelos agentes sociais, mas que esses atendem acima de tudo as regras do sistema econômico capitalista vigente.

Dados colhidos e construídos durante os trabalhos de campo da presente pesquisa de dissertação subsidiarão as análises da espacialidade da ação dos principais agentes sociais no Vetor Norte da Belo Horizonte contemporânea, onde se destacam as atuações do Estado e do setor imobiliário dentro de uma conjuntura de oferta de bens e serviços pelo setor terciário.

No terceiro capítulo - *O Vetor Norte de Belo Horizonte* - consideraremos como se apresenta atualmente essa área da metrópole, como se dão as dinâmicas espaciais, econômicas e sociais nessa parte do espaço urbano de Belo Horizonte, o que de “novo” se introduziu e o que implica na redefinição das centralidades.

Ressaltamos que o que chamamos por Vetor Norte de Belo Horizonte representa a área que abrange a Região Administrativa de Venda Nova e parte das regiões administrativas Norte e Pampulha. Porém, tal questão será melhor explicada durante a dissertação. É uma área que constitui os principais eixos viários e fluxos do que vem sendo denominados popularmente como “região de Venda Nova”. Destacamos que se difere do Vetor Norte da Região Metropolitana de Belo Horizonte – RMBH, o qual abrange outros municípios diretamente influenciados por Belo Horizonte.

Portanto, o Vetor Norte de Belo Horizonte será aqui mais explicitado, por estar no espaço intraurbano de Belo Horizonte, o que não significa que os processos espaciais demonstrados em sua área não tenha repercussão no Vetor Norte da RMBH. Respeitando as escalas de análise, o que ocorre na área norte de Belo Horizonte possivelmente irá repercutir nos municípios limítrofes da RMBH nesta mesma direção (norte), e, portanto, por mais que não abordemos pelo limite de tempo de execução da pesquisa, os efeitos são no mínimo, de caráter regional.

Ao fim dos capítulos, vale resgatar e responder a questão de como a redefinição da centralidade a partir do Vetor Norte de Belo Horizonte pode ter contribuído para a reestruturação urbana e, considerando todo o território da cidade, como essa se configura atualmente quanto às diferentes expressões da centralidade urbana.

1. O PARADIGMA DA CONSTRUÇÃO DA CIDADE DE BELO HORIZONTE: DE UMA CIDADE MONOCÊNTRICA A UMA CIDADE POLICÊNTRICA

Desde sua fundação, Belo Horizonte passa por sucessivas transformações em seu espaço urbano para se estabelecer como uma capital moderna e contemporânea e busca cada vez mais se firmar também como uma metrópole não apenas do Estado de Minas Gerais, mas uma metrópole competitiva no cenário regional, nacional e até mesmo internacional.

O fato parece ser mais intenso nos últimos anos, apesar da busca de Belo Horizonte em ser uma cidade contemporânea ser perceptível desde sua fundação como capital de Minas Gerais. Isso pode ser observado desde o plano do Engenheiro Aarão Reis, baseado em um modelo urbanístico franco-americano⁴, entre 1893-1897; e depois, na implantação do Complexo da Pampulha, no período que compreende as décadas de 1940-1950, sendo essa a primeira tentativa de ocupação e crescimento da área norte do município.

No início deste século XXI, a expansão urbana retoma a mesma direção, através da descentralização urbana que é simbolizada principalmente pela construção e inauguração da Cidade Administrativa do Governo de Minas Gerais (CAMG).

Nos anos anteriores à instalação da CAMG, o investimento na área norte da metrópole de Belo Horizonte também teve início através da ativação e ampliação do Aeroporto Internacional Tancredo Neves (AITN), popularmente chamado Aeroporto de Confins, seguido da implantação do projeto viário denominado Linha Verde, uma via expressa de fluxo rápido ligando o aeroporto ao centro principal de Belo Horizonte.

Assim, podemos dizer que a instalação da CAMG e vários outros projetos da iniciativa privada, como inserção de várias incorporadoras e construtoras de imóveis residenciais e comerciais, instalação de importantes redes de lojas nacionais e *shopping centers*, não são apenas materialidades emblemáticas do processo social da descentralização, mas também reforçam a centralidade e à expansão urbana no denominado Vetor Norte da RMBH e as redefinem.

Partindo do entendimento do urbano como o *locus* da produção de bens de consumo e de circulação (CASTELLS, 1983; LEMOS, 2010), concordamos com Corrêa (1997), para quem recuperar a Teoria das localidades centrais é importante por tratar de um tema relevante que é o da “organização espacial da distribuição dos bens e serviços, portanto, de um aspecto da produção e de sua projeção espacial, sendo assim, uma faceta da totalidade social” (CORRÊA, 1997, p. 17).

Embora aqui iremos nos ater mais à escala do intraurbano pela escolha de dar maior atenção à reestruturação que a cidade de Belo Horizonte experimenta, é preciso destacar que, por se tratar de uma metrópole, algumas centralidades

⁴ O plano de Aarão Reis foi inspirado numa “síntese entre Paris e Washington, Haussmann e L’Enfant” (Lemos, 1988 *apud* MONT-MÓR, 1994, p. 14).

ultrapassam significativamente a escala municipal, apresentando uma hinterlândia bastante dinâmica e com processos espaciais que corroboram com as demandas da divisão territorial do trabalho imposta pela metrópole. Dessa maneira, tem-se a passagem de uma área urbana que evoluiu de monocêntrica à policêntrica em seu processo de estruturação e de expansão urbana.

1. 1 A Belo Horizonte monocêntrica e sua morfologia

Esforçamos-nos aqui em analisar a morfologia de Belo Horizonte a partir da história da produção do seu espaço urbano. Assim, buscamos nos ater às formas e aos conteúdos. Como observa Sposito (2010a, p. 127), “a morfologia é sempre forma e conteúdo ao mesmo tempo”.

Construída durante os anos 1893-1897 em uma área conhecida anteriormente como arraial Curral Del Rey, onde não existia o que entendemos como relações urbanas entre os habitantes do local, Belo Horizonte era apenas uma área de currais e fazendas. Surgiu, então, o projeto de construção de uma cidade para ser a nova capital do Estado de Minas Gerais, a Cidade de Minas – como foi inicialmente chamada.

A Comissão de Construção da Nova Capital foi chefiada pelo engenheiro Aarão Reis. Ele planejou a Cidade de Minas utilizando uma forma geométrica condizente aos ideais do pensamento positivista daquela época, com um núcleo central, definido como área urbana, onde se localizaria o centro da cidade. A periferia circundava a área urbana e era denominada como área suburbana. Já o que estivesse fora desta, seriam os sítios – o equivalente a área rural (FIGURA 1).

O passado do antigo Curral Del Rey teve de ser aniquilado para implantar a nova capital, pois não poderia ser desenvolvida a nova cidade com a materialidade existente, de tal forma que a área escolhida não era antes uma cidade por si só, o que se aproxima da denominação “cidade sem infância⁵” construída por Seabra e Martins (1993).

⁵ Os autores, ao estudarem a origem da cidade de fronteira Chapadão do Sul, em Mato Grosso do Sul – MS, definem *cidade sem infância* como a “cidade que nasce adulta, porque inscrita na lógica reprodutiva do capital financeiro internacional” (SEABRA; MARTINS, 1993, p. 19), diferente da origem de Belo Horizonte que, já na época da República, foi escolhida para ser a nova capital do Estado de Minas Gerais. A semelhança está em ter recebido os antigos moradores de Ouro Preto e ter expulsado grande parte dos residentes do Curral Del Rey para a periferia da nova capital. O interesse aparentemente maior na fundação de Belo Horizonte era político, pois a cidade “nasceu de um gesto político, de uma motivação ideológica” (MONTE-MÓR; PAULA, 2004, p. 11), o que não retira a importância econômica de ter uma capital no centro do Estado e como modelo de influência

O que se destaca aqui no caso da fundação de Belo Horizonte era a necessidade de romper⁶ com o passado para construção do futuro, significando “o que antes existia devia ser destruído. Do antigo arraial, pouco ou quase nada restou” (MONTE-MÓR, 1994, p. 14).

O seu núcleo central foi primeiramente definido como a área dentro do traçado da avenida que se denomina atualmente de Avenida do Contorno – cuja forma se aproxima a de um círculo. Seu traçado inicialmente delimitava a área urbana da cidade planejada nos moldes modernos do final do séc. XIX, servindo como uma barreira entre a área urbana e a área suburbana (FIGURA 1).

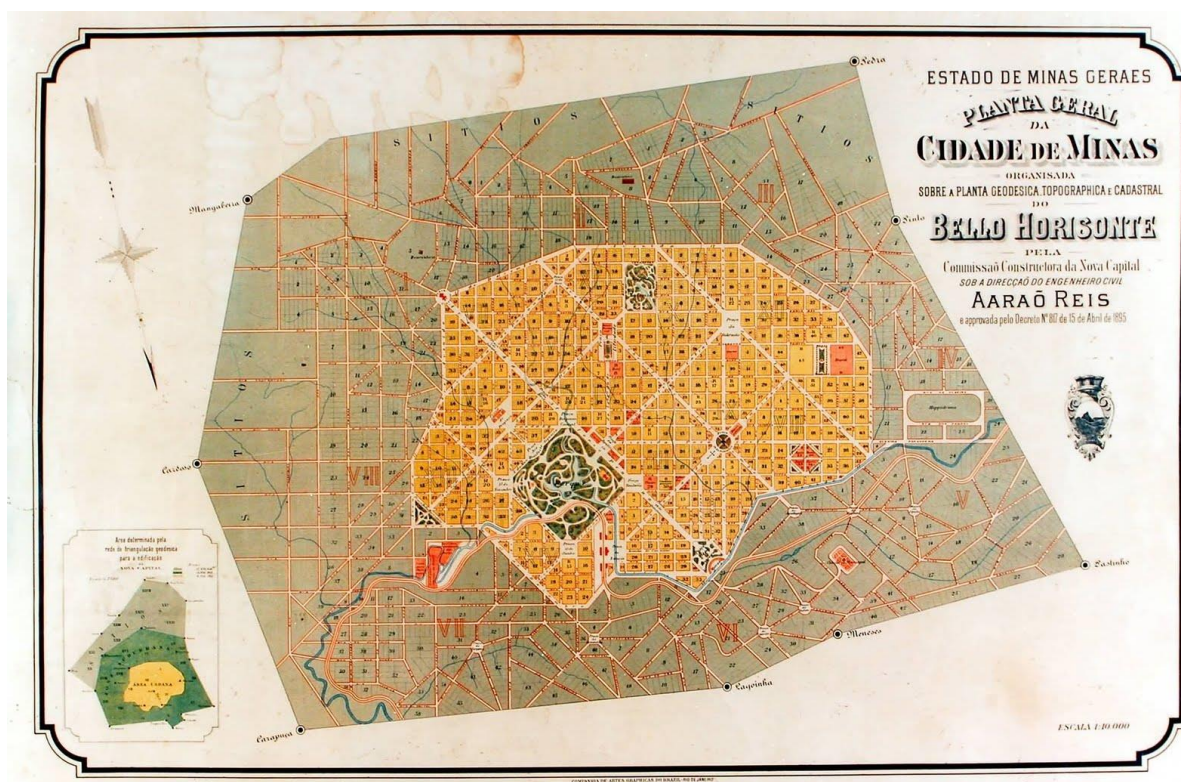


FIGURA 1 – Planta de Belo Horizonte, 1885.

Fonte: Arquivo Público da Cidade de Belo Horizonte, Acervo CCNC. Disponível em: <http://www.curraldelrey.com/>. Acesso em 5 set. 2012.

socioeconômica e cultural a nível nacional. No entanto, difere-se do caso de Chapadão do Sul porque a lógica primeira em Belo Horizonte não foi a do capital financeiro-internacional, assim só podemos afirmar que se aproxima da denominação “cidade sem infância” (SEABRA; MARTINS, 1993; MARTINS, 1996), mas não se encaixa na íntegra como tal. Talvez Belo Horizonte seja mais bem definida nos anos iniciais de sua fundação como “cidade imatura”, conforme sugere Pimentel (1997, p. 62).

⁶ Esta “ruptura urbanística com a tradição colonial mineira e seu abraço à modernidade franco-americana representou uma negação do passado, mas expressou também uma renovação da modernidade mineira” (MONTE-MÓR, 1997, p. 473).

Como marco de modernidade, a Praça da Liberdade foi construída em um dos pontos mais íngremes do núcleo urbano, por ocasião da mudança da Capital de Minas Gerais, dentro do traçado da Avenida do Contorno, onde abrigaria a sede e as secretarias do Governo Estadual.

Essa foi uma das maneiras encontradas de atenuar as reclamações dos funcionários públicos do governo estadual, antigos moradores de Ouro Preto – a antiga capital – que foram transferidos para a nova capital – Belo Horizonte. Eles estavam acostumados a ruas íngremes e prédios públicos imponentes na paisagem urbana, ou seja, que eram mais altos que os outros ao seu redor. Tanto é que o nome do bairro circunvizinho ao centro de Belo Horizonte, onde se localiza a Praça da Liberdade, até hoje tem o nome de “Funcionários”, por ter sido o bairro da Área Central que acolheu os funcionários públicos vindos da cidade de Ouro Preto.

A localização acentuava também o simbolismo do poder do Estado em um local mais elevado e de destaque. Foi na Praça da Liberdade que aconteceu a festa inaugural em 14 de Dezembro de 1897, selando a transferência da sede dos poderes públicos do Estado em seus prédios cívicos (ARRUDA, 2003).

O centro da cidade concentrava os serviços públicos, tanto da esfera estadual como municipal, os escritórios de empresas, os bancos, o comércio e os serviços mais especializados. Grande parte dos antigos moradores do arraial Curral Del Rey, com a instalação da nova capital, mudou-se: uns para a área suburbana e outros para os sítios ou áreas rurais, que atualmente correspondem aos bairros Calafate, no oeste da cidade, e Venda Nova, no norte.

Os funcionários que trabalharam nas obras para a fundação da cidade também ficaram e residiram na área suburbana e rural. Com o crescimento da população e da cidade fora do limite planejado por Aarão Reis, Belo Horizonte ganhou uma nova morfologia e expandiu sua área urbana nas décadas seguintes.

A partir de 1940 surgiu o processo de metropolização de Belo Horizonte, período que a cidade experimentou até o início dos anos 1950, uma grande reestruturação. Este período de 1897 a 1950 na formação histórica de Belo Horizonte é marcado, segundo Monte-Mór e Paula (2004, p. 9), pela “presença forte do Estado”.

período marcado por importantes intervenções públicas que definiram os futuros processos de expansão da capital e sua conurbação como os municípios vizinhos, principalmente a oeste e norte. Em 1946 foi inaugurada a Cidade Industrial de Contagem, cujas principais fábricas se instalariam nos anos 50, quando são parceladas grandes extensões de terra no vetor

oeste da Região, principalmente em Contagem e Betim, municípios cortados pela BR-381 que liga Belo Horizonte a São Paulo. Também naqueles anos a implantação do complexo turístico da Lagoa da Pampulha e a implantação da Avenida Antônio Carlos, que conecta o centro de Belo Horizonte à Região, consolidaram o vetor norte de expansão da metrópole (MENDONÇA; ANDRADE, 2009, p. 3).

A cidade nascida pelo plano de Aarão Reis foi promovida ao que parece ter sido a sua primeira reestruturação urbana através do governo municipal de Juscelino Kubitschek – JK (1940-45), que não só tem a ver com a construção do complexo arquitetônico da Pampulha, mas também em ter sido um ensaio geral, para a cidade de Belo Horizonte, de um desenvolvimentismo e de importantes iniciativas nos campos cultural e social, que logo cinco anos depois, seriam implantados a nível nacional na presidência da República, durante o governo JK (MONT-MÓR; PAULA, 2004).

Concordamos, assim, com Silva (2003, p. 153) que Belo Horizonte busca manter mais uma vez esta “imagem de cidade moderna por ter nascido projetada e traçada a partir das últimas inovações urbanísticas da época” de sua fundação.

Pelo fato de o vetor oeste estar bem próximo ao centro da então metrópole que surgia, ele foi inicialmente o que experimentou maior expansão urbana, pois se tornou uma extensão, um *continuum* da região centro-sul de Belo Horizonte. Ele foi à opção da população de classe média que desejava a qualidade de vida e o aparente *status* socioeconômico da Região Administrativa Centro-Sul, pois, esta já apresentava uso e ocupação do solo saturado e preços elevadíssimos do metro quadrado do solo urbano.

No entanto, mesmo com os vetores de expansão urbana, a Região Administrativa Centro-Sul de Belo Horizonte manteve sua primazia, reafirmando a monocentralidade⁷ de uma cidade que se tornava metrópole, mas que concentrava quase todo o comércio e a oferta de serviços em sua Área central.

O caráter radiocêntrico da metrópole belo-horizontina perdurou por várias décadas, uma vez que tudo que envolvia a região metropolitana convergia e se espalhava através do centro principal. Lemos (2007), em um dossiê, cita o objetivo primeiro de Belo Horizonte ser uma cidade radiocêntrica ao abordar como se deu sua metropolização oficializada a partir do ano de 1973,

⁷Quando usamos a denominação monocentralidade, queremos dizer cidade ou metrópole que possui um só centro. Na língua portuguesa, o elemento de complemento mono deriva de *mónos*, do grego que “exprime a noção de um, um só, unidade” (DICIONÁRIO PRIBERAM, 2012). Portanto, no contexto aqui abordado, encaixaria monocentralidade como uma só centralidade metropolitana.

o Centro reunia uma grande variedade de atividades e serviços, que vieram se avolumando ao longo da evolução urbana da cidade. Grande parte dos serviços localizados naquela área eram considerados exclusivos, e isso submetia as demais áreas da região metropolitana a sua total dependência. Aqui, confirma-se a idéia inicial do plano de Aarão Reis e da Comissão Construtora de erigir uma cidade radiocêntrica, dotada de um pólo referencial, dos pontos de vista socioeconômico e simbólico (LEMOS, 2007, p. 95).

Isto confirma a metodologia de caracterização do uso e ocupação do solo urbano de Belo Horizonte em meados da década de 1970, realizada por outros autores, e que relataremos adiante. Este método foi, e acreditamos que ainda seja, bastante utilizado na Geografia Urbana⁸.

Harris e Ullman (2005), em um texto clássico publicado originalmente em 1945 e que ainda encontra relevância atual, afirmam: “as cidades são os pontos focais da ocupação e utilização da terra pelo homem”. Segundo eles, as forças subjacentes ao padrão de uso do solo podem ser apreciadas em três generalizações da estrutura interna das cidades: por zonas concêntricas, teoria formulada por Burgess (FIGURA 2); por setores, modelo de Hoyt (FIGURA 3) e por múltiplos núcleos (FIGURA 4) conforme formularam (HARRIS; ULLMAN, 2005).

Tais modelos de generalizações cabem como possibilidades teóricas e não como padrões, pois devemos levar em conta que a caracterização de cada um possui uma exclusividade descritiva da realidade urbana. Um não exclui o outro. Em uma metrópole, por exemplo, podemos ter dois ou três destes modelos convivendo entre si, configurando o mesmo espaço urbano.

Em um estudo comparativo entre São Paulo e Belo Horizonte, Villaça (2001) levanta pontos em comum destas duas metrópoles, como o fato de serem “metrópoles interioranas”, ou seja, “dispõem de área para expansão em todas as direções: 360 graus” (VILLAÇA, 2001, p. 114). As estruturas espaciais de São Paulo e Belo Horizonte são melhor analisadas pelo modelo de Hoyt, na medida em que o início da expansão dessas cidades se deu ao longo de um eixo de transporte, uma ferrovia (VILLAÇA, 2001). O que explica, pelo menos em parte, a Belo Horizonte monocêntrica em meados do século XX.

Homer Hoyt em sua teoria de setor [...] afirma que o crescimento, ao longo de um determinado eixo de transporte, caracteriza-se geralmente por tipos similares de uso da terra. A cidade inteira é considerada como um círculo, e as várias áreas são vistas como setores que se irradiam a partir do centro

⁸ Como retrata REIS (2007), ao utilizar a metodologia de Murphy e Vance (1954 *apud* REIS, 2007), para delimitação do CBD.

do círculo e migram para a parte externa, na direção da periferia (HARRIS; ULLMAN, 2005, p. 158).

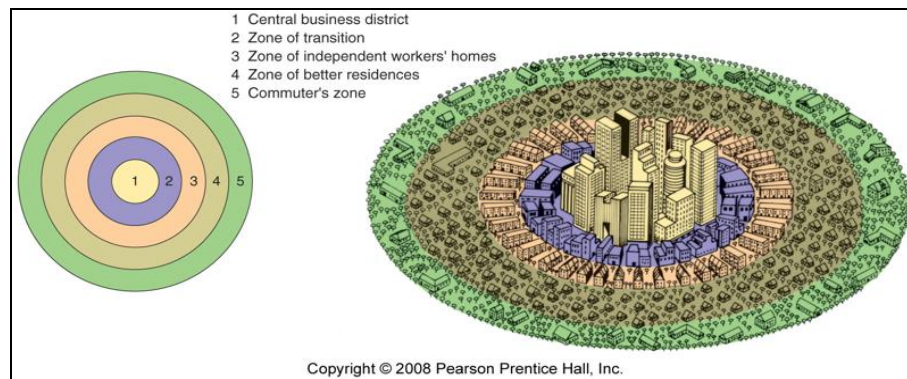


FIGURA 2 – Modelo da teoria das zonas concêntricas de Burgess.
Fonte: Adaptado de Person Prentice Hall, Inc. 2008.

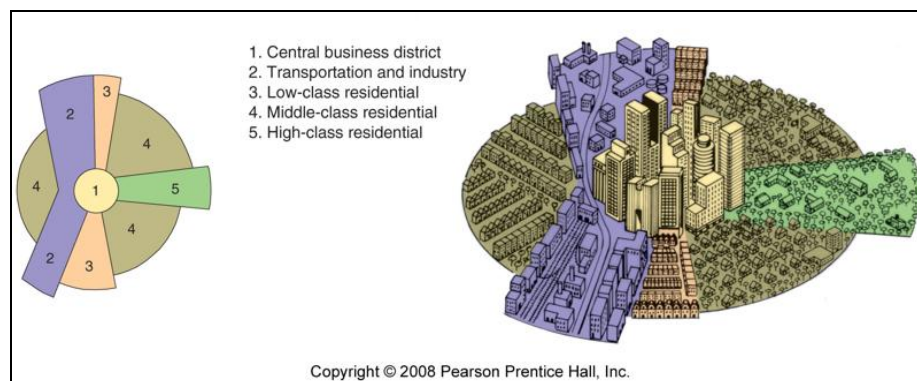


FIGURA 3 – Modelo da teoria setorial de Hoyt.
Fonte: Adaptado de Person Prentice Hall, Inc. 2008.

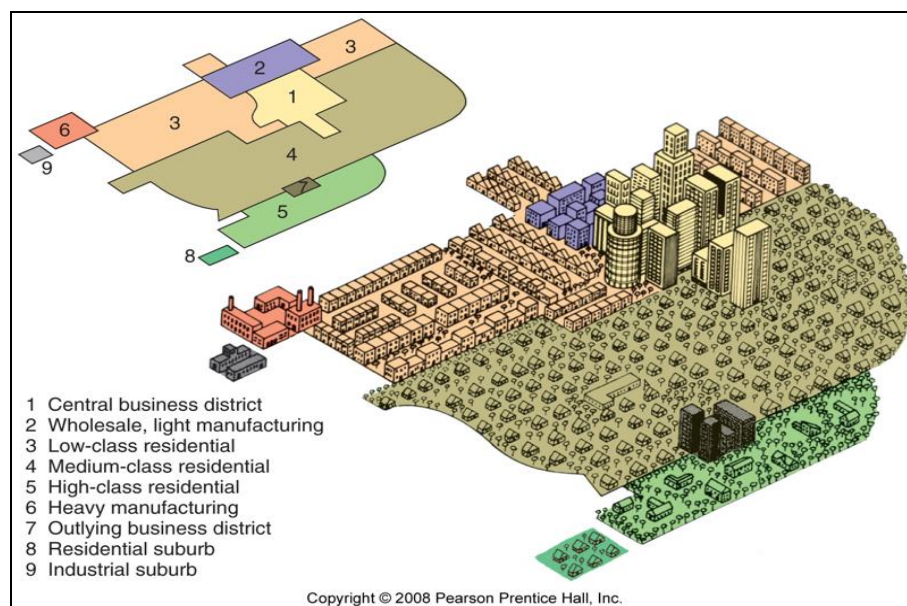


FIGURA 4 – Modelo da teoria dos múltiplos núcleos de Harris e Ullman.
Fonte: Adaptado de Person Prentice Hall, Inc. 2008.

Belo Horizonte, assim como várias outras cidades brasileiras e da América Latina, experimentou uma expansão urbana acelerada em meados do séc. XX. Em algumas partes de seu território mais longínquo da Área Central, tal expansão apresenta-se desordenada, ou seja, nas chamadas periferias da metrópole.

Corrêa (1995b) nos apresenta o padrão básico da organização espacial da grande cidade latino-americana na segunda metade do século XX, formulado por Mertins e Bahr (FIGURA 2), em que coexistem os diferentes modelos de organização espacial intraurbana, e que também se aplica a Belo Horizonte após os anos 1950.

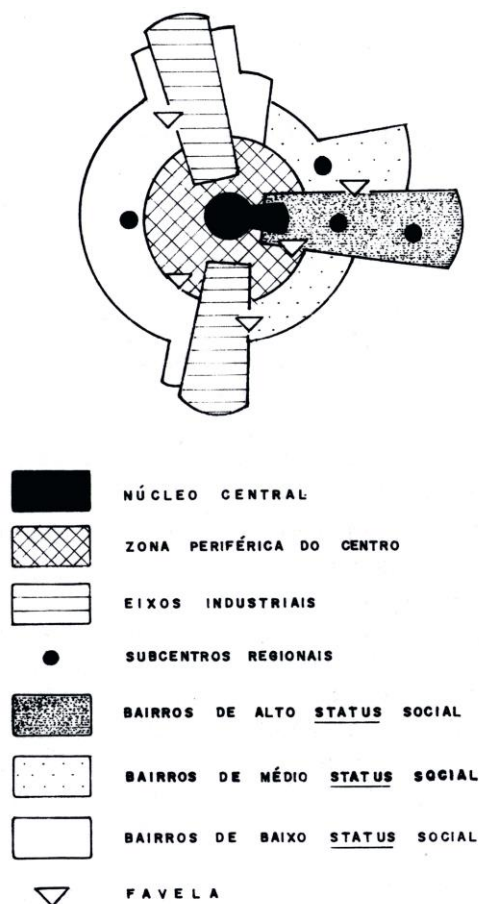


FIGURA 5 – Esquema do padrão latino-americano.

Fonte: Adaptado por Corrêa (1995b) de Mertins e Bahr, 1983.

A expansão urbana de Belo Horizonte foi possível primeiramente devido a existência de eixos de transporte, assim como enunciado anteriormente tomando o modelo de Hoyt. Esses eixos de transporte em Belo Horizonte se aplicam no caso das avenidas Amazonas e Antônio Carlos, em meados dos anos 1930-1950.

O prolongamento da Avenida Amazonas anunciou a expansão urbana no vetor oeste de Belo Horizonte, conjunto à construção da Cidade Industrial Juventino Dias. Já a abertura da Avenida Antônio Carlos direcionou uma expansão urbana no vetor norte em consonância a instalação da Pampulha.

Tais ações do poder público, indiferente às suas instâncias de poder - aqui leia-se como ações do Estado, “reforçam a configuração rádio-concêntrica da cidade, presidida pelo eixo Norte-Centro-Oeste, começa a esboçar-se a forma urbana da futura Aglomeração Metropolitana” (PLAMBEL, 1986, p. 57). Como se pode observar em um *croqui* da PLAMBEL de 1940, na FIGURA 6.

Porém, nessa época, a produção do espaço urbano nas periferias de Belo Horizonte não era associada a uma descentralização administrativa e muito menos econômica - no que se refere à distribuição de bens e serviços no território citadino.

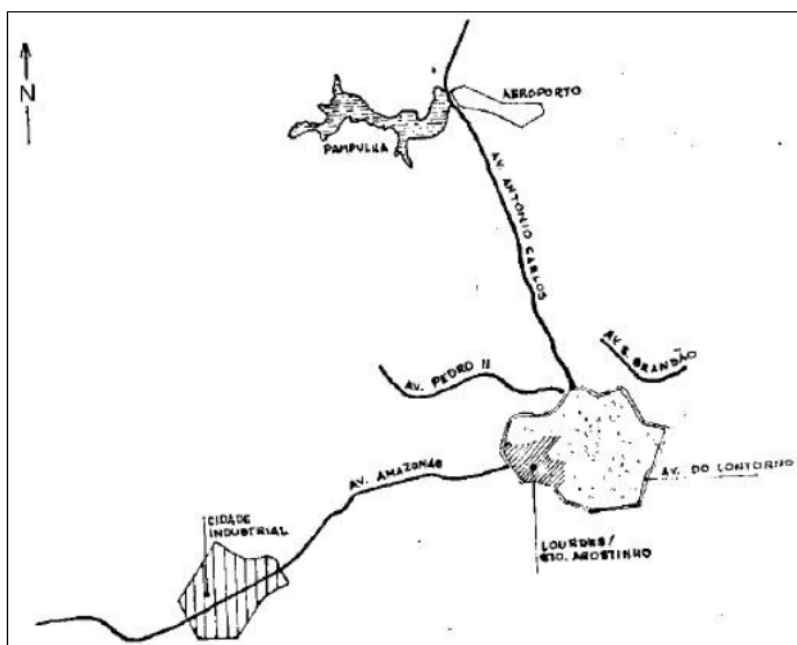


FIGURA 6 – Grandes intervenções do Poder Público, efetuadas durante os anos de 1940.

Fonte: PLAMBEL, 1986, p. 61.

A Área Central, com o passar dos anos e diante da expansão urbana e demográfica das periferias de Belo Horizonte, tornou-se saturada e demandou outros processos sociais que vão se desencadear durante e após os anos 1960-1980, conforme será analisado a seguir.

1.2 Expansão urbana, descentralização e reestruturação

Quando utilizados o termo expansão urbana nos referimos ao crescimento, extensão da área urbanizada. A descentralização, em geral, aparece como um processo espacial decorrente da reestruturação da cidade que é mais abrangente.

Ao utilizarmos o conceito de reestruturação da cidade, queremos nos referir às estruturas e às relações entre elas, ou seja, não só apontar os diferentes usos do solo, mas a “gênese das localizações e as relações que se estabelecem entre elas” (SPOSITO, 2005, p. 90) na escala do intraurbano.

Assim, faz-se necessário avançar no detalhamento dos conceitos de centro e centralidade, pois serão amplamente utilizados no decorrer desta dissertação.

Ao tratarmos do conceito de centro urbano, é importante considerar que o centro não está dissociado do todo (que é a cidade) e sem a cidade ele não seria centro. “O centro de uma cidade se constitui somente se e quando a própria cidade se constituir” (VILLAÇA, 2012, p. 99).

Concordamos com a definição de Sposito (1991a), para quem

no interior da cidade, o centro não está necessariamente no centro geográfico, e nem sempre ocupa o sítio histórico onde esta cidade se originou, ele é antes de tudo ponto de convergência/divergência, é o nó do sistema de circulação, é o lugar para onde todos se dirigem para algumas atividades, e em contrapartida, é o ponto de onde todos se deslocam, para a interação destas atividades aí localizadas com as outras que se realizam no interior da cidade ou fora dela. Assim, o centro pode ser qualificado como integrador e dispersor ao mesmo tempo (SPOSITO, 1991a, p. 264).

O centro é integrador ao realizar concentração e dispersor ao provocar a descentralização. Para Santos (1994, p. 40), “dispersão e concentração dão-se, uma vez mais, de modo dialético, isto é, de modo complementar e contraditório”.

Como medida para diminuir a excessiva centralização, surge a descentralização, que também está diretamente relacionada “ao crescimento da cidade, tanto demográfica como espacialmente, aumentando as distâncias entre a Área Central e as novas áreas ocupadas” (CORRÊA, 1997, p. 125).

Também como condição para ocorrência da descentralização, é preciso que “haja atração por parte das áreas não centrais” (CORRÊA, 1997, p. 125), e o que provoca tal atração são as características elencadas a seguir:

- terras não ocupadas, a baixo preço e impostos;
- infraestrutura implantada;
- facilidades de transportes;
- qualidades atrativas do sítio, como topografia e drenagem;
- amenidades físicas e sociais (CORRÊA, 1997, p. 126).

Essas características são, até mesmo em parte, “opostas àquelas da Área Central” (CORRÊA, 1997, p. 125), mas corroboram, enfim, para a produção do espaço urbano no interior da cidade e/ou metrópole e reprodução da “expansão e domínio capitalista que se verifica em escala planetária” (CORRÊA, 1997, p. 128).

Em primeiro lugar a descentralização torna o espaço urbano mais complexo, como vários núcleos secundários de atividades. Mas o significado dela é muito mais amplo. Para o consumidor, o aparecimento de núcleos secundários de atividades comerciais gera economias de transporte e tempo, induzindo a um maior consumo, o que é de interesse do capital produtivo e comercial (CORRÊA, 1995b, p. 47-48).

Muitos dos núcleos secundários citados por Corrêa (1995b) podem se tornar importantes no território de uma metrópole e podem se destacar por expressarem centralidades em escalas local e/ou regional, quando não nacionais ou internacionais.

Podemos dizer que se tem dado a constante dinâmica de reestruturação das cidades brasileiras, através da redefinição da centralidade urbana (SPOSITO, 2005, p. 97), como resultado da dispersão de atividades comerciais e de serviços a partir da Área Central e concentração destas em outras áreas.

Essa redefinição não pode, no entanto, ser analisada apenas no plano da localização das atividades comerciais e de serviços, como já tem sido destacado por diferentes autores, mas deve ser estudada a partir das relações entre essa localização e os fluxos que ela gera e que a sustentam. Os fluxos permitem a apreensão da **centralidade**, porque é através dos nódulos de articulação de circulação intra e interurbana que ela se revela. Essa circulação é redefinida, constantemente, pelas mudanças ocorridas na localização territorial das atividades que geram a concentração. Desse ponto de vista, não há centro sem que se revele sua centralidade, assim como essa centralidade não se expressa sem que uma concentração se estruture. Se o **centro** se revela pelo que se localiza no território, a **centralidade** é desvelada pelo que se movimenta no território, relacionando a compreensão da centralidade, no plano conceitual, prevalentemente à dimensão temporal da realidade (SPOSITO, 2005, p. 97, **grifo da autora**).

Não se pode negar a relação entre os conceitos de centro e centralidade, mas, como alerta Sposito (2005, p. 98), “a distinção entre esses conceitos faz-se necessária”.

Para entendermos melhor essa distinção entre centro e centralidade, podemos nos remeter à noção de fixos e fluxos. Como “o que é central é redefinido em escalas temporais de médio e longo prazo pela mudança na localização

territorial de atividades” (SPOSITO, 2005, p. 97), relacionaremos o centro – área - aos fixos.

Relacionaremos a centralidade que acontece continuamente em escalas espaciais e temporais variáveis aos fluxos, que a redefinem “através da circulação das pessoas, das mercadorias, das informações, das ideias e dos valores” (SPOSITO, 2005, p. 98).

Além disso, centro e centralidade podem ser resultados “também de determinantes subjetivas, definidas através dos conteúdos simbólicos produzidos historicamente ou de signos forjados pelas lógicas de mercado” (SPOSITO, 2005, p. 98).

Em síntese, enquanto a localização, sob a forma de concentração de atividades comerciais e de serviços revela o que se considera como central, o que se movimenta institui o que se mostra como centralidade. Duas expressões da realidade urbana que articulam com pesos diferenciados as dimensões espacial e temporal desse espaço (SPOSITO, 2005, p. 98).

Em uma situação de movimento, onde a cidade reúne simultaneamente suas riquezas e signos, Lefebvre (1999) traz a noção de concentração do urbano, que ora se enfraquece e ora se rompe, fazendo surgir outro centro, uma periferia ou outro lugar e lugar outro, depois define que “esse movimento, produzido pelo urbano, produz, por sua vez, o urbano” (LEFEBVRE, 1999, p. 112).

Portanto, o urbano é uma forma pura: o ponto de encontro, o lugar de uma reunião, a *simultaneidade*. Essa forma não tem nenhum conteúdo específico, mas tudo a ela vem e nela vive. Trata-se de uma abstração, mas, ao contrário de uma entidade metafísica, trata-se de uma abstração concreta, vinculada à prática. O urbano é cumulativo de todos os conteúdos, seres da natureza, resultados da indústria, técnicas e riquezas, obras da cultura, aí compreendidas maneiras de viver, situações, modulações ou rupturas do cotidiano. Todavia, ele é mais e outra coisa que a acumulação. Enquanto diversos, os conteúdos (coisas, objetos, pessoas, situações) excluem-se, e se incluem e se supõem enquanto reunidos. Pode-se dizer que o urbano é forma e receptáculo, vazio e plenitude, superobjeto e não-objeto, supraconsciência e totalidade das consciências (LEFEBVRE, 1999, *grifos do autor*, p. 111).

O urbano adquire formas devido às suas tendências:

- a) à *centralidade*, através dos distintos modos de produção, das diferentes relações de produção. Tendência que vai, atualmente, até o “centro decisional”, encarnação do Estado, com todos os seus perigos;
- b) à *policentralidade*, à oniscentralidade, à ruptura do centro e à disseminação. Tendência que se ostenta seja para a constituição de *centros diferentes* (ainda que análogos, eventualmente complementares), seja para a dispersão e para a segregação (LEFEBVRE, 1999, *grifos do autor*, p. 112-113).

Compartilhando a ideia de centralidade segundo Lefebvre, Carlos (2001, p. 177) argumenta que “a questão da centralidade diz respeito à constituição de lugares como ponto de acumulação e atração de fluxos, centro mental e social que se define pela reunião e pelo encontro”.

Lemos (2010), também nessa perspectiva lefebvriana, coloca os centros urbanos como concentradores das atividades comerciais, dos serviços direcionados para os poderes político e econômico, assim como das instâncias do lazer, possibilitando a troca de informações, as reuniões e as festas.

Retomando a aplicação em Belo Horizonte, a cidade foi planejada inicialmente para 200.000 habitantes e já atingiu esta cota antes do seu cinquentenário, em plenos anos de 1940 (MONTE-MÓR; PAULA, 2004).

Durante este período experimenta também, até os anos 1950, o início de um processo de metropolização que reestrutura o território citadino com a consolidação dos vetores oeste e norte de expansão da metrópole e que, de certa maneira, imprime um caráter urbano-industrial.

Posteriormente, nos anos 1950 e 1960, Belo Horizonte tem o “maior crescimento demográfico (em torno de 6% ao ano) – em 20 anos a população passou de cerca de 500 mil habitantes para 1,5 milhão” (MENDONÇA; ANDRADE, 2009, p. 3). Era de se esperar com o modelo de cidade monocêntrica a saturação da Área Central da metrópole no decorrer dos anos, diante do crescimento demográfico que apresentava e que impulsionava a explosão da Área Central.

O processo de industrialização prosseguiu, o que não estava previsto anteriormente nos planos de Aarão Reis, assim como o crescimento populacional nas duas décadas seguintes, que desenharam uma nova configuração socioespacial da metrópole, ficando o denominado eixo industrial, a oeste, e a expansão periférica, de baixa renda, ao norte (MONTE-MÓR; PAULA, 2004; MENDONÇA; ANDRADE, 2009).

Na verdade, a cidade contrariará, em mais de um aspecto, o plano original, seja pelo crescimento demográfico, que transcendeu, em muito, e rapidamente, o planejado, seja pela expansão das atividades econômicas que, efetivamente, transformaram a cidade num pólo econômico com significativos impactos sobre várias regiões do estado, destoando, no essencial, do plano que a queria apenas capital política e administrativa (MONTE-MÓR; PAULA, 2004, p. 13).

A dinâmica da cidade no período que compreende os anos 1950 aos 1980 é marcada pela força da economia, pela atuação dos “capitais” (MONTE-MÓR;

PAULA, 2004, p. 18). Um momento em que a “nova Capital havia-se libertado da velha Capital ouro-pretana” (LEMOS, 1994, p. 35).

Tem início a formação de um pólo regional de caráter-metropolitano. Tornam-se evidentes a busca cotidiana do progresso, da modernização e do desenvolvimento. Esse fato se manifesta, inicialmente na grande expansão dos serviços urbanos na área central, havendo um predomínio das atividades comerciais e financeiras (LEMOS, 1994, p. 35).

Enquanto ocorria a metropolização, concomitantemente, no cerne dos anos 1960, “os primeiros sinais de saturação surgiam no centro. Como principal área de concentração urbana, o centro condicionava os deslocamentos e práticas sociais da cidade como um todo, propiciando o congestionamento do seu espaço” (LEMOS, 1994, p. 39).

Tais dinâmicas resultaram na intensificação da Área Central como polo atrativo e diversificação da população belo-horizontina que fazia da sua “Capital um centro regional” (LEMOS, 1994, p. 40). Diante da dinamização do seu crescimento, a cidade que se tornara centro regional buscou se consolidar no decorrer dos anos 1960 e 1970 como polo estadual e nacional.

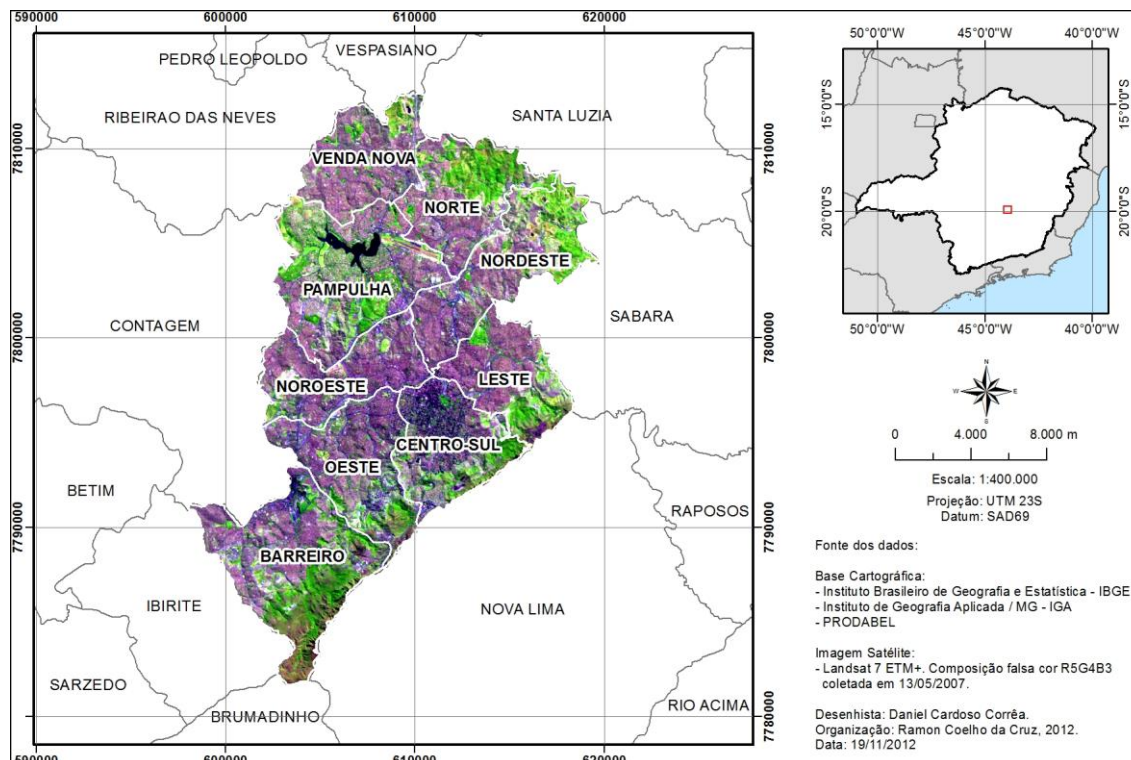
O fenômeno da sua metropolização traduz-se em modificações significativas no seu espaço. Se, por um lado, tem-se um processo de verticalização de suas áreas mais tradicionais, por outro, evidencia-se uma expansão urbana desorganizada e heterogênea (LEMOS, 1994, p. 42).

A verticalização acelerada na Área Central, a sua saturação e a expansão urbana nas periferias de Belo Horizonte tornaram urgente nos anos 1980 uma descentralização administrativa que pudesse dar conta de articular as novas áreas centrais em surgimento nas periferias, áreas centrais/centralidades, todavia polarizadas pelo centro principal/Área Central de primazia.

Isso resultou, em 1985, na divisão administrativa do território de Belo Horizonte, publicada em lei (Lei Municipal nº 4.158/85), em nove “regiões administrativas⁹” ou “regionais”, como definidas popularmente. Elas são: Centro-Sul, Barreiro, Leste, Oeste, Nordeste, Noroeste, Norte, Pampulha e Venda Nova.

⁹ O termo “regiões administrativas” ou “regionais” não possui similaridades com o conceito de “região” que usamos na Geografia, o que seria errôneo e impraticável aplicá-lo ao tratar do intraurbano. O conceito de “região administrativa” ou “regionais/regional” que adotaremos aqui foi definido pela Prefeitura Municipal de Belo Horizonte - PBH para designar as áreas que foram descentralizadas. Tais regiões são compostas por certo número de Unidades de Planejamento – UPs, que por sua vez englobam um grupo de bairros. Embora as administrações regionais de Belo Horizonte tenham sido criadas pelo Decreto Municipal nº 4.253, de 12 de setembro de 1983, as áreas de jurisdição das regionais foram fixadas apenas na referida lei municipal de nº 4.158, de 16 de julho de 1985, que

As delimitações das regionais administrativas foram um pouco alteradas no decorrer dos anos pela própria Prefeitura e a última alteração foi estabelecida pela Lei municipal de nº 10.231/11 (MAPA 1).



MAPA 1 – Regiões Administrativas de Belo Horizonte, conforme a Lei 10.231/11.

Embora Belo Horizonte não tenha tido uma taxa de crescimento populacional em ascensão a partir dos anos de 1970, como grande parte das cidades da RMBH obtiveram (GRÁFICO 1), sua Área Central ainda caracterizava uma metrópole monocêntrica, constituindo-se até meados dos anos 1990,

em local de concentração maciça de atividades terciárias, especialmente o comércio varejista e serviços diversos, ambos dotados de grande centralidade, relacionada tanto ao espaço urbano como à hinterlândia da cidade. Ali concentravam-se também as atividades administrativas das esferas municipal, estadual e federal. Foco exclusivo de convergência de transportes intraurbanos, o núcleo central caracteriza-se por um tráfego denso.

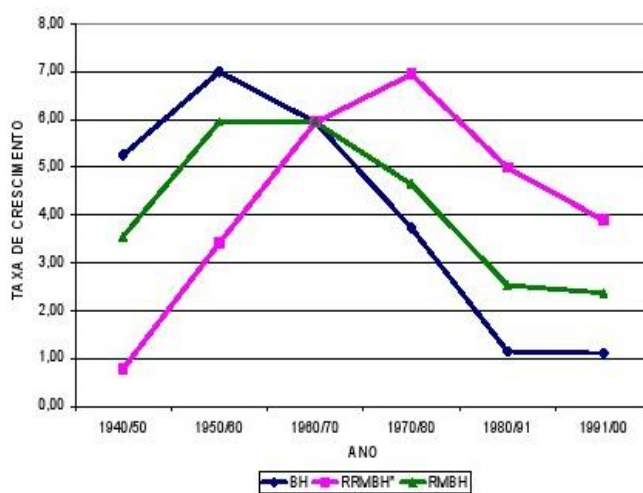
(...) Tratava-se, em realidade, de uma cidade monocêntrica, na qual as ligações entre os bairros passavam necessariamente pelo núcleo central (CORRÊA, 1997, p. 173).

depois também foi alterada pela Lei nº 4.318 de 10 de janeiro de 1986. Porém, vale ressaltar que em termos práticos o governo descentralizado em Belo Horizonte se efetua mesmo a partir do Plano Diretor de 1996, como foi constatado em entrevistas concedidas por funcionários públicos da Prefeitura de Belo Horizonte ao autor desta dissertação em meados do ano de 2012.

Apesar da proposta da divisão do território de Belo Horizonte em regiões administrativas, percebe-se que os primeiros anos não alteraram quase nada, em termos práticos, na cotidianidade da metrópole em formação, que reafirmava seu modelo de cidade monocêntrica.

Gráfico 1 –

BH, RRMBH* e RMBH - Taxa geométrica média anual de crescimento populacional, 1940/1950 – 1991/2000



Fonte: IBGE, Censos Demográficos de 1940, 1950, 1960, 1970, 1980, 1991, 2000

*RMBH, com exceção de BH

Fonte: autoria do gráfico por SOUZA, BRITO (2006).

Ao se referir à estrutura interna das cidades Berry (1972, p. 98), compara a estrutura de uma cidade à estrutura do corpo humano, e nesta analogia afirma que o esqueleto da cidade seria os locais das atividades básicas em uma cidade conjunto a rede de transporte urbano.

Lemos (2010), ao abordar sobre a segunda metade do século XX no centro tradicional de Belo Horizonte, explicita bem “o caráter concêntrico da Área Central” que “determina a convergência do transporte coletivo para o Centro, com parada obrigatória nos abrigos da Avenida Afonso Pena e da Praça Sete, entre outros” (LEMOS, 2010, p. 76).

Em escala de maior abrangência, já no atual contexto metropolitano, Cardoso (2007, p. 85-87), ao tratar a respeito do transporte público urbano na RMBH em sua tese de doutorado, analisa as diversas gestões das instituições/empresas que administraram o trânsito e o transporte público em Belo Horizonte, desde a época dos bondes e trólebus aos ônibus atuais e destaca a ineficiência quanto ao

atendimento à demanda dos passageiros que moravam nas periferias de Belo Horizonte até meados dos anos de 1990.

Isso é explicado devido ao modelo monocêntrico de metrópole que se consolidou desde a fundação de Belo Horizonte. O número de linhas de ônibus (transporte coletivo mais usado pela população belo-horizontina) era bem pequeno, pois quase todas as linhas de ônibus tinham como destino a Área Central da metrópole ou ligavam dois bairros através da Área Central. O que indiretamente também inibia o avanço de novas áreas centrais no território metropolitano.

A Figura 7 demonstra bem a centralidade excessiva no centro de Belo Horizonte até os anos 1990 e como era expressiva a demanda nas periferias por transporte coletivo.

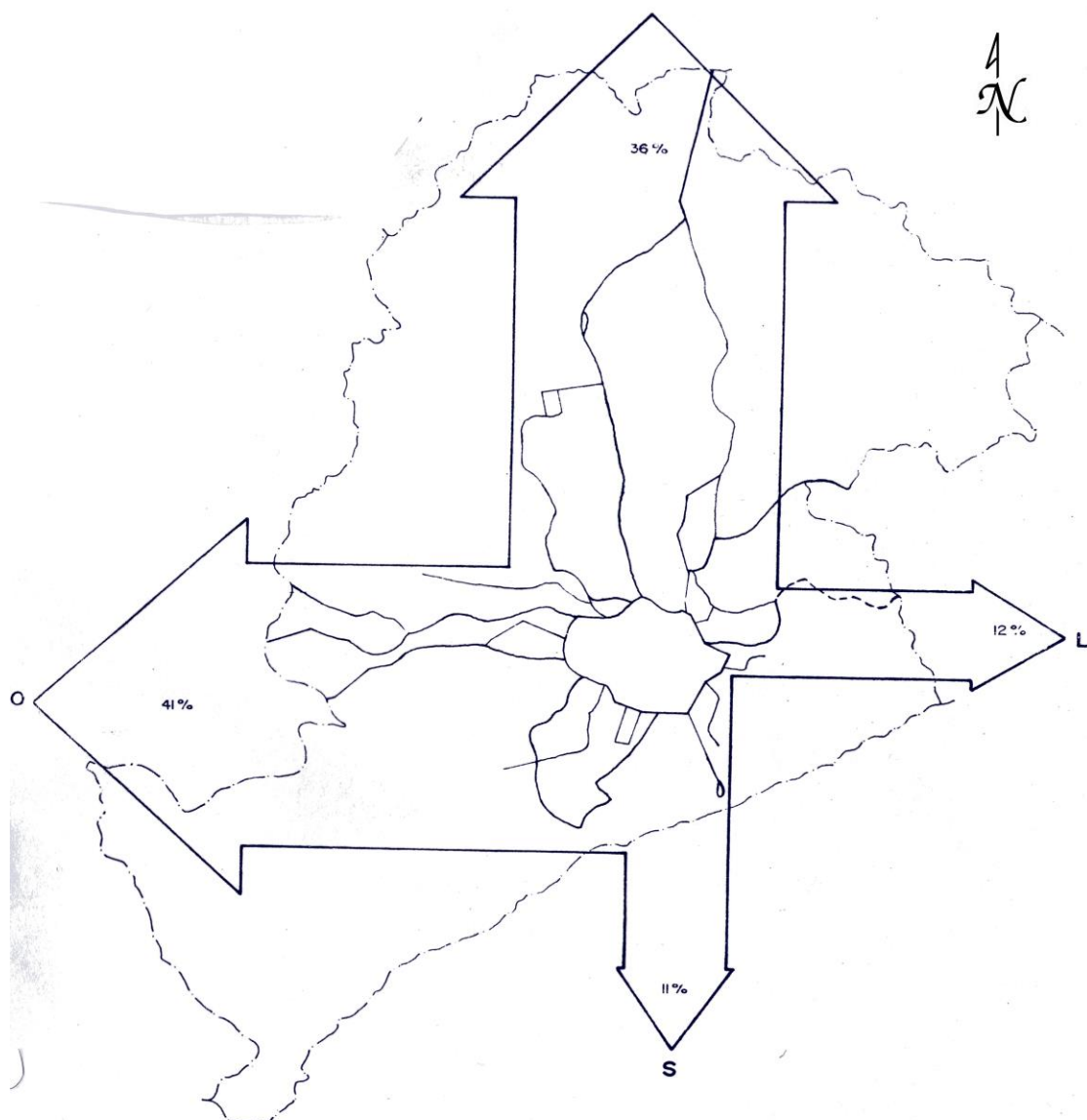


FIGURA 07 – Diagrama da demanda de transporte coletivo por região administrativa de Belo Horizonte no ano de 1992.

Fonte: Prefeitura de Belo Horizonte, 1995. Adaptado por Ramon Coelho da Cruz, 2012.

Com o ideário da reforma urbana no que se referem à estrutura urbana belo-horizontina, novas lógicas nortearam as políticas públicas e legislações urbanísticas, tanto o Plano Diretor – Lei nº 7.165/96 quanto a Lei de Parcelamento, Ocupação e Uso do Solo – LPOUS – Lei nº 7.166/96, aprovados em 1996,

almejavam a desconcentração urbana e a multiplicidade de usos, através do estímulo ao surgimento e fortalecimento de centros fora da área central e à sua articulação, de modo a romper com a problemática organização rádio-concêntrica do projeto urbanístico de Belo Horizonte (COTA; MOL, 2008, p. 231).

Como dito antes, o sistema viário de Belo Horizonte realçava o modelo de cidade monocêntrica e, para nortear mudanças que afetariam positivamente as periferias da metrópole e minimizaria a intensa concentração de tráfego na Área Central, o Plano Diretor proposto no governo municipal de esquerda eleito desde 1993 também contemplava diretrizes que modificariam o sistema viário municipal rumo ao policentrismo (CARDOSO, 2007, p. 86-87). Isso é nítido na descrição do artigo 18 da Lei nº 7.165/96 – Plano Diretor de Belo Horizonte, o qual prevê:

*“I - reformular a atual estrutura viária radioconcêntrica, mediante interligações transversais que integrem os elementos estruturais do Município, por meio da complementação do sistema viário e das vias de ligação às áreas de adensamento preferencial e aos pólos de emprego;
II - articular o sistema viário com as vias de integração metropolitanas e as rodovias estaduais e federais;
III - reduzir o caráter da área central de principal articuladora do sistema viário;
IV - melhorar a estruturação espacial, criando condições de articulação interna que consolidem centros;
V - buscar uma melhor articulação das periferias, entre si e com os centros;
VI - melhorar a acessibilidade da população aos locais de emprego, de serviços e de equipamentos de lazer;
VII - implantar obras viárias de atendimento ao sistema de transporte coletivo e de complementação do sistema viário principal;
VIII - tornar obrigatório o planejamento da integração entre o transporte coletivo e o sistema viário;
IX- implantar pistas especiais para transporte de massa” (BELO HORIZONTE, 1996).*

Adiante, discutiremos como se dá esta transição do modelo de cidade monocêntrica à policêntrica no contexto da produção e transformação do espaço urbano da metrópole de Belo Horizonte.

1.3 A Belo Horizonte contemporânea e a policentralidade

Iremos nos desafiar aqui a retratar uma Belo Horizonte contemporânea que consideramos no processo de transição do modelo de metrópole monocêntrica à metrópole policêntrica, através do que vem apontando as dinâmicas de

desenvolvimento metropolitano. Novamente, é necessário reforçar que, pela limitação do tempo de realização desta pesquisa, nos ateremos mais precisamente como se dá esta transição a policentralidade através da reestruturação recente do espaço intraurbano de Belo Horizonte, que não deixa de refletir a reestruturação urbana – que abrange a sua região metropolitana e traz, portanto, uma redefinição da centralidade no âmbito metropolitano.

As dinâmicas do desenvolvimento metropolitano já não são, hoje, tão decididamente monocêntricas, tão determinadas por um modelo singularmente polarizado de forças centrífugas e centrípetas, por um padrão de crescimento urbano que gira em torno do centro definitivo da cidade (SOJA, 1994, p. 154).

O próprio Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado – PDDI da RMBH elaborado recentemente traz, na proposta de reestruturação territorial metropolitana, uma representação (**FIGURA 8**) que ilustra bem o desejo de consolidar Belo Horizonte como uma metrópole policêntrica, colocando o diagrama monocêntrico e disperso em contraste com o diagrama policêntrico e concentrado, sendo o caminho do desenvolvimento metropolitano apostado no modelo policêntrico e concentrado.

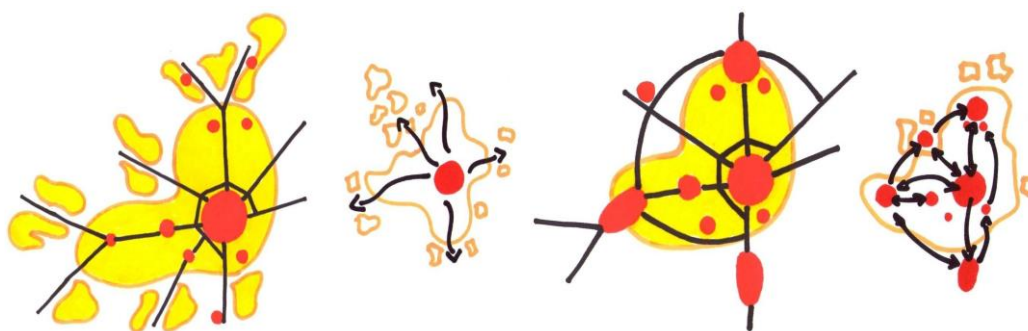


Figura 8 – Diagramas: Metrópole Monocêntrica e dispersa X Policêntrica e compacta.
Fonte: Adaptado¹⁰ do PDDI – RMBH, Governo de Minas Gerais – Gestão Metropolitana, 2011, p.18.

No âmbito metropolitano, a reprodução do espaço da metrópole se dá na produção de “novas centralidades que surgem como nós articuladores de fluxos e lugares de acumulação e, de outro lado, apresentam uma estrutura menos complexa

¹⁰ No PDDI-RMBH o título da figura está como: Metrópole Monodispersa X Policompacta, pois os termos utilizados foram tomados com base na aplicação do sistema de transporte, por isso preferimos adotar os termos escolhidos no decorrer do texto como os de monocentralidade e policentralidade. Também nos deparamos com o uso dos termos: monodispersa e policompacta em outras bibliografias que estudavam uma cidade de modelo policêntrico, mas abordavam mais sobre o efeito do sistema de transportes.

que a central; a polinuclearidade da metrópole se reproduz, portanto, de modo desigual” (CARLOS, 2001, p. 177).

Dinâmicas urbanas atuais têm provocado processos de transformação mais acelerados no interior das metrópoles e das cidades, o que tem exigido uma reconceitualização de centro e da concepção de centralidade (SPOSITO, 2010b).

A metrópole que outrora era monocêntrica passa então a ser polinucleada, policêntrica ou multi(poli)cêntrica, concepções essas advindas da redefinição da centralidade urbana e que vem sendo construídas ou melhor definidas a partir dos resultados de diversos estudos empíricos¹¹.

“A centralidade única no interior das cidades não é mais uma forma predominante de articulação de sua estrutura interna” (SPOSITO, 2010b, p. 202). Deve-se levar em consideração não apenas o crescimento demográfico e consequente extensão territorial das aglomerações urbanas, mas também o aumento da capacidade de consumo de produtos e serviços pela sociedade, atrelado a emergência de novas formas de circulação e mobilidade no interior das cidades (SPOSITO, 2010b).

Sposito (2010b), ao redefinir a centralidade, relaciona ainda a centralidade à ideia de concentração, seja de um centro urbano, e ao ter dele uma expressão territorial que é múltipla. E quando se tem a multiplicação de centros, se refere a uma multicentralidade e se constata diferentes níveis de especialização e importância entre esses centros, assim, estamos diante de uma policentralidade (SPOSITO, 2010b).

Halbert (2004), que estudou a descentralização dos serviços de negócios intrametropolitanos na região de Paris, apresentou nos resultados de sua pesquisa uma definição de policentrismo e “policentralidade dissociada”. Usou o termo policentrismo ao identificar que a tendência para a descentralização dos serviços de negócios afetava a região de Paris. Mesmo que a área tenha herdado uma geografia aparentemente resistente a isso, o autor coloca que a forma dessa descentralização foi policêntrica por apresentar uma “concentrada desconcentração”, ou seja, não dispersa.

Posteriormente, ele conclui que “a constituição de uma região metropolitana mais policêntrica está correlacionada com uma forte diferenciação espacial das

¹¹ Confere-se a discussão das concepções de policentralidade e multi(poli)centralidade nos estudos de CLARK, 2000; HALBERT, 2004; RIGUELLE, THOMAS, VERHETSEL; 2007 e SPOSITO, 2010b.

atividades de serviços”¹² (HALBERT, 2004, p. 399-402, *tradução nossa*), a qual é denominada pelo autor de “policentralidade dissociada”.

Para Riguelle, Thomas e Verhetsel (2007) o “policentrismo refere-se à existência de mais de um centro em uma área urbana” ¹³ (p. 195, *tradução nossa*). E salientam que há muitas interpretações deste conceito vago na literatura, sendo que o ponto de diferença entre os estudos de pesquisadores que lidam com o conceito de policentrismo se dá na escala de análise que adotam (RIGUELLE, THOMAS, VERHETSEL; 2007).

As duas principais escalas de análise adotadas ao se referir ao policentrismo são: (1) a escala intra-urbana de agrupamento (como de uma cidade grande) exemplificada com Los Angeles, Londres ou Paris, e (2) escala interurbana (como exemplo os autores citaram *Dutch Randstad* e *Flemish Diamond*) que podemos interpretar como regiões metropolitanas e/ou regiões industriais e de negócios (RIGUELLE, THOMAS, VERHETSEL; 2007).

Como o objetivo do estudo de tais pesquisadores foi mensurar o policentrismo através dos centros de emprego na Europa, eles acreditam que a confusão no uso do conceito (aplicado ao objeto de pesquisa que adotaram) “é exacerbada pelo fato dos centros de emprego de uma determinada área urbana poder formar um sistema independente, com distribuição de tamanho e padrão de especialização similar aos de cidades em uma grande economia regional ou nacional” (RIGUELLE, THOMAS, VERHETSEL; 2007, p. 195, *tradução nossa*)¹⁴.

Devido a isso, limitam sua pesquisa ao policentrismo que aparece no nível da área urbana concebida como área metropolitana de trabalho, e escolhem as quatro principais cidades belgas (RIGUELLE, THOMAS, VERHETSEL; 2007).

Segundo Riguelle, Thomas e Verhetsel (2007), existe outro ponto de diferença no uso do conceito de policentrismo que “são os requisitos quantitativos de

¹² “The constitution of a more polycentric metropolitan region is correlated with a strong spatial differentiation of services activities (what I have called “dissociated polycentricity”)” (HALBERT, 2004, p. 399-402).

¹³ “Polycentrism refers to the existence of more than one centre in a conurbation” (RIGUELLE, THOMAS, VERHETSEL; 2007, p. 195).

¹⁴ “The confusion is exacerbated by the fact that employment centres within a given urban region can form an interdependent system, with a size distribution and a pattern of specialisation similar to that of cities in a larger regional or national economy” (idem, p. 195).

uma região urbana para ser definida como policêntrica” (p. 195, *tradução nossa*)¹⁵. O que deve ser levado em conta na metodologia a ser adotada.

Através da análise de postos de serviços e também de empregos, Clark (2000) analisa grandes cidades americanas e cita evidências na Europa como o norte italiano, nos quais constata que “empregos e serviços tem se dirigido aos bairros residenciais periféricos longe dos centros urbanos tradicionais” (p. 141, *tradução nossa*)¹⁶.

Segundo Clark (2000), tem-se crescido os núcleos urbanos nas grandes cidades americanas e a mudança na estrutura destas cidades e/ou metrópoles têm levado às adaptações teóricas de antigos modelos de estrutura da cidade para dar conta dos novos padrões emergentes e para explicações alternativas ou pós-modernas (como outros estudiosos preferem denominar) para a estrutura e organização da natureza da metrópole do século XXI (CLARK, 2000, p. 141).

As formas das cidades policêntricas emergentes são mutáveis e atingem as cidades antes consideradas periféricas (CLARK, 2000). Aqui nos cabe uma questão: será que é possível afirmar a existência então de “uma nova estrutura urbana”? Isso atinge também as cidades e metrópoles dos países em desenvolvimento, como o caso de Belo Horizonte?

Não temos uma resposta imediata, mas para tal avaliação o autor nos adverte: “Está claro que o modelo da cidade monocêntrica não é mais relevante, mas igualmente é certo que não precisamos rejeitar noções de acessibilidade e concorrência econômica” (CLARK, 2000, p. 142, *tradução nossa*)¹⁷.

Visualizamos assim neste novo modelo de cidade que paradoxalmente o consumo atual demanda uma nova estrutura interna, mais descentralizada, portanto, mais complexa, ao mesmo tempo em que mantêm velhos paradigmas.

“Que as mudanças no gosto do consumidor são elementos importantes da evolução contínua das áreas urbanas não está em discussão, à questão é realmente

¹⁵ “Another point of difference is the quantitative requirements for an urban region to be defined as polycentric” (idem, p. 195).

¹⁶ “Jobs and services have followed the spreading residential communities to outlying centers far from traditional downtowns” (CLARK, 2000, p. 141).

¹⁷ “It is clear, that the monocentric model of the city is no longer relevant but equally surely we do not need to reject the notions of accessibility and economic competition” (idem, p. 142).

saber se os velhos paradigmas conversam com os processos modernos” (CLARK, 2000, *tradução nossa*, p. 146).¹⁸

Outro aspecto levantado por Clark (2000) foi o crescimento populacional. Em comparação ao centro principal das cidades policêntricas que o autor analisou o crescimento nas comunidades em torno dos novos nós destas cidades policêntricas tem sido substancialmente maior e tem proporcionado assim, uma área urbana contígua. Segundo o autor houve também considerável crescimento da população nas cidades periféricas mais próximas da cidade policêntrica.

Não pode haver dúvida de que a aglomeração de serviços e empregos nestes novos nós estão sendo traduzidos em aumentos associados em população e densidades populacionais e, por sua vez, uma maior ênfase na policentralidade (CLARK, 2000, *tradução nossa*, p. 148)¹⁹.

Ao finalizar sua revisão Clark (2000, *tradução nossa*, p. 152) conclui que “a explicação para as novas estruturas policêntricas é baseada na estrutura do passado urbano e comportamento familiar do presente”²⁰.

Após expor tais termos e conceitos podemos dizer que a concepção de multi(poli)centralidade que Lefebvre utiliza em sua obra *A Revolução Urbana* (1983) pode ser compreendida através de uma análise da natureza das dinâmicas que a definem (SPOSITO, 2010b).

Retomando, a produção e as transformações do espaço urbano de Belo Horizonte podem ser sistematizadas em termos históricos, segundo Lemos (2010), em cinco momentos principais:

a implantação do projeto do engenheiro Aarão Reis, com suas modernas características; a consolidação do plano e a formação das paisagens; a busca pela modernização e as primeiras legislações de gestão dos espaços; a conurbação do centro e as conseqüentes expansões e/ou extensões; a perda da identidade e os incontroláveis processos de demolição e renovação do Centro Tradicional, no contexto da polarização metropolitana (LEMO, 2010, p. 17).

Embora a ênfase de Lemos (2010) seja a Área Central ou centro tradicional como ela mesma define, percebe-se o aparecimento de polos (outras áreas centrais)

¹⁸ “That changes in consumer tastes are important elements of the continuing evolution of urban areas is not in dispute; the issue is really whether the old paradigms speak to modern process” (idem, p. 146).

¹⁹ “There can be no doubt that the clustering of services and jobs in these new nodes is being translated into associated increases in population and population densities and, in turn, an increased emphasis on policentricity” (idem, p. 148).

²⁰ “The explanation for the new policentric structures is embedded in the past urban structure and present household behavior” (idem, p. 152).

no espaço urbano da metrópole que se consolidam a partir do final do século passado.

Como já fora abordado anteriormente, as expansões urbanas que ocorrem na área oeste e norte do município de Belo Horizonte a partir dos anos 1940-1950 são reforçadas principalmente no oeste da metrópole durante os anos 1990-2000 e meados dos anos 2000-2010, além de reforçar centralidades próximas da Área Central.

A prática da aplicação ou, em outros termos, as permissividades que o Plano Diretor e a LPOUS concederam no uso e ocupação do solo urbano, alcançou em partes o objetivo no que condiz ao surgimento e fortalecimento de centros fora da Área Central.

Tais centros ou áreas centrais se fortaleceram principalmente devido a concentração de considerável oferta de comércio e serviços que foram surgindo para além da Área Central, mas não só por isso.

Costa (2009) intitulou um dos seus artigos aplicados à produção do espaço urbano de Belo Horizonte como “Metamorfose ambulante”. Nele, o autor buscou abordar a “crescente formação de novas centralidades de comércio e serviços em regiões centrais e periféricas que vem caracterizando a expansão da metrópole há várias décadas” (COSTA, 2009).

Alguns estudos sobre o intraurbano de Belo Horizonte já apontavam a tendência do surgimento destes centros, áreas centrais, também denominados de subcentros, como apontou Villaça (1978; 2001) - o caso do Barreiro - e Lemos (2007; 2010) - o caso da Savassi, que corresponde ao bairro Funcionários.

Consideramos relevante registrar no decorrer deste texto a definição que adotamos de subcentros, que são “áreas onde se alocam as mesmas atividades do centro principal com diversidade comercial e de serviços, mas em escala menor, e com menor incidência de atividades especializadas” (SPOSITO, 1991a, p. 270).

E o caso da área norte de Belo Horizonte? Como aparece o Vetor Norte, quando Venda Nova torna-se subcentro? Diante da metodologia utilizada por Villaça (1978; 2001)²¹, na época em que realizou seu estudo, fora a Área Central, possivelmente apenas o Barreiro se caracterizaria como um subcentro e/ou outra área central, e mesmo assim, com uma pontuação de estabelecimentos de comércio

²¹ Esta metodologia utilizada por Villaça será melhor detalhada no terceiro capítulo desta dissertação.

e serviços inferiores a 8% dos que havia na Área Central. Venda Nova sequer foi relatada por Villaça (1978; 2001).

Venda Nova era popularmente conhecida pelo seu comércio popular, até mesmo denominado de “centro de Venda Nova” e, quando mencionada nos estudos urbanos, era considerada como “área mais pobre da cidade e que contém grande parcela da mão de obra para as demais áreas de Belo Horizonte”.

A importância que a “região de Venda Nova” passa a ter atualmente nos remete novamente à história de formação do espaço urbano de Belo Horizonte, e claro, que de forma bem simplista e parcial, nos permite uma comparação.

Antes queremos referendar de maneira que soa um pouco estranho em termos geográficos ao citarmos “região de Venda Nova” que se trata de uma área urbana dentro da cidade, e tal termo se refere a um recorte que inclui além da região administrativa de Venda Nova, parte também das regiões administrativas Norte e Pampulha.

Diante dos trabalhos já existentes nessa área de estudo, percebemos que a “região de Venda Nova” vem sendo denominada de Vetor Norte de Belo Horizonte quando se refere ao território de Belo Horizonte (sendo o Vetor Norte da RMBH composto pela “região de Venda Nova e municípios da RMBH limítrofes a esta área norte de Belo Horizonte”).

Voltando à referida comparação/repetição em termos históricos, quando Belo Horizonte foi escolhida para ser a capital de Minas Gerais – o centro administrativo do governo estadual –, recebeu a transferência dos órgãos públicos da instância estadual que se localizavam na antiga capital Ouro Preto, ocupando os arredores da Praça da Liberdade situada na Região Administrativa Centro-Sul de Belo Horizonte.

Com a iniciativa do Governo de Minas Gerais durante os anos 2003 a 2010 de reativar e ampliar o Aeroporto Internacional de Confins, implantar o projeto viário da Linha Verde e, principalmente, transferir as secretarias e o Palácio do Governador para a CAMG – localizada na “região de Venda Nova” – tem-se um impacto significativo na produção do espaço urbano, pois trata-se de uma área considerada como ausente de equipamentos, possuindo apenas residências com baixo adensamento e algumas indústrias, provocando mudanças na estrutura

urbana da metrópole Belo Horizonte bastante rápidas, o que analisaremos mais adiante através da ação dos seus agentes modeladores do espaço urbano.

Gostaríamos de destacar que, no decorrer da pesquisa, percebemos, como foi relatado anteriormente, que a escolha pelo Vetor Norte de Belo Horizonte como vetor de expansão urbana e de redefinição de centralidades, atualmente, nos remete à memória da cidade, agora metrópole, sempre em constante busca de se manter moderna, renovada, contemporânea.

Embora desde a fundação da cidade a ideologia política da busca pelo “novo” esteja enraizada na velha hegemonia dos agentes modeladores do espaço urbano que são em especial o Estado, o setor imobiliário e o morador que pertence à classe social mais privilegiada socioeconomicamente.

É importante registrar, também, que o estigma da cidade moderna já foi percebido por vários estudiosos de diversas disciplinas das ciências sociais e humanas que analisam criticamente a história da construção de Belo Horizonte até os dias de hoje. Em especial, citaremos primeiramente Pimentel (1997), que afirma que a dicotomia antigo *versus* novo marca sobremaneira a história de Belo Horizonte, como retrata neste trecho:

O que surge como radicalmente novo, seja em termos de ideias, posturas, realizações, parece ficar velho no momento seguinte, quando se advoga a sua substituição. Foi assim no início, continua assim até hoje (PIMENTEL, 1997, p. 61).

Teoricamente, Maia e Valnei (2010) trazem uma excelente contribuição ao analisarem projetos em perspectiva comparada desde a fundação de Belo Horizonte até a instalação da CAMG no Vetor Norte da metrópole no início deste século XXI, considerando conjuntamente o espaço urbano e a história política da cidade. Os autores também pontuam esta similaridade de ver neste período histórico da existência de Belo Horizonte o imaginário do progresso, da busca incessante de ser uma cidade moderna, ou melhor, contemporânea.

Como também citamos que em termos históricos nos parece “uma repetição” no processo histórico de construção do espaço urbano belo-horizontino, Maia e Valnei (2010) dão o nome de “mutações” as três principais temporalidades que se destacam em Belo Horizonte, que são: 1) o período de sua fundação; 2) os anos 1940-1950 com a construção do Complexo Arquitetônico da Pampulha; e 3) atualmente com a transferência dos órgãos da administração direta do governo

estadual, que se situavam na área administrativa centro-sul e foram para a CAMG, situada no Vetor Norte de Belo Horizonte.

Para facilitar o entendimento dessa “repetição”, dessas “mutações” elaboramos um quadro esquemático (QUADRO 1) que traz a síntese do que Maia e Valnei (2010) trataram em seu artigo, no qual expressam o que também percebemos no decorrer do levantamento bibliográfico desta pesquisa.

Temporalidade	Político (s)	Engenheiro e/ou arquiteto	Área da cidade	Principais intervenções urbanas
1893-1897	Republicanos	Aarão Reis	Construção do território citadino	- Criação das três zonas: urbana, suburbana e rural.
1940-1950	Juscelino Kubitschek	Oscar Niemeyer	Vetor Oeste e Vetor Norte	- Criação da Cidade Industrial no Vetor Oeste; - Construção do complexo arquitetônico da Pampulha no Vetor Norte.
2003-2010	Aécio Neves	Oscar Niemeyer	Vetor Norte	- Ampliação do Aeroporto Internacional de Confins; - Implantação da Linha Verde; - Construção da Cidade Administrativa do Governo de Minas Gerais - CAMG.

Quadro 1 – Temporalidades em Belo Horizonte baseado em Maia e Pereira (2010).

Autor: Organizado por Ramon Coelho da Cruz (Outubro, 2012).

Tal fato tem ganhado notoriedade também nos principais jornais e revistas do Estado de Minas Gerais e do país, como se vê na Figura 9, cuja ilustração é do Instituto Horizontes e publicada na Revista Veja do dia 02/09/2009, em que se destacam esses três momentos em Belo Horizonte, como o atual foco no Vetor Norte.

Não importa qual seja o político, o engenheiro ou arquiteto, e qual a área urbana selecionada, Belo Horizonte se configura como a “cidade do eterno novo” (MAIA; VALNEI, 2010, p. 6).

Algumas questões se interpõem aqui no primeiro capítulo e que poderão ser respondidas no decorrer do texto, tais como: a descentralização, como consequência do processo de reestruturação, seria o principal meio para a metrópole romper com a monocentralidade?

Alcançar de fato a policentralidade e/ou multi(poli)centralidade atenderia a uma demanda do mercado global para se tornar cidade competitiva economicamente com variadas funcionalidades centrais incorporadas às dimensões simbólicas e/ou culturais diferenciadas?



Figura 09 – BH em Três Tempos.

Fonte: Instituto Horizontes in Revista Veja, edição 2.128, 02 de set. 2009.

Tais questões tornam mais interessantes esta pesquisa, na medida em que buscamos decifrar as mudanças ocorridas na estrutura interna de Belo Horizonte, mudanças que estão sempre em movimento, por isso, trataremos adiante da reestruturação de Belo Horizonte com ênfase no recorte do Vetor Norte da metrópole, área que experimenta mais mudanças no espaço urbano belo-horizontino nesses últimos anos e promove redefinição de centralidades na metrópole.

2. A REESTRUTURAÇÃO DE BELO HORIZONTE E A ATUAÇÃO DOS AGENTES SOCIAIS NO VETOR NORTE DA METRÓPOLE NESTE INÍCIO DO SÉCULO XXI

Depois do que denominamos aqui como primeira reestruturação da cidade de Belo Horizonte, datada durante os anos 1940-1950, com a construção da Cidade Industrial Juventino Dias no vetor de expansão urbana oeste e a Pampulha no vetor de expansão urbana norte, não significa afirmar que o restante do território belo-horizontino não tenha passado por reestruturação no decorrer dos anos. A escolha de enfatizarmos esses vetores nesta pesquisa se deve ao que já fora abordado anteriormente, pelo fato destes vetores (oeste e norte) terem sido decisivos para a forma urbana que se delineou a partir das expansões urbanas dos anos 1940 e que se encontra consolidada na metrópole Belo Horizonte na atualidade.

Continuaremos a analisar a Belo Horizonte contemporânea que, desde o início do presente século, passou por mais uma reestruturação em seu território. Reestruturação esta que se revela mais fortemente através da descentralização urbana, cujo principal destino de transferência de bens e serviços centrais e de surgimento de novos fluxos tem sido o Vetor Norte de Belo Horizonte.

Vejamos adiante como tem se dado a reestruturação no recorte analítico desta pesquisa que é o Vetor Norte de Belo Horizonte, mais conhecido como “região de Venda Nova” e procuraremos pontuar quais os agentes que conduzem e concretizam tais processos sociais.

2.1 A Reestruturação da cidade de Belo Horizonte no início do século XXI

Como vimos, a reestruturação da cidade de Belo Horizonte se intensificou a partir da iniciativa da administração municipal em descentralizar o poder local ao criar as regiões administrativas no ano de 1985 (como já fora abordado anteriormente) e possibilitar, mesmo que minimamente, a governança descentralizada que teve como maior inovação a inclusão da participação popular através dos orçamentos participativos a partir de 1996.

Percebemos também que os resultados dessa reestruturação acontecem em um período de médio a longo prazo. Por isso a descentralização de Belo Horizonte passou a ganhar nitidez nos anos finais do século passado e início do presente século através da consolidação da expressão de centralidades, muita das vezes condizentes com a divisão das regiões administrativas, sendo as de maior destaque

aquelas que se localizavam onde se denominava periferia e antes de se tornarem “regiões administrativas de Belo Horizonte” já eram distritos, como são os casos do Barreiro e de Venda Nova, que caracterizavam-se já como subcentros de Belo Horizonte e da região metropolitana.

Como veremos neste capítulo, diferentes metodologias de estudiosos urbanos durante as décadas de 1970-1980 não os caracterizaram como subcentros de Belo Horizonte devido à distância demasiadamente elevada em comparação e proporção dos bens e serviços que possuía a Área Central e, claro, a excessiva dependência das próprias e prematuras “regiões administrativas” em relação à Região Administrativa Centro-Sul ou Área Central da metrópole.

Tem-se diminuído a dependência excessiva da Área Central na medida em que há um reforço de novas expressões de centralidade em bairros que se tornaram referência em centralidade e/ou é a própria localidade das sedes das administrações regionais, efetivamente funcionais após a aprovação e implantação do Plano Diretor de Belo Horizonte de 1996.

Atualmente se destacam como subcentros ou áreas de importante expressão de centralidades o Barreiro no Vetor Oeste da RMBH; a Savassi (que se trata legitimamente do bairro Funcionários) na regional centro-sul (LEMOS, 2007; 2010); o bairro Cidade Nova nas regionais nordeste e leste de Belo Horizonte (RIBEIRO; ANDRADE; VARGAS; 2011); e Venda Nova no Vetor Norte da RMBH, além da Área Central ou bairro Centro que mantém sua primazia e importância na RMBH.

Há também bairros novos que carecem de estudos que considerem as atuais caracterizações de uso e ocupação do solo em seus limites geográficos e que vem se destacando como novas expressões de centralidades, com elevada oferta de comércio e serviços atribuindo novos fluxos no território belo-horizontino a exemplo da confluência dos bairros Estoril e Buritis²², na regional oeste.

A seguir nos limitaremos a tratar do Vetor Norte de Belo Horizonte que por longos anos, desde meados dos anos 1980 aos anos 2000, se caracterizava como

²² A relevância da oferta de comércio e serviços dos bairros Estoril e Buritis na regional oeste de Belo Horizonte já fora relatada pelo viés da Geografia da Percepção por CRUZ, PÁDUA (2008), e a “possível” centralidade do bairro Buritis que surgiu no final dos anos 1980 fora levantada e discutida durante a apresentação do artigo destes autores no Espaço de Diálogos e Práticas do XV ENG realizado na Universidade de São Paulo – USP em julho de 2008.

área de comércio popular por concentrar grande parte da população de baixa renda, da população mais pobre do território belo-horizontino e também da RMBH.

A partir dos anos iniciais deste terceiro milênio, essa área da metrópole passou a receber vários investimentos do Estado, sendo dotada de várias infraestruturas, ampliação dos eixos viários e instalação de novos aparelhos urbanos. Isso atraiu a atuação do setor imobiliário que passou a enxergar no norte da metrópole o “futuro dos seus negócios”. Adiante, trataremos disso com mais detalhes.

2.2 Agentes e processos sociais, renda da terra e políticas públicas

Retomando a produção do espaço, especificamente o espaço intraurbano da metrópole, torna-se importante pontuar a relação entre os agentes sociais e os processos espaciais, que segundo Corrêa (2011, p. 44) “são inseparáveis, elementos fundamentais da sociedade e de seu movimento”.

Os agentes sociais da produção do espaço estão inseridos na temporalidade e espacialidade de cada formação socioespacial capitalista. Refletem, assim, necessidades e possibilidades sociais, criadas por processos e mecanismos que muitos deles criaram. E são os agentes que materializam os processos sociais na forma de um ambiente construído, seja a rede urbana, seja o espaço intraurbano (CORRÊA, 2011, p. 43-44).

Os agentes modeladores do espaço urbano ou agentes sociais citados por Corrêa como responsáveis por fazerem e refazerem a cidade através de estratégias e ações concretas neste processo são os seguintes: “a) os proprietários dos meios de produção, sobretudo os grandes industriais; b) os proprietários fundiários; c) os promotores imobiliários; d) o Estado; e e) os grupos sociais excluídos” (CORRÊA, 1995b, p. 12).

Os agentes sociais, distintos entre si, participam de um jogo de interesses que se dá dentro do marco de uma norma jurídica que regula e/ou legitima suas ações (CAPEL, 1979, p. 19). Porém, a norma jurídica na cidade capitalista não é neutra, uma vez que,

representa y defiende los intereses de las clases dominantes en la formación social, constituyendo em algunas ocasiones – cuando se presenta como garante del interés general de la población – un simple discurso retórico con las suficientes ambigüedades como para que pueda ser transgredido impunemente de acuerdo con los intereses específicos de aquellos agentes (CAPEL, 1972, p. 19).

Embora alguns agentes sociais possam ter atuações e interesses que pareçam ser conflituosos entre si, “não existe apenas conflito entre os agentes, mas também pontos em comum que os unem, como a apropriação de uma renda da terra” (RAMIRES; FREITAS, 1995).

Por mais que uma parte do estudo da renda da terra esteja envelhecida como nos expõe Villaça (2012), ao se referir a faceta da renda da terra relacionada à propriedade da terra e à produção rural, a outra faceta condizente ao saber de onde vem o valor e o preço da terra urbana ainda são questões importantes, relevantes nos dias atuais e muito pouco compreendidas (VILLAÇA, 2012, p. 27).

Buscaremos de maneira sintética abordar a relação entre o processo de reestruturação das cidades e a faceta de abordagem da renda da terra referente à terra urbana.

Ao tratar de renda da terra, Ribeiro (1997, p. 37-38) nos alerta para a “relação entre mercado de terras e o processo de estruturação das cidades”, pois este mercado ao funcionar de maneira imperfeita permite “a especulação com os preços fundiários, e uma estreita ligação entre valorização fundiária e investimentos públicos em infraestrutura e equipamentos urbanos”.

Pode parecer exagerado, mas a prática dos agentes sociais parece comprovar a leitura que Harvey (2005, p. 19-20) fez dos dias atuais: *“La descarada mercantilización y comercialización de todas las cosas es, después de todo, uno de sellos distintivos de nuestra época”*.

Porém, a relação entre estruturação do espaço urbano e mercado de terras ainda é confusa. Precisa-se entender que “a terra é um bem não produzido que, portanto, não tem valor, mas que adquire um preço” (RIBEIRO, 1997, p. 39). Sendo necessário,

colocar como premissa de análise que os preços fundiários são formados a partir da hierarquia de preços gerada pelas várias demandas dos agentes capitalistas que valorizam seus capitais através da utilização e da transformação do uso do solo urbano. Isto significa dizer que a compreensão dos mecanismos de formação dos preços da terra, bem como os efeitos destes sobre a configuração espacial das cidades, passa, necessariamente, pela análise das relações entre valorização dos capitais e uso do solo (RIBEIRO, 1997, p. 40).

Segundo Villaça (2012), o que está em jogo na verdade é a conjunção da terra urbana e a localização. Parafraseando as figuras de “terra matéria” e “terra capital” de Marx, Villaça chega à figura de “terra-localização” (VILLAÇA, 2012, p. 27).

Harvey (1980) traz interessante contribuição à questão ao sintetizar a teoria da renda que Marx desenvolve em sua obra *O Capital – volume 3* para a terra agrícola, embora Harvey não tenha sido tão cuidadoso quanto Villaça (2012), que poupa certas adaptações ao pontuar limitações da aplicação da teoria da renda de Marx na terra agrícola para a terra urbana e/ou o que definiu como “terra-localização”.

Entretanto, assim como Villaça (2012), Harvey (1980) enxergou a materialização da localização através da terra urbana quando afirma que a “faculdade do solo em conseguir vantagens e amortizar custos depende de sua rigidez de localização em relação a todos os modos de custos e benefícios externos que estão sendo gerados pela atividade social no sistema urbano” (HARVEY, 1980, p. 159).

Deve-se, contudo, atentar também que “a localização é um valor de uso produzido” (VILLAÇA, 2012, p. 30) e “não pode produzir renda” (VILLAÇA, 2012, p. 30). Embora grande parte das pessoas concorde que a terra urbana é valorizada por investimentos públicos realizados no entorno e/ou expansão urbana na cidade, através de melhoria e/ou duplicação das vias para o tráfego, instalação de infraestruturas de saneamento e equipamentos urbanos, “isso não é toda a verdade” (VILLAÇA, 2012, p. 33). A valorização da terra urbana perpassa para além disso.

Em condições ideais, os terrenos e imóveis na cidade não deveriam ter valorização diferenciada, nem deveriam ter valor maior que outro só porque se localiza em uma parte da cidade diferente do outro, levando em conta que todos deveriam ser equalizados quanto aos investimentos públicos.

Todavia, na prática percebe-se “que há uma parcela do valor de qualquer terreno urbano que não deriva de investimento público” e “a localização, como um valor de uso decorrente pura e simplesmente da aglomeração urbana, varia de um ponto para outro da cidade” (VILLAÇA, 2012, p. 34).

a “localização”, em sua forma pura, é aquela que está ligada apenas a tempo e custo de deslocamento (de pessoas ou materiais). A infraestrutura é produzida pelo trabalho humano e por ele pode ser reproduzida. A localização, não. As localizações são como as antiguidades e as obras-primas, que são produto do trabalho humano, mas não podem ser reproduzidas por ele. Seus preços estarão, então, sujeitos às mesmas leis que elas.

[...]

O preço da terra-localização é, portanto, um preço composto ou complexo, determinado pela combinação de três componentes cujo peso relativo

variará de localização para localização, dentro de uma mesma cidade. Esses componentes seriam então:

- 1) O componente oriundo da renda absoluta (renda capitalizada);
- 2) O componente oriundo do valor da terra-localização, ou seja, a expressão monetária do tempo de trabalho socialmente necessário para produzi-la (por parte da cidade como um todo);
- 3) O componente que exprime um preço de monopólio.

Os componentes 2 e 3, com intensidades variadas, são os que mais pesam no preço da terra urbana (VILLAÇA, 2012, p. 37-39).

A terra urbana passa a ter um preço, pois o seu uso permite aos agentes²³ ganharem lucros elevados no que investem na cidade (RIBEIRO, 1997). Uma das demandas pelo solo urbano “é constituída pelos agentes que rentabilizam seus capitais na produção e circulação dos objetos imobiliários que equipam o espaço urbano dos elementos necessários para que ele exerça aquela função” (RIBEIRO, 1997, p. 40).

Esta questão da renda da terra é uma via que também nos facilita no entendimento da reestruturação da cidade, pois distinguir os fatores que levam a determinar diferentes rendas fundiárias incorporadas possibilita revelar processos materializados por agentes sociais que direcionam a reestruturação, “através da produção da cidade para o capital e pelo capital, e determinando as formas de consumo desta mercadoria pela população” (SPOSITO, 1991a, p. 59).

Para esses agentes, “o uso e transformação do espaço urbano é o próprio *objeto do lucro*” (RIBEIRO, 1997, p. 40). Veremos agora como os agentes sociais relacionados na busca pelo lucro através da terra urbana ou terra-localização (VILLAÇA, 2012) rentabilizam seus capitais e a valorizam e/ou supervalorizam.

A reprodução da cidade capitalista se efetua através do movimento do processo contínuo de reestruturação da cidade, e a ação dos agentes sociais forma os mecanismos que conduzem esse movimento, assim como a transformação da (re)divisão territorial interna da cidade, que não é apenas econômica, mas também social (SPOSITO, 1991a, p. 156).

Para Corrêa (1995),

A complexidade da ação dos agentes sociais inclui práticas que levam a um constante processo de reorganização espacial que se faz via incorporação de novas áreas ao espaço urbano, densificação do uso do solo,

²³ Aqui nos referimos apenas a “agentes” considerando tanto a nomenclatura que adotamos de “agentes sociais” quanto à nomenclatura usada por Ribeiro (1997) de “agentes capitalistas”, pois ambas as nomenclaturas se referem aos agentes que usam e transformam o uso do solo urbano desejando direta e/ou indiretamente a busca pelo lucro, aos que seguem a lógica capitalista – excetuando neste caso a tipologia “grupos sociais excluídos”, e entendendo que o Estado pode atuar também como proprietário fundiário e imobiliário.

deterioração de certas áreas, renovação urbana, relocação diferenciada da infra-estrutura e mudança, coercitiva ou não, do conteúdo social e econômico de determinadas áreas da cidade (CORRÊA, 1995b, p. 11).

Dos agentes sociais citados anteriormente por Corrêa (1995b), destacam-se neste primeiro momento os quatro primeiros: os proprietários dos meios de produção, os proprietários fundiários, os promotores imobiliários e o Estado.

Os proprietários dos meios de produção que compreendem os grandes proprietários industriais e grandes empresas de comércio e serviços, geralmente estão mais relacionados a serem grandes consumidores de espaço do que grandes interessados na especulação fundiária (CORRÊA, 1995b, p. 13-14).

Os promotores fundiários, os promotores imobiliários e, em certa medida, o Estado são, podemos dizer assim, os três agentes sociais mais engajados na promoção do setor imobiliário, área responsável pela produção imobiliária.

Entendemos produção imobiliária como

a produção, que ao se realizar através do consumo de um imóvel, permite aos que o produzem apropriar-se de uma fração da massa global da mais-valia, parcialmente como renda fundiária capitalizada e parcialmente como lucro decorrente do processo de construção do imóvel, através do capital investido nos meios de sua produção e a exploração da força de trabalho (SPOSITO, 1991a, p. 150).

Sendo, então, a produção imobiliária a própria

expressão da reprodução do capital aplicado em uma construção, tendo como condição o acesso a uma fração do território (terreno), garantindo ao proprietário desta, a realização da renda fundiária ali capitalizada e apropriada através da venda da construção ali imobilizada (SPOSITO, 1991a, p. 151).

Deste modo, expõe “o caráter da mercadoria que a terra se reveste no modo capitalista de produção, como único meio através do qual a produção imobiliária se realiza, viabilizando a apreensão de mais-valia, como renda da terra e lucro” (SPOSITO, 1991a, p. 151).

Não queremos descartar de vez a participação dos proprietários dos meios de produção na promoção da produção imobiliária. Capel (1972) descreve o possível conflito que possa existir entre proprietários dos meios de produção e proprietários fundiários. Ele se dá no interesse dos primeiros em consumir grande parte da terra urbana, sendo isso prejudicial a estes últimos que dependem do estoque de terra urbana para garantir a reserva da oferta de terras para futuros empreendimentos imobiliários, para a especulação imobiliária.

Porém, nos dias atuais, este conflito carece ser analisado com mais cuidado, na medida em que grandes corporações industriais e comerciais atuam ao mesmo tempo em diversos setores da economia e possuem hegemonia no comando da economia e política globais no sistema capitalista de modo geral.

O conflito aparente pode também ser de maneira oculta, invertido em uma parceria, sendo que alguns proprietários dos meios de produção podem também estar vinculados aos negócios da propriedade fundiária e colaborando ao mesmo tempo para uma retenção de terras.

Por um lado, ao conseguir com o favorecimento do Estado, grande espaço para suas atividades industriais e comerciais, como também construção de residências de baixo custo para a força de trabalho, e por outro lado, uma escassez na oferta de terra urbana, o que ocasiona aumento no preço do solo urbano e possibilita-lhes ampliar a renda da terra. O que demanda saber em cada caso quem são os proprietários dos meios de produção e se estes também possuem a função de proprietários fundiários ou não.

Os proprietários fundiários, mais conhecidos como proprietários de terras, agem “no sentido de obterem a maior renda fundiária de suas propriedades, interessando-se em que estas tenham o uso que seja o mais remunerador possível, especialmente uso comercial ou residencial de *status*” (CORREIA, 1995b, p. 16).

Eles são os grandes interessados na expansão da cidade, pois isto significa a transformação de parte do que antes era denominado de terra rural para terra urbana, sendo a terra urbana mais valorizada que a terra rural. “Isto significa que estão fundamentalmente interessados no *valor de troca* da terra e não no seu *valor de uso*” (CORREIA, 1995b, p. 16, *grifos do autor*).

Isso nos ajuda a entender o porquê da propriedade fundiária da periferia urbana, principalmente de metrópoles ou grandes cidades, serem o alvo dos proprietários de terras, pois esta está “diretamente submetida ao processo de transformação do espaço rural em urbano” (CORREIA, 1995b, p. 16).

Em algumas ocasiões os proprietários de terras também agem como promotores imobiliários, o que será mais desenvolvido no decorrer do texto. Ao definir os promotores imobiliários, Côrrea (1995b) os denomina como um conjunto de agentes que realizam de forma parcial ou total as seguintes operações:

- (a) incorporação, que é a operação-chave da promoção imobiliária; o incorporador realiza a gestão do capital-dinheiro na fase de sua transformação em mercadoria, em imóvel; a localização, o tamanho das

unidades e a qualidade do prédio a ser construído são definidos na incorporação, assim como as decisões de quem vai construí-lo, a propaganda e a venda das unidades;

(b) financiamento, ou seja, a partir da formação de recursos monetários provenientes de pessoas físicas e jurídicas, verifica-se de acordo com o incorporador, o investimento visando à compra do terreno e à construção do imóvel;

(c) estudo técnico, realizado por economistas e arquitetos [...];

(d) construção ou produção física do imóvel, que se verifica pela atuação de firmas especializadas nas mais diversas etapas do processo produtivo; a força de trabalho está vinculada às firmas construtoras; e

(e) comercialização ou transformação do capital-mercadoria em capital-dinheiro, agora acrescido de lucros; os corretores, os planejadores de vendas e os profissionais de propaganda são os responsáveis por esta operação (CORRÊA, 1995b, p. 19-20).

Vale ressaltar também que do ponto de vista da gênese do promotor imobiliário há enormes diferenças entre eles, as quais são apontadas por Corrêa (1995b):

há desde o proprietário fundiário que se transformou em construtor e incorporador, ao comerciante próspero que diversifica suas atividades criando uma incorporadora, passando pela empresa industrial, que em momentos de crise ou ampliação de seus negócios cria uma subsidiária ligada à promoção imobiliária. Grandes bancos e o Estado atuam também como promotores imobiliários (CORRÊA, 1995b, p. 20-21).

São nas políticas públicas, principalmente na instância municipal, onde se elabora leis municipais que regulam o uso e ocupação do solo urbano, que é possível identificar melhor como o Estado se posiciona diante dos diversos interesses contraditórios dos agentes sociais que atuam na produção imobiliária.

O “Estado desenvolve sua política urbana, aparentemente neutra e comprometida com o planejamento voltado para o bem estar social, mas na verdade definida segundo interesses da(s) classes(s) dominante(s)” (SPÓSITO, 1991a, p. 164).

Destaca-se, assim, a ação pública frente a seu papel legislador e administrador que “é exercido através da formulação de leis e controle (ou não) de sua aplicação. Pode assim, impor uma série de restrições ou abrir toda sorte de possibilidades às operações de produção e comercialização dos imóveis” (SPÓSITO, 1991a, p. 164).

Adiante, desenvolveremos também as outras várias frentes de ação do Estado capitalista, que pode atuar de diferentes maneiras na organização espacial da cidade,

diretamente como grande industrial, consumidor de espaço e de localizações específicas, proprietário fundiário e promotor imobiliário, sem

deixar de ser também agente de regulação do uso do solo e alvo dos chamados movimentos sociais urbanos (CORRÊA, 1995b, p. 24).

Como se pode ver “o produzir/vender/comprar/consumir o imóvel são ações que se contextualizam no processo mais amplo do reproduzir a cidade capitalista” (SPÓSITO, 1991a, p. 156). O que será melhor explorado no próximo item ao expor os principais agentes sociais que tem ditado o movimento de reestruturação de Belo Horizonte principalmente no caso da descentralização e expansão urbana no Vetor Norte desta metrópole.

2.3 Agentes Sociais no Vetor Norte de Belo Horizonte

Podemos, então, dizer que as transformações no espaço urbano do Vetor Norte de Belo Horizonte, resultantes da reestruturação que ocorre na metrópole, vem sendo materializadas por alguns agentes sociais, com destaque para a ação do Estado e em seguida do setor imobiliário.

Não é nosso objetivo discutir aqui a evolução do conceito teórico de Estado propriamente dito, mas reconhecemos que devido às mudanças socioeconômicas que se passa no decorrer do final do século XX e no presente século, a nível mundial, é preciso refletir o que vem a ser o Estado hoje. Considerando-o em relação ao sistema capitalista, percebe-se que pouco assume a postura de Estado-providência, ora toma uma postura neoliberal, ora aparentando ser o gestor máximo das relações econômicas e sociais, entre o público e o privado. Assim, acreditamos que cabe a seguinte definição:

O Estado é então, uma produção política, sempre em elaboração, que se torna produtora do consenso, de valores, mas que a partir de um certo momento, tende **explodir** no âmbito de um espaço mundial, que procura se estabelecer. (...) há uma contradição manifesta entre o estado-nação e o mundial como estratégia de reprodução das condições de manutenção de um capitalismo, agora de base internacional. O econômico se reconsiderará em termos espaciais (SEABRA, 1996, p. 13-14, **grifo** da autora).

Retomando a produção do espaço urbano, o Estado, como já foi apontado anteriormente, se configura como agente social e árbitro no processo de produção da cidade capitalista.

Agente social ao realizar ações concretas que contribuem na modelação da cidade e árbitro por intervir nos conflitos surgidos entre os outros agentes sociais, contribuindo na superação de suas contradições (CAPEL, 1972).

Por mais complexa e variável que seja a atuação do Estado na organização espacial urbana, ela reflete a dinâmica da sociedade da qual o próprio Estado é

parte constituinte (CORRÊA, 1995b), daí reforçamos sua relevante importância como agente social.

Mesmo com a redução da intervenção do Estado no domínio do planejamento territorial, frente ao liberalismo e pós-modernismo que se apegam à liberdade de iniciativa empresarial, existem

grandes investimentos públicos no domínio da habitação social e das infra-estruturas e equipamentos, estes últimos com reflexos na valorização e abertura de novos territórios ao investimento privado, e assiste-se a uma política agressiva de *marketing* territorial e ao desenvolvimento de parcerias com os agentes privados (SALGUEIRO, 1998, p. 47).

O Estado capitalista, portanto, atua tanto na esfera pública quanto na privada. Assim como os demais agentes sociais, o Estado não é neutro, não atua apenas na esfera pública, por isso é cada vez mais comum que ao investir em projetos de grande cunho social, o Estado seja patrocinado pela iniciativa privada e ao mesmo tempo beneficie o privado.

Conforme foi visto na história de formação do território de Belo Horizonte, percebe-se a ação do Estado principalmente nos primeiros anos iniciais de sua fundação e consolidação como capital de Minas Gerais até sua metropolização e agora nos primeiros anos do século XXI, com o caso da descentralização e expansão urbana no Vetor Norte da metrópole se caracterizando como o principal agente modelador do espaço urbano belo-horizontino.

Como uma cidade capitalista, outros agentes sociais pressionam e acompanham tais medidas do Estado, como aqueles ligados ao setor imobiliário. Ao nos referirmos aqui ao setor imobiliário, nos direcionamos ao mercado imobiliário que é composto por agentes sociais que visam primordialmente ganhos econômicos com a produção imobiliária, embora essa também se reflita no social.

Um pouco a respeito destes agentes sociais diretamente envolvidos com a produção imobiliária já foi tratado, mas retomaremos esta questão adiante explicitando como na práxis eles têm agido, e para isso adotaremos o Vetor Norte de Belo Horizonte como área de estudo e de aplicação do que em síntese tratamos aqui teoricamente.

Detalhemos agora mais sobre o Estado e o setor imobiliário e como estes vêm se destacando na modelação desta parte do espaço belo-horizontino, chamado Vetor Norte.

2.3.1 O Estado: suas instâncias e suas ações

Em uma análise materialista e dialética do Estado, Lojkine (1981) coloca que, no plano de Marx, “é justamente na análise do crédito que aparecia pela primeira vez a determinação *social do Estado como forma mesma – a mais desenvolvida – da produção capitalista*” (LOJKINE, 1981, p. 91, *grifos do autor*).

Tal colocação nos permite retomar que o Estado não representa apenas a esfera pública como, sobretudo, a esfera privada. É sob a forma de Estado que se concentra e condensa o conjunto das relações de produção (LOJKINE, 1981, p. 91).

O poder do Estado capitalista atualmente não é tão diminuto como foi bastante difundido nas críticas ao neoliberalismo. Pelo contrário, neste capitalismo atual ou tardio o poder do Estado aparenta ser cada vez maior, principalmente quando esse se interessa cada vez mais pelo capital rentável.

O Estado atua em três diferentes níveis político-administrativos e espaciais: federal, estadual e municipal (CORRÊA, 1995b). Essa sequência não implica em uma respectiva hierarquia de poder de decisão, como a exemplo do caso de Belo Horizonte em que os interesses do Estado a nível estadual tem sobressaído em relação aos níveis federal e municipal.

Aqui a atual descentralização de Belo Horizonte também pode ser comparada e/ou confundida com a descentralização da administração pública estadual direta.

A mudança da sede do Governo estadual da Região Administrativa Centro-Sul para a Região Administrativa de Venda Nova - inclusa no Vetor Norte de Belo Horizonte, fez com que a atual CAMG torna-se símbolo desta descentralização, embora a reativação e ampliação do Aeroporto Internacional de Confins e a implantação do sistema viário Linha Verde – via expressa rápida que liga o centro principal de Belo Horizonte a esse aeroporto – antecederam a CAMG.

A descentralização que Belo Horizonte experimenta neste início de século XXI não é uma transferência para uma nova capital, mas em sua própria área interna, o que consequentemente tem impulsionado a administração municipal a também reforçar ainda mais este processo através das regionais, como também demonstrar sua atenção e presença no Vetor Norte de Belo Horizonte, não só através das políticas públicas, mas em outras ações através de obras para melhoria da infraestrutura e acessibilidade/mobilidade nessa área da metrópole.

Investimentos da iniciativa privada reforçam e se juntam aos investimentos do Estado no Vetor Norte de Belo Horizonte, como a presença e acompanhamento do setor imobiliário ao lançar diversos e novos produtos imobiliários – antes inexistentes ou pouco existentes – nessa área e a reestruturação do comércio local e regional com a implantação de grandes redes de lojas, hipermercados e *shoppings centers*.

A extensão territorial é justificada pelo Estado como aquele que tem o papel de propiciar o desenvolvimento da cidade, o que de certa maneira impulsiona o investimento privado e, portanto, o desenvolvimento econômico da cidade.

Todavia, essa transformação, que consolida o novo eixo empresarial-comercial, não se realiza apenas por meio do livre jogo do mercado imobiliário e dos investimentos do mercado financeiro. Para se constituir, ele precisa do Estado, que lançando mão de mecanismos e estratégias de gestão, direciona o processo de produção espacial (CARLOS, 2001, p. 98).

Para Carlos (2001), a articulação de três níveis, a saber: o político, o econômico e o social que proporcionam o processo de reprodução espacial na metrópole. Essa articulação “se efetiva pela mediação do Estado, que organiza as relações sociais (e de produção) por meio da reprodução do espaço” (CARLOS, 2001, p.107).

A estratégia política aparece como ação planificadora do espaço, que intervém no sentido de restabelecer, com a reprodução do espaço, a reprodução das relações sociais. O modo de produção capitalista se reproduz superando as barreiras a seu desenvolvimento, resolvendo impasses, e, nesse processo, o Estado aparece como instituição capaz de criar mecanismos que permitam resolver as contradições à realização da acumulação. Isto porque, em seu contínuo processo de reprodução, o capital se depara com as contradições que emergem da produção do espaço, como a de sua raridade presente, associada, aqui, aos obstáculos criados pela existência da propriedade privada do solo urbano, na medida em que aparece como barreira à concretização da reprodução ampliada – nesse caso só o Estado pode, com suas estratégias, agir no sentido de eliminar ou atenuar as barreiras ao desenvolvimento da reprodução do capital. Aqui, os promotores imobiliários ganham importância, pois com sua ação, junto ao Estado, propõem, concretamente, formas capazes de permitir a continuidade do processo (CARLOS, 2001, p. 107).

Desta maneira, “o espaço se reproduz como condição/produto da reprodução do capital, e ao mesmo tempo como instrumento político vinculado ao Estado” (CARLOS, 2001, p. 113). Temos agora um Estado que caminha lado a lado com os objetivos da iniciativa privada, dos capitais.

A união das ações do Estado e do setor imobiliário parece assim

evidentemente preparar o terreno para os capitais que buscam o investimento mais rentável. Esses capitais procuram um segundo circuito, anexo ao grande circuito normal ou habitat da produção e do consumo, na

eventualidade de declínio desse grande circuito. O objetivo é o de se inscrever completamente a terra e o habitat na troca e no mercado. A estratégia é normalizar esse circuito secundário, o imobiliário, salvaguardando-o, talvez, como setor compensatório (LEFEBVRE, 2008, p.68).

Percebe-se a conjunção da ação do Estado e do mercado imobiliário, por exemplo, na medida em que projetos urbanísticos estruturadores, como em uma área da cidade que experimenta uma expansão urbana, implicam na valorização dos terrenos da área de entorno (sejam esses terrenos públicos ou privados) e tornam prementes as decisões por novos empreendimentos, especialmente novos loteamentos para instalação de moradias, comércio e serviços, *shoppings centers* etc.

Detalhemos agora os principais projetos urbanísticos estruturadores e/ou grandes projetos do Estado no Vetor Norte de Belo Horizonte (e da RMBH):

1º) Ativação e ampliação do Aeroporto Internacional Tancredo Neves –

AITN – conhecido como Aeroporto de Confins, o AITN foi construído nos anos 1980, situado no município de Confins, no Vetor Norte da RMBH. Faz parte hoje dos dez maiores e mais importantes aeroportos do Brasil.

Desde 2005, recebeu a transferência temporária de cerca de 120 voos do Aeroporto da Pampulha, que anteriormente era o principal aeroporto de Belo Horizonte, sendo definitiva a transferência destes voos a partir de 2008 com a implantação da Linha Verde.

O objetivo maior do projeto do Estado (ação conjunta entre a Infraero/governo federal e o governo estadual) não é apenas as transferências dos voos da Pampulha para Confins, mas é muito mais que isso. Paralelamente a requalificação do Aeroporto de Confins está sendo construído o Aeroporto Indústria, com objetivo de ser o segundo mais importante aeroporto de cargas, de caráter, portanto aeroportuário.

Segundo um “*Programa de Ações Imediatas*” contratado pelo Governo Estadual ao Instituto Horizontes (2008), o espaço alfandegário já foi homologado pela Receita Federal e como projeto piloto teve a implantação da empresa Clamper Comércio e Indústria ligada ao setor eletroeletrônico.

Conforme trazem Porto e Franca (2011), o AITN já funciona como o único aeroporto industrial do país, no qual empresas do ramo de exportação encontram

uma zona de neutralidade fiscal através do regime de entreposto aduaneiro especial. O desejo do Estado²⁴ é que nessa área sejam instaladas indústrias de alto valor agregado e que sejam indústrias “limpas”.

Portanto, o interesse maior do governo estadual por detrás da ativação e reforma do AITN é consolidar o Vetor Norte da RMBH como *hub*²⁵ logístico. As facilidades às instalações de indústrias da aviação e de tecnologias nessa área não param por aí. A taxa do Imposto de Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS) sobre o querosene de aviação em Confins é de 11%, abaixo do piso de 12% e do percentual médio praticado em outras capitais brasileiras que é de 19%, pelo fato do AITN estar em área industrial.

A empresa GOL Linhas Aéreas Inteligentes foi a primeira a instalar nesta área do entorno ao AITN o seu centro nacional de manutenção de aeronaves, e ser também uma das primeiras que, no ano de 2012, transferiu muitos de seus voos de outros estados para Confins, que passou então a ser um aeroporto atrativo para as companhias aéreas brasileiras e internacionais que atuam no Brasil. Pousar nas pistas de Confins passou a significar mais economia e facilidade na logística pela aproximação da grande parte dos destinos da América do Sul.

Em uma entrevista cedida ao Jornal Estado de Minas, o subsecretário de Investimentos Estratégicos da Secretaria de Estado de Desenvolvimento Econômico, Luiz Antônio Athayde, afirmou que,

“Todo o planejamento feito para o Aeroporto Internacional Tancredo Neves foi no sentido de consolidar o empreendimento como o novo hub na Região Sudeste do Brasil. Isso é muito importante para a economia do estado e para colocar a capital como uma das cidades globais da América do Sul, com crescente acesso à malha internacional” (ATHAYDE, 2012 *in* RIBAS, CHOUCAIR, 2012).

O subsecretário, no decorrer da entrevista, enfatizou que as vantagens do AITN não se resumem a aspectos tributários, mas à vantagem locacional, já que Belo Horizonte/Confins fica na metade da distância de outras importantes cidades do país.

²⁴ Colocamos como “desejo do Estado” porque representantes diretos do governo estadual tem informado à imprensa midiática tal intenção e expectativa, como também fora confirmado por um funcionário público da administração direta do governo estadual em entrevista oral cedida ao autor desta pesquisa.

²⁵ A tradução que mais se encaixa aqui seria *hub* como “centro”, centro logístico. Nas aplicações adiante que coloca o Aeroporto de Confins como o novo *hub* do país seria como novo ponto de conexão do país, onde *hub* seria traduzido como “ponto de conexão”.

Segundo Paiva e Paiva (2012), o projeto do aeroporto-indústria e Aerotropolis²⁶ oferecida por John Kasarda, da Universidade da Carolina do Norte (EUA), é o que “tem seduzido mentes e corações dos principais gestores públicos mineiros, tanto que tem sido apontado como um dos projetos estruturantes para garantir um novo e diferenciado crescimento da economia de Minas Gerais” (PAIVA, PAIVA, 2012, p. 188).

Essa sedução se deve pelo fato de vários exemplos em diferentes países no mundo em que os aeroportos são vistos como centro de negócios, adquiriram novos conceitos e novas funções, o que talvez possa se efetuar ou não no AITN, pois se deve levar em consideração o padrão da economia de Minas Gerais e seu histórico de inserção na economia nacional e mundial (exportação/importação).

Os aeroportos têm assumido, historicamente, um papel bastante relevante no processo de desenvolvimento econômico das regiões e dos países, considerando não apenas a renda e os empregos gerados diretamente na atividade aeroportuária *on-airport* (administração aeroportuária, empresas aéreas, *handling* etc.) ou *off-airport* (agentes de carga, empresas de *catering* e estacionamento) e indiretamente pela cadeia produtiva de apoio às operações do aeroporto (restaurantes, cafeterias, lojas de conveniências), mas também a forte sinergia com diversos outros setores, como o de turismo e o de prestação de serviços especializados (PAIVA, PAIVA, 2012, p. 189).

As tendências, segundo Paiva e Paiva (2012, p. 190), que podem se concretizar com as novas funções e conceitos que vem sendo incorporados à dinâmica de funcionamento dos aeroportos são:

1ª) Aumento de receitas decorrentes de atividades não aeronáuticas, em especial as receitas da exploração imobiliária;

2ª) Intensificação da integração do aeroporto com o espaço urbano, particularmente com a consolidação das *airport-cities*.

Isso nos conduz a proposta do que vem a ser o aeroporto-indústria,

Que se constituiria um hub logístico multimodal para empresas voltadas para a exportação, as quais dependem de cadeias de suprimentos globais como base no modal aéreo para assegurar rapidez, agilidade e acessibilidade aos fornecedores e consumidores. Portanto, trata-se de um conceito direcionado para empresas com alto conteúdo tecnológico e elevado valor agregado, que utilizam o aeroporto como plataforma de logística, ou seja, a logística passa a estar integrada às operações industriais realizadas numa área alfandegada (PAIVA, PAIVA, 2012, p. 190).

²⁶ O termo Aerotropolis, apresentado no debate teórico proposto por Kassarda conforme colocam Paiva e Paiva, é ainda “teoricamente pouco fundamentado, particularmente no que se refere à analogia pretendida com a geografia urbana” e revela apenas “uma atualização de termos e conceitos, a partir de ideias como a de “aviapolis” e a E18 *highway corridor* (Helsinki - Vantaa Airport) ou ainda de *airport-city*, surgida na década de 1970 nos Estados Unidos” (PAIVA, PAIVA, 2012, p. 196).

Caso o aeroporto-indústria obtenha sucesso e se torne realmente o centro de conexões não só no que condiz a conexões aéreas, mas também em respeito a negócios industriais e empresariais, turismo e hotelaria, dentre outros, pode segundo Kassarda (2010), conceber uma Aerotropolis como ilustrado abaixo na Figura 10.

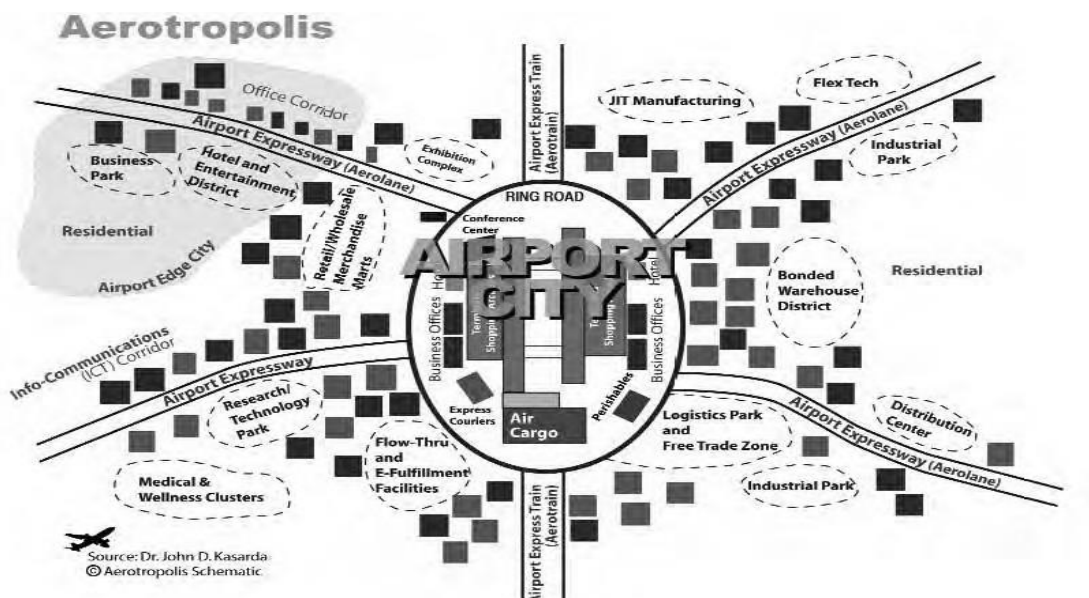


FIGURA 10 – Modelo esquemático da Aerotropolis proposto por Kassarda.
Fonte: Kassarda, 2010, p. 29. Adaptado por Ramon Coelho da Cruz.

A lógica sugerida nas análises de Kassarda entre a implantação do aeroporto-indústria até o consequente surgimento da Aerotropolis “é um raciocínio a partir do excepcional, que quando territorializada perde o sentido e as razões de convencimento” (PAIVA, PAIVA, 2012, p. 196).

Percebemos assim que Paiva e Paiva (2012) apresentam uma visão não muito otimista do projeto do Governo de Minas Gerais em fazer do AITN um aeroporto-indústria e muito menos ao considerar que Confins e área entorno (certamente Lagoa Santa e Vespasiano) podem vir a ser uma afeição de Aerotropolis.

Isso nos instigou a buscar também nas respostas dadas às entrevistas realizadas²⁷ nos trabalhos de campo desta pesquisa de mestrado, que foram direcionadas aos pesquisadores acadêmicos (discentes e docentes) que lidam mais diretamente com estudos urbanos relacionados a Belo Horizonte e a RMBH, e aos representantes do Estado (funcionários públicos ligados ao planejamento urbano e a

²⁷ Os modelos dos questionários aplicados em entrevistas formais podem ser vistos no Apêndice A.

gestão metropolitana) tanto da esfera de poder municipal quanto da esfera de poder estadual, como eles enxergavam e se posicionavam quanto aos projetos estruturadores aqui mencionados e implantados no Vetor Norte.

Vale ressaltar primeiramente que, por motivos óbvios, houve diferença do ponto de vista dos pesquisadores acadêmicos e os funcionários públicos ligados à prefeitura (esfera de poder municipal) – que se posicionaram em não ser muito otimistas ao projeto aeroporto-indústria no AITN – ao contrário da visão do funcionário público, representante da gestão metropolitana do governo estadual que foi muito otimista. Para nossa surpresa, o AITN se destacou no apontamento de praticamente todos entrevistados como um dos principais projetos estruturadores da expansão urbana do Vetor Norte de Belo Horizonte e RMBH.

Assim, será transcrito parte das falas dos entrevistados²⁸ que confirmam isso. Começamos com trechos da entrevista cedida por Marcelo Cintra do Amaral, doutorando em Geografia pela Universidade Federal de Minas Gerais – UFMG, cuja tese de doutorado é orientada pela professora Dr^a. Heloísa Costa e tem a temática relacionada à Geografia Urbana, mais especificamente à mobilidade na metrópole Belo Horizonte, pois além de pesquisador acadêmico é também funcionário público na BH Trans – empresa de transporte e trânsito subordinada a PBH.

A respeito do Vetor Norte como o atual vetor de expansão de Belo Horizonte, ele afirma:

Na minha avaliação é um pouco “por acaso”, o porque do Vetor Norte foi um pouco por acaso, foi uma obra, por exemplo, que eu saiba, é por acaso que o Aeroporto de Confins foi reativado, porque ia ser duplicado o da Pampulha, teve uma reação dos moradores e aí o plano do Estado resolve reativar o projeto de revitalizar o Aeroporto de Confins em dois. É por acaso que a Cidade Administrativa foi para lá, que o projeto original era no Aeroporto do Carlos Prates, mas não houve viabilidade. Então estas duas grandes decisões foram por acaso, de certa forma né? É um “por acaso” querendo depois que “se concretize”. Mas, foi muito bom! Aí, eu acho que depois se percebeu claramente né? E até a reação do mercado imobiliário foi muito rápida, se percebeu claramente que o efeito de “por acaso” era um grande negócio! E pra cidade ele equilibra um pouco aquela expansão para o eixo sul criando alternativa de alta renda, média renda pra cá, coisa que não acontecia. O “dinheiro” ou ficava em torno da Lagoa da Pampulha ou na região sul, então é bom também para equilibrar esta questão do dinheiro. Então a gente sempre olhou, relativamente, com “bons olhos”. Tem conexão, tem infraestrutura e é uma região que a topografia ajuda, se bem que a geologia não ajuda muito né? Tem o carste, etc. É assim que é minha explicação do por que né? (Marcelo Cintra do Amaral, entrevista cedida ao autor em 20/07/12).

²⁸ A relação dos entrevistados pode ser vista no Apêndice A.

A respeito dos agentes responsáveis pela realização dos empreendimentos, descreve:

O movimento nos últimos 10 anos, principalmente depois do Aeroporto Indústria, a Cidade Administrativa, e dos projetos associados a isso o agente principal foi o Estado, não há dúvida né? Primeiro principal agente foi o Estado.

[...]

Agora... Dos outros setores, o industrial praticamente nada né? Imagino que poderia ser industrial relacionado ao Aeroporto Indústria, porque eu não vejo o movimento da indústria, ou a demanda da indústria, e nem de fato está acontecendo, isso é um projeto do Estado com consultoria internacional para ocupação com um tipo de indústria de alto valor agregado, como a aviação, eu não sei... Posso até estar errado, mas não parece que o setor produtivo está ali entusiasmado: “- aí descobri um filão que eu vou produzir!”. Não me parece isso. Pelo ao menos, parece que ele não chegou até agora, são 10 anos aí que não apareceu, mas pode ser que aconteça! E aí com isso pode haver uma expansão produtiva para lá que vai ser mais um agente. Quando você diz Estado você diz “poder público” né? Mas me parece quem puxou mais tudo isso foi o Estado no nível de governo “Estado de Minas”, mas a prefeitura de certa forma vem reforçando isso, implantando os BRTs né?... De alguma forma a prefeitura reforça este movimento (Marcelo Cintra do Amaral, entrevista cedida ao autor em 20/07/12).

Fazendo uma avaliação das *iniciativas do Estado sobre as transformações urbanas*, relata:

Sem dúvida né! Agora começou... Engraçado que é um processo que começa por estas decisões de... Eu não sei se exatamente foi isso... mas acho que a primeira decisão foi a do Aeroporto, não sei ao certo que ano que foi, não era nem uma decisão de expansão urbana, era uma decisão para onde que vai a logística de passageiros e de um modo de transporte minoritário. Mas a partir disso começa uma bola de neve né... Com a decisão da Cidade Administrativa pra lá começa uma bola de neve e vai dando intensidade nestas intenções né? (Marcelo Cintra do Amaral, entrevista cedida ao autor em 20/07/12).

Percebemos que a visão do entrevistado Marcelo Cintra parte do “por acaso”. Ele mesmo coloca a ação do Estado dessa maneira e enfatiza a figura do governo estadual como o principal na esfera do poder estatal, além de confirmar o Estado como principal agente na modelação do espaço urbano no Vetor Norte de Belo Horizonte e da RMBH, inclusive na requalificação e ampliação do AITN.

Tratando-se dos agentes sociais, percebe-se que para ele o aeroporto-indústria ainda não se efetivou no período dos últimos dez anos, o que denota uma posição não muito otimista, além de colocar que esse “por acaso” do governo estadual tem dado certo e a prefeitura de Belo Horizonte procura reforçar isso. Além de pesquisador, coloca-se também como um gestor público sua torcida para que dê certo o projeto do governo estadual, pois soa positivo para a acessibilidade e mobilidade na metrópole segundo ele próprio aponta no decorrer da entrevista.

Adiante, seguem trechos de entrevista com a prof^a Dr^a. Celina Borges Lemos, que faz parte do corpo docente da Escola de Arquitetura da UFMG, e que também faz referência ao AITN na resposta da segunda questão do questionário, sobre o porquê dos olhares estarem atualmente no Vetor Norte de Belo Horizonte, se referindo principalmente à expansão urbana e desenvolvimento econômico.

Porque eles estão vendo, desde os últimos dez anos, desde que o ex-governador [Aécio Neves] decidiu potencializar aquele aeroporto da cidade de Confins, de alguma forma ele está impulsionando este desenvolvimento, você tem vários pontos ali que vão fortalecer... Que é uma sequência de implantação de grandes, mega construções que tem atividades importantes da cidade hoje para teste, o transporte aéreo, possibilidade para a cidade se tornar o centro da indústria do aeroporto (Celina Borges Lemos, entrevista cedida ao autor em 26/07/12, [adaptação nossa]).

Ao responder essa mesma questão, a funcionária pública Lúcia Karine de Almeida, representante da prefeitura – e faz parte do corpo técnico da Gerência de Política de Uso e Ocupação do Solo (GEOPS) da Secretaria Adjunto de Planejamento Urbano da PBH -, também faz referência ao AITN e a Linha Verde que cooperaram para a valorização imobiliária da área em torno.

Pelo aquele velho paradigma... Onde o setor público investe o mercado imobiliário vai atrás! Por causa do investimento público, principalmente... Era uma área um pouco até que esquecida, uma área conhecida como de população operária né? Quando o incentivo do poder público aconteceu, principalmente o estadual com implantação do Aeroporto de Confins e a Linha Verde, este processo desencadeou a valorização imobiliária muito grande na área, ficou concentrado entorno desta via né... (Lúcia Karine, entrevista cedida ao autor em 13/08/12).

Lúcia Karine remete ao Estado, enfatizando também a esfera de poder estadual à ação primeira do que a PBH define de “reestruturação do Vetor Norte”. Em segundo lugar, ela menciona os promotores imobiliários, temática já explorada pela entrevistada, que também teve o Vetor Norte como área de estudo em sua pesquisa de dissertação de mestrado já concluída em Arquitetura e Urbanismo da UFMG. Sua pesquisa foca na atuação do mercado imobiliário e seus principais produtos oferecidos nesta área da cidade de Belo Horizonte, texto que também é referenciado aqui nesta pesquisa (ALMEIDA, 2009).

Ainda no decorrer da entrevista, no que concerne a modificação ou não da estrutura da cidade, Lúcia Karine aborda a descrença que presenciou de pesquisadores acadêmicos referentes à “reestruturação do Vetor Norte de Belo Horizonte” e aponta alguns entraves para o sucesso do entorno do aeroporto-indústria ao falar de mobilidade urbana, o que também vai diretamente contra aos princípios de acessibilidade, eficiência e rapidez apregoados por Kassarda (2010).

Em termos imobiliários foi assim o *boom*, foi o que valorizou. Porque os terrenos assim... triplicaram, quadruplicaram de preço e já desde a época que fiz minha dissertação muita coisa já aconteceu que estava previsto, do que eu tinha analisado e está assim... Que antes, o pessoal da UFMG que estava estudando o Vetor Norte não acreditava muito que ia valorizar tanto e tão rápido! Não acreditavam tanto, parecia um sonho distante... E até mesmo o projeto do Aeroporto de Confins que está aí, já em obras... Mas, as coisas já estão aí, e estão andando rápido demais.

[...]

Porque antes você tinha um fluxo de passagem só para o Aeroporto e agora você tem um novo público fixo né? Que muda todo dia, se desloca todos os dias. Pessoas que precisam ter o acesso dos serviços lá. E... eu acho que a tendência é pensar num transporte de massa até o Aeroporto, porque se não pensar nisso vai ser caótico daqui pra frente. E com os novos empreendimentos previstos, eu acho que isto tende a agravar né? (Lúcia Karine, entrevista cedida ao autor em 13/08/12).

O chefe de gabinete da Agência de Desenvolvimento da RMBH, Gustavo Palhares, representante do Governo de Minas Gerais, demonstrou em sua fala o otimismo e real objetivo do Estado, em sua esfera de poder estadual, ao fazer do Vetor Norte não só de Belo Horizonte, mas da RMBH como um todo, um *hub* logístico.

A partir da primeira questão da entrevista que pede ao entrevistado para descrever a descentralização urbana de Belo Horizonte nos primeiros anos do século XXI, o funcionário público Gustavo Palhares respondeu: *“Para mim é uma mudança de paradigma. Tudo inicia na transferência dos voos da Pampulha para Confins. A estrutura da cidade é modificada...”* (Gustavo Palhares, entrevista cedida ao autor em 30/07/12, *grifo nosso*).

Percebemos, assim, um Estado que assume ser o principal agente modelador do espaço urbano, com objetivo de modificar as estruturas de uma metrópole, que antes centralizava quase tudo em seu centro principal e, a partir da concentração dos grandes projetos urbanos no Vetor Norte da metrópole, iniciou um processo de reestruturação que se manifesta através da descentralização urbana.

Ao prosseguir a entrevista, Gustavo Palhares expôs na segunda questão porque o Vetor Norte foi escolhido atualmente como o principal vetor de expansão urbana e de desenvolvimento econômico na metrópole:

Eu acho que é um conjunto de fatores. Você tem como o primeiro deles justamente a localização do próprio Aeroporto. Ele é um indutor, chamativo de investimento, você teve o crescimento próprio da economia. O aeroporto teve um movimento muito aumentado, você teve um crescimento da demanda do transporte aéreo no Brasil muito grande, mas acho que este é um dos fatores só, não é o fator principal. Você teve... Foi tida uma decisão estratégica do próprio governo, Governo de Minas com a prefeitura de Belo Horizonte e municípios que integram a região metropolitana de trazer desenvolvimento para este Vetor Norte. Eram áreas onde você tem pouca

indústria, é mais residencial e teve esta decisão de trazer este desenvolvimento pra esta região. E claro, devido à saturação das demais áreas. E desafogar obviamente tudo aquilo que é feito dentro do centro da capital (Gustavo Palhares, entrevista cedida ao autor em 30/07/12).

É notório neste trecho da fala do sr. Gustavo Palhares como o AITN na visão dos gestores do Estado de Minas Gerais, instância estadual, possui um papel importantíssimo de “chamativo de investimento”, portanto, leia-se chamativo de capital privado e internacional. Isso faz o AITN sobressair na comparação com os demais projetos estruturadores que listamos como de destaque no Vetor Norte de Belo Horizonte, como da própria CAMG que reúne as secretarias do governo estadual e o atual palácio do governador.

No entanto, é preciso destacar que o interesse maior do governo estadual está mesmo no desenvolvimento da RMBH, e o AITN está localizado geograficamente fora do limite do município de Belo Horizonte. Diferente da instância de governo municipal que tem procurado se importar mais com o entorno da CAMG, já que, mesmo sendo limítrofe aos municípios de Vespasiano e Santa Luzia, o empreendimento se localiza no município de Belo Horizonte.

Analisando ainda a entrevista do sr. Gustavo Palhares, nota-se também a preocupação com mobilidade urbana e a ênfase atribuída à descentralização ao destacar o desafogar do centro principal de Belo Horizonte. É isso que ele continua a dizer na questão seguinte do questionário que busca a citação por parte do entrevistado dos agentes sociais que mais se destacam atualmente no Vetor Norte de Belo Horizonte:

Bom... Do que eu vejo acho que dois (2) principais: o Estado, enquanto indutor deste desenvolvimento, pois pensando assim bem friamente se você não tivesse construído a Linha Verde, duplicado a MG10, melhorado o acesso ao Aeroporto, boa parte disso aqui não existiria. Então, essa é uma das etapas necessárias, não é a determinante, não é só ela que fez isso acontecer. Você tem também, acho que depois disso, proprietários de terra junto com agente imobiliário... (Gustavo Palhares, entrevista cedida ao autor em 30/07/12).

No decorrer da entrevista, é citado ao sr. Gustavo Palhares como os principais jornais do Estado de Minas Gerais têm enfatizado, nos últimos três anos, o grande interesse do governo estadual em captar, apenas na área denominada como Vetor Norte da RMBH, no período dos próximos vinte anos (em 2030), o equivalente ao PIB que se arrecada hoje no território inteiro do Estado de Minas Gerais (REPORTAGEM 4 – ANEXO A). Ele responde confirmando os planos de Kassarda

para o AITN, que isso só será possível se o aeroporto-indústria funcionar integralmente.

O ponto é: tem que trazer esse investimento? Tem! É possível disso que as reportagens anunciaram acontecer? É possível. Só que você tem que trazer investimento de alto valor agregado. Então você tem o projeto de transformar o Aeroporto em aeroporto-indústria, em trazer indústrias de alta tecnologia no entorno do Aeroporto, transformar o Aeroporto em um *hub* dessas indústrias, de importação/exportação, ter conectividade do Aeroporto com os principais aeroportos do mundo e etc. Então assim... Tem essa pretensão também. Então, eu acho que com isso, aí sim é possível! (Gustavo Palhares, entrevista cedida ao autor em 30/07/12).

Entendemos a visão crítica, que também pode ser entendida como uma visão “não otimista”, de Paiva e Paiva (2012) quando contrapõe a proposta do aeroporto-indústria baseada em Kassarda e adotada pelo governo estadual, uma vez que

uma decisão política/institucional de criação de uma aeroporto indústria não é suficiente para que empresas de alta tecnologia se multipliquem nesse espaço. Não há como deixar de considerar as condições estruturais e históricas de um país com dimensões continentais como o Brasil e as diferentes trajetórias tecnológicas de cada região (PAIVA, PAIVA, 2012, p. 196).

Não se pode refutar essa visão “não otimista”, quando não se pode negar a lentidão com que tem caminhado a construção/efetivação do aeroporto-indústria no AITN, as poucas empresas que atuam como projeto-piloto e o valor irrisório de investimento do próprio governo estadual que sequer aproxima de 10% do valor necessário para estruturar e dar viabilidade ao aeroporto-indústria em conjunto ao histórico e trajetória tecnológica da economia e indústria mineira, que Paiva e Paiva (2012) também afirmam não dar estrutura e condição para o sucesso da proposta de Kassarda para o AITN.

Isso demanda a concretização de parcerias com indústrias/empresas de alto valor agregado que vão acatar as amenidades propostas pelo Estado para, em contrapartida, investirem no aeroporto-indústria e consolidar esta área do em torno do AITN como um *hub* logístico.

2º) Linha Verde – trata-se de um projeto viário lançado em maio de 2005 pelo governo estadual que visa a conexão do centro principal de Belo Horizonte ao Aeroporto de Confins por uma via expressa, que permite o fluxo rápido de veículos e vigorou até o ano de 2007.

Vale ressaltar aqui que, dentre os principais aeroportos do Brasil, o Aeroporto de Confins é o mais distante do centro da metrópole. Ao todo, são 38 km de distância, sendo necessário, portanto, uma via de trânsito que de certa forma compense a distância, proporcionando rapidez ao acesso e uma logística eficaz de passageiros que usam o sistema aéreo.

O projeto viário Linha Verde possui três segmentos principais: o do Boulevard Arrudas (na Área Central), o da Avenida Cristiano Machado e o da MG10. O maior trecho da Linha Verde no território de Belo Horizonte se dá em toda a extensão da Avenida Cristiano Machado, via que, devido à reativação e ampliação do AITN, ganhou

uma importância estratégica, fazendo que o que fora previsto em todos os planos de transporte e trânsito se transformasse em prioridade para o Governo do Estado e Prefeitura de Belo Horizonte, resultando na implantação do programa denominado Linha Verde (INSTITUTO HORIZONTES, 2008, p. 17).

O projeto e/ou programa Linha Verde envolveu duplicação e ampliação de vias que facilitou e deu mais visibilidade, se tratando do espaço intraurbano de Belo Horizonte, ao acesso rápido as regiões administrativas Venda Nova, Norte e Nordeste de Belo Horizonte, além do AITN no âmbito da RMBH.

A implantação do projeto Linha Verde envolveu a remoção de várias famílias e comércios localizados em vilas e favelas²⁹ que se localizavam na margem das principais vias que foram duplicadas, além de modificar a morfologia de parte dessa área da metrópole que foi afetada por essa grande obra viária.

A Linha Verde inscreve-se em um conjunto de estratégias políticas, imobiliárias e financeiras, com orientação expressiva, em um processo de reprodução espacial que converge para a segregação e a hierarquização do espaço, a partir da destruição da morfologia de uma área da metrópole. Essa destruição ameaça/transforma a vida urbana, reorientando usos, estruturas e funções dos lugares da cidade (PEREIRA, CAMPOS, 2009, p. 61).

Ao tratarmos dos agentes sociais ligados ao setor imobiliário e sobre os grupos excluídos na continuação desse segundo capítulo, retomaremos de maneira bem sintética a respeito das remoções advindas do grande projeto da Linha Verde que possui forte conexão com as estratégias imobiliárias por detrás de uma

²⁹ O termo “vilas” é mais convencional em Belo Horizonte ao tratar de favelas, que segundo técnicos que atuam na área social dos órgãos públicos de Belo Horizonte o termo “favelas” é pejorativo. Outro termo que vem sendo usado a um conjunto de vilas tem sido “aglomerado” – termo mais usual atualmente em Belo Horizonte.

estratégia política do Estado que a favorece e reforça a hierarquização do espaço urbano e a segregação social.

Nisso tudo é clara a ação do Estado em viabilizar o seu maior objetivo, o qual já discutimos anteriormente sobre a reativação e ampliação do AITN, que é fazer do Vetor Norte da RMBH um *hub* logístico, repassar a imagem de uma metrópole moderna, que na contemporaneidade demonstra sua competitividade no mercado global. Tal ação colabora para interesses do capital imobiliário nas localizações do em torno das vias da Linha Verde e provoca modificações socioeconômicas profundas na RMBH.

3º) Centro Administrativo do Governo de Minas Gerais – mais conhecido pela sigla CAMG ou como Cidade Administrativa, fica a aproximadamente vinte quilômetros do centro de Belo Horizonte. Sendo mais enfático e a incluindo nos grandes projetos estruturadores do Vetor Norte de Belo Horizonte e RMBH, a CAMG fica localizada na metade do trajeto do centro principal de Belo Horizonte ao AITN, no bairro Serra Verde da região administrativa Venda Nova em Belo Horizonte. Ela foi construída no terreno onde antes era o Jockey Clube e autódromo de Belo Horizonte.

A Cidade Administrativa foi um dos projetos mais marcantes durante o governo do político Aécio Neves em Minas Gerais, cujo mandato durou oito anos (2002-2010). A CAMG foi erguida em uma área de 800 mil metros quadrados, sendo 200 mil metros quadrados destinados à construção de seis edificações que abrigam as secretarias de Estado, o Palácio do Governo, um Prédio de Serviços, um Centro de Convivência com lojas e restaurantes, e um auditório com capacidade para 540 pessoas (MINAS GERAIS, 2009).

O número de servidores já atingiu 16 mil trabalhando na CAMG, uma vez que integrou 18 secretarias e 25 órgãos públicos (CODEMIG, 2010). Ao todo, estima-se que a frequência na CAMG seja de um público de 20 mil pessoas/dia. E há previsão de que o número chegue a 26-30 mil pessoas/dia nos próximos dez a vinte anos.

A construção da CAMG causou bastante polêmica na população belo-horizontina, no funcionalismo público estadual e no eleitorado mineiro como um

todo, pois foi um projeto estimado em mais de 1,3 bilhão de reais³⁰, embora o governo estadual sempre reafirmasse a sua importância de implantação. O projeto reduziria os gastos em longo prazo com aluguéis de prédios onde funcionava a administração direta do Governo do Estado de Minas Gerais.

Os imóveis alugados até a instalação da CAMG em março de 2010, eram localizados de maneira dispersa no território da capital, em sua grande maioria na Área Central e bairros da regional centro-sul de Belo Horizonte.

Uma das principais reclamações veio do funcionalismo público estadual, acostumado com o local privilegiado de trabalho (Região Administrativa Centro-sul) na metrópole, principalmente por parte dos funcionários públicos que trabalhavam nas secretarias alocadas nos prédios cívicos da Praça da Liberdade, no bairro Funcionários, frente ao elegante e antigo Palácio do Governo.

Como estagiário de nível superior da Secretaria Estadual de Meio Ambiente na época que se anunciou o projeto da CAMG, nos anos de 2006-2007, o presente autor desta pesquisa presenciou a aplicação de questionários aos funcionários públicos estaduais. Tais questionários buscavam captar o interesse dos funcionários públicos em morar no Vetor Norte de Belo Horizonte, onde estava sendo anunciado pelo governo estadual o projeto de implantação da CAMG. Eram correntes as seguintes respostas aos aplicadores³¹ dos questionários:

(1) “eu não tenho interesse algum em morar naquele fim de mundo” / (2) “como eu posso me interessar morar aonde não tem nada?” / (3) “o que eu vou fazer naquele lugar depois que sair do trabalho, lá não tem nada pra fazer, ali só mora pobre!” / (4) “onde estamos hoje faz parte da história de fundação de BH, o nome do bairro é porque é onde residiram os primeiros funcionários públicos, aqui se respira cultura e história, ir para lá, no Norte, é como se matasse em nós o sentimento histórico que temos por este lugar [se referindo aos prédios que circundam a Praça da Liberdade no bairro Funcionários]” (Partes das falas de funcionários públicos do Governo de Minas Gerais foram presenciadas e anotadas pelo autor em 2006 e outras foram repassadas oralmente por uma ex-funcionária da empresa de consultoria ambiental LUME – empresa responsável pela elaboração do EIA-RIMA da CAMG – em junho de 2010, [adaptado pelo autor]).

É importante frisar que, a partir do anúncio da implantação da CAMG pelo Governo do Estado de Minas Gerais, já era avaliado o potencial de atuação do setor imobiliário em conjunto.

³⁰ Segundo dados e preço anunciado pelo Governo do Estado de Minas Gerais no ano de 2011.

³¹ A autoria da aplicação dos questionários se dizia ser do próprio Governo de Minas Gerais, no caso a CODEMIG, mas ocorreu quando se iria apresentar os documentos, estudos e projetos que compõem o Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental – EIA-RIMA para a obtenção da Licença Prévia da CAMG junto a SEMAD e IBAMA.

Para uma área como a do Vetor Norte de Belo Horizonte, conhecida pela concentração da população de baixa renda, era necessário avaliar desde já o potencial de investimento do setor imobiliário, uma vez que o funcionalismo público da administração direta do governo estadual é composto por um número razoável de funcionários qualificados, portanto, com salários mais altos e que demandam padrões de consumo mais elevados.

Outro ponto a ser levantado através das falas dos entrevistados foi o desconhecimento que tinham do Vetor Norte de Belo Horizonte e como era negativo, até então, residir nessa área norte da metrópole.

Os funcionários públicos estaduais, acostumados com o cotidiano na Região Administrativa Centro-Sul de Belo Horizonte, que concentra a maior parte e diversidade de comércio e serviços na metrópole, rejeitavam sobremaneira a transferência da sede e secretarias do governo estadual da regional centro-sul para a regional de Venda Nova, ao norte.

Talvez eles representassem a menor parte do funcionalismo público estadual insatisfeito com a nova localização da sede da administração direta do governo estadual, pois a pesquisa *survey* apresentada no EIA da CAMG apontou que 77,4% dos funcionários tinham o desejo de morar próximo ao CAMG (LUME, 2006, p. 317).

Mesmo diante das contradições, o político Aécio Neves não deixou de implantar seu tão sonhado projeto da CAMG e a inaugurou em Março de 2010, antes de sair do seu segundo mandato como governador de Minas Gerais.

Uma das maiores queixas do funcionalismo público é a má acessibilidade/mobilidade a Cidade Administrativa, que ainda persiste nos dias de hoje, como se percebeu nas entrevistas cedidas ao autor e em falas dos funcionários públicos que atualmente trabalham na CAMG,.

Não foi pensado conjuntamente à implantação deste grande projeto um sistema eficaz de acessibilidade e mobilidade, em um transporte de massa capaz de viabilizar o fluxo com comodidade e rapidez tanto para os funcionários da CAMG, quanto para os usuários.

Ao contrário do sonho do governo estadual e do setor imobiliário, não são todos funcionários públicos estaduais que optaram em residir ou que residem no

Vetor Norte de Belo Horizonte. São muitos os que vêm da regional Centro-Sul de Belo Horizonte ou áreas mais distantes para trabalharem na CAMG.

O que também foi apontado na pesquisa *survey* realizada pela Vox Populi, pesquisa do EIA-RIMA da CAMG, que buscou apontar a cidade de origem dos funcionários públicos estaduais, e como a maioria advém de Belo Horizonte – 86,1% (LUME, 2006, p. 314) – foi realizada uma análise sintética geoprocessada do bairro de origem/moradia em Belo Horizonte (FIGURA 11).

A análise confirmou que a maior parte do funcionalismo público estadual reside na região administrativa centro-sul e apenas cerca de 30% dos funcionários/servidores já residiam no ano de 2006 nas áreas próximas do CAMG.

É urgente a necessidade de se pensar em uma modalidade de transporte que se efetive e venha a atender ao fluxo de funcionários e usuários na CAMG, o que deveria ter sido pensado anteriormente a implantação do empreendimento.

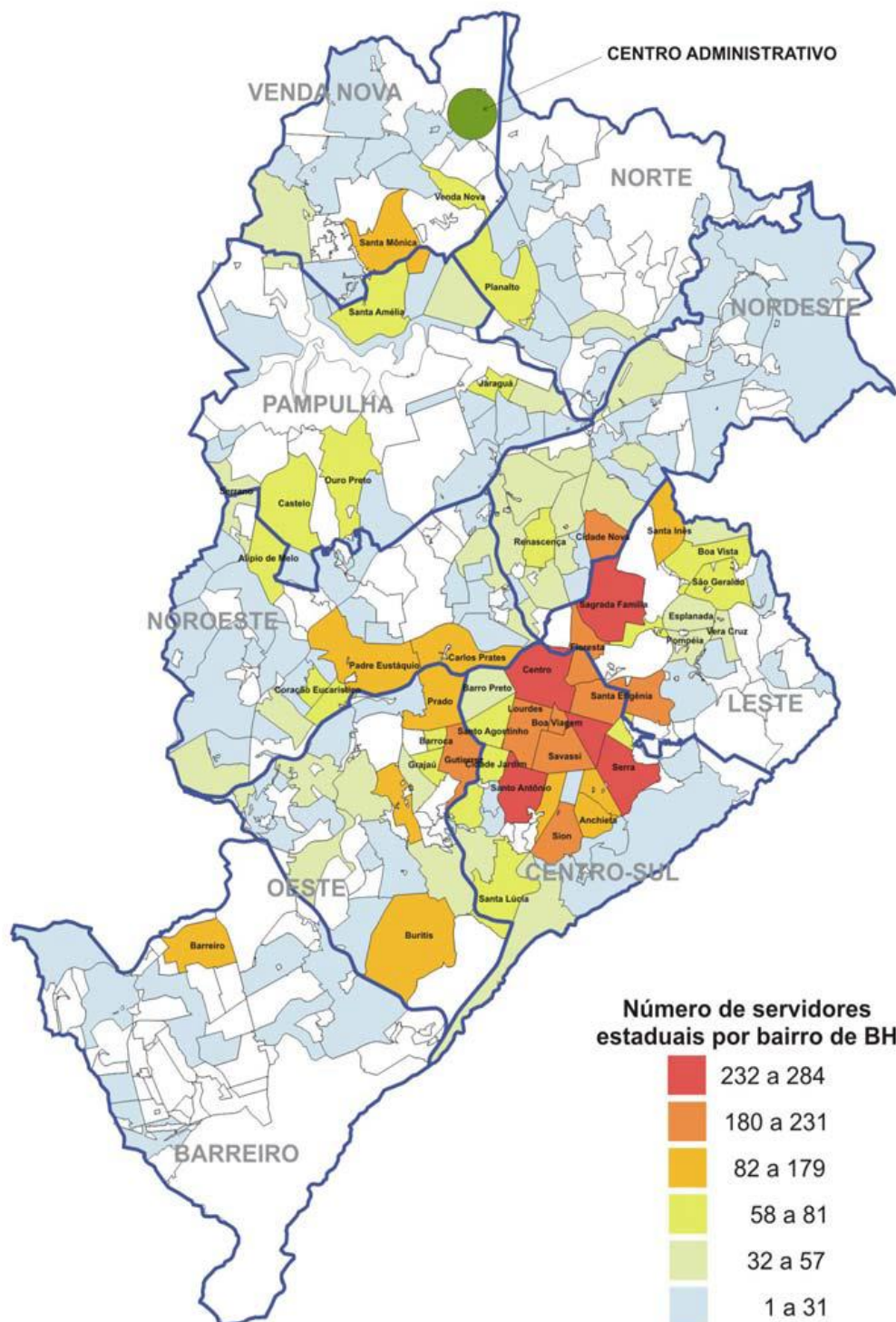
Como é comum no Brasil, apenas após o planejamento da instalação de grandes projetos e empreendimentos, é que se pensa no planejamento da mobilidade que dê fluído ao acesso ao tal empreendimento e sua área vizinha.

Já fora noticiado pela mídia eletrônica (na *internet*) do Governo do Estado de Minas Gerais a reativação dos trilhos para implantação de trem, depois extensão do metrô metropolitano com uma linha subterrânea da Estação Vilarinho em Venda Nova até o AITN ou pelo ao menos até a CAMG, e recentemente devido aos altos custos destas modalidades de transporte de massa se fala da possibilidade do BRT na RMBH – sendo o projeto piloto em Belo Horizonte como teste – cujo lançamento deve ser nas vésperas da Copa das Confederações da FIFA em 2013, e caso haja sucesso o BRT estender-se-á até o AITN em meados de 2016.

Alguns de nossos entrevistados também citaram de forma enfática esse problema de acessibilidade/mobilidade no acesso a CAMG:

BELO HORIZONTE - 2006

**DISTRIBUIÇÃO GEOGRÁFICA, POR BAIRROS,
DO ENDEREÇO RESIDENCIAL DOS SERVIDORES DO
GOVERNO DO ESTADO DE MINAS GERAIS**



VOX
POPULI

FIGURA 11 – Análise geoprocessada da distribuição geográfica dos funcionários públicos estaduais segundo a moradia no território de Belo Horizonte.
Fonte: Vox Populi in LUME, 2006, p. 315.

Um erro crônico aí desta história da CAMG né? Do setor administrativo... Que ele não foi pensado pelo acesso ao transporte coletivo. Não foi! Ele foi pensado como Centro Administrativo e até hoje se está correndo atrás disso e ainda não tem uma solução clara e boa pra isso. Então tem este problema (Marcelo Cintra do Amaral, entrevista cedida ao autor em 20/07/12).

Na questão em busca da opinião dos entrevistados se as iniciativas do Estado na implantação dos grandes projetos, com destaque para a CAMG, modificariam ou não as estruturas da cidade – principalmente na área do Vetor Norte da RMBH, Lúcia Karine também destacou o problema:

Com certeza vai operar uma logística, principalmente a de transporte né? A locomoção destas pessoas que trabalham lá, porque todas as secretarias do Estado estavam separadas, fragmentadas, concentradas na regional centro-sul, mas em prédios separados. Na medida, que você condensa tudo no mesmo prédio, você vai estar, além de concentrando atividades, concentrando pessoas e fazendo com que toda logística de transporte destas pessoas mude né? Que ali a maioria das pessoas trabalha usando ônibus ou carro, e pra acessar... Hoje a grande reclamação de quem trabalha lá é a acessibilidade, seja até por carro, então assim... Esse impacto viário é muito grande. Isso é em relação ao transporte (Lúcia Karine, entrevista cedida ao autor em 13/08/12).

Para amenizar a questão do transporte coletivo, desde a inauguração da CAMG, o governo estadual implantou um ônibus gratuito que busca os funcionários na estação de metrô Vilarinho em Venda Nova até a CAMG e que também os levam de volta no trajeto CAMG-Estação Vilarinho.

Contudo, os problemas com transporte coletivo apontados pelos entrevistados se devem ao fato de o metrô de Belo Horizonte estar saturado em horários de pico e não haver ônibus que atendam a todas as regiões administrativas de Belo Horizonte e principais cidades da RMBH que vão até a CAMG.

O acesso a CAMG por transporte coletivo é, assim, deficiente tanto para o funcionário da CAMG quanto para o usuário que, aliás, não tem direito ao ônibus gratuito que transporta os funcionários na estação Vilarinho de metrô. Se o cidadão quiser ir até a CAMG através da estação Vilarinho de metrô é preciso que o mesmo faça uma integração com as poucas linhas de ônibus que atendem a CAMG.

O problema da acessibilidade/mobilidade a esse empreendimento que simboliza a centralidade do funcionalismo público estadual parece simples, mas possui outras implicações negativas que podem frustrar os planos de desenvolvimento socioeconômico do Estado para essa área norte de Belo Horizonte e região metropolitana.

Falamos a respeito do plano inicial de fazer da CAMG uma centralidade político-administrativa, mas como o acesso é difícil para o usuário, cidadão comum, o atendimento ao público, dos principais serviços de primeira utilidade à população da RMBH continua sendo feito em prédios localizados na Área Central ou centro principal, o que torna débil a centralidade política-administrativa até então proposta para a área que circunda a CAMG.

Em conformidade com essa nossa visão, seguem trechos da fala e opinião da Prof.^a Dr^a. Celina Borges Lemos quanto à proposta da lei de nº 9.959 de 20 de Julho de 2010 da PBH, que tem como um de seus objetivos “estruturar nova centralidade no entorno da CAMG”:

No fundo você tem uma descentralização do centro administrativo, mas vários serviços que são necessários no uso cotidiano do cidadão do Estado de Minas Gerais não são concentrados lá, é só o funcionário que vai lá. [...] Ali não tem uma centralidade de serviços do setor público, ainda não é lá. Se eles tivessem levado tudo para lá Belo Horizonte entra no caos neste sentido tá? (Celina Borges Lemos, entrevista cedida ao autor em 26/07/12).

Referindo-se a “nova centralidade” na área entorno da CAMG, embora preferimos usar aqui o termo “nova expressão de centralidade”, pois não há como implantar uma centralidade em uma área e sim são os fluxos que vão efetivar ou não uma certa centralidade, além das materialidades ali presentes, o entrevistado sr. Marcelo Cintra nos traz sua posição, que é um pouco duvidosa da centralidade que pode se efetivar ao redor da CAMG devido aos problemas de acessibilidade através do transporte coletivo e falta de conexão com as áreas vizinhas da RMBH: “eu acho que vai ser uma centralidade *meia*... a gente quer que vire de fato uma centralidade! Vai ser bom que vire, mas não sei... parece que a gente está misturando *água com óleo* ali por enquanto” (Marcelo Cintra do Amaral, entrevista cedida ao autor em 20/07/12, *grifo* nosso).

Por mais que o Governo do Estado de Minas Gerais tenha contratado o Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado – PDDI da RMBH a UFMG em 2009, ainda não se concretizou, pelas prefeituras municipais que compõem principalmente esta área do Vetor Norte da RMBH, o pensar integrado que se materializaria em consórcios, projetos unificadores de gestão pública. Isso torna o PDDI um excelente trabalho acadêmico-teórico, mas ainda um plano distante para ser colocado em prática.

Não se deve esquecer que os municípios possuem atributos e autonomias que lhe são conferidas pela constituição brasileira e que, portanto, não serão todos que deixarão de exercer o poder local em prol da hegemonia do poder estadual. Talvez isso aconteça com aqueles que possuem o mesmo partido, ou aliança partidária, o que vem sendo perceptível com o caso da metrópole Belo Horizonte e o governo estadual, nos dois últimos mandatos da prefeitura de Belo Horizonte, com o atual prefeito Márcio Lacerda, nota-se a subordinação da prefeitura de Belo Horizonte aos desejos e ordens do poder estadual.

Analisando as entrevistas nota-se a ênfase que é dada ao governo estadual como principal agente modelador do espaço urbano em Belo Horizonte nos últimos dez anos, e a referência que é dada a prefeitura de Belo Horizonte é apenas como reforçadora daquilo que o governo estadual vem fazendo.

Isso não significa que os demais municípios do Vetor Norte da RMBH não estejam subordinados a gestão metropolitana encabeçada pelo governo estadual e pela prefeitura de Belo Horizonte. Há uma subordinação diferenciada devido à:

capacidade relativamente baixa de influência dos governos municipais mais diretamente afetados pela implantação da CAMG – Ribeirão das Neves, Vespasiano e Santa Luzia – nos processos decisórios relacionados aos investimentos no Vetor Norte da RMBH. Tal subordinação se expressa não somente nas disparidades em termos de finanças públicas e capacidade de investimento dos municípios, como também na representação política nas instâncias de gestão metropolitana recentemente instituídas (FARIA, 2012, p. 221).

O PDDI é um excelente exemplo de plano diretor integrado teórico, mas muito ambicioso para ser colocado em prática diante do histórico político do nosso país.

Não podemos esquecer que o Brasil é um país capitalista e, portanto, está em busca do amplo desenvolvimento econômico no cenário mundial, onde o poder do gestor público, e aqui nos referimos aos prefeitos, governadores e presidente da república, necessita ser destacado, ou seja, precisa mostrar-se em vantagem na competição pelo poder para galgar poderes e alianças cada vez mais abrangentes, que ultrapassem o cenário político e alcance principalmente o cenário econômico, parcerias e patrocínios de grandes empresários e industriais, de quem possui grande montante do capital privado e internacional (sobretudo o capital rentável).

É o que podemos denominar de clássico Estado capitalista, que, segundo Lojkin (1981), é o Estado que fica no centro da balança procurando intermediar o

interesse público, social, sem prejudicar principalmente o interesse privado, econômico.

Subentende-se que não é que a visão dos entrevistados “não seja otimista”, e sim que se aproxima da realidade, de como as coisas estão postas nessa parte do sítio urbano da RMBH.

Por mais que a CAMG esteja situada em Belo Horizonte e limítrofe aos municípios de Vespasiano, Santa Luzia e Ribeirão das Neves, o que se apresenta é cada prefeitura buscando o próprio benefício da instalação e proximidade desse equipamento urbano de grande porte.

Não há uma tentativa na prática de fazer uma gestão pública unificada que procure facilitar o acesso e se integrar a CAMG, seja através de viabilizar o transporte coletivo que venha de fato circular nas dependências da CAMG e não na rodovia MG10, via um pouco distante para o usuário dos prédios da CAMG, seja no incentivo à instalação de comércio e serviços nos corredores que circundam a CAMG, o que compromete em reforçar centralidades já existentes em áreas circunvizinhas destes três municípios e em interligá-las. Como exemplos, temos os comércios da Avenida Brasília, em Santa Luzia, do bairro Morro Alto, em Vespasiano, e da Avenida Vilarinho (incluindo o novo *shopping center*) juntamente à Rua Padre Pedro Pinto, em Venda Nova – Belo Horizonte.

Portanto, o que foi proposto no EIA-RIMA da CAMG vai de encontro também à Lei municipal de nº 9.959/2010 sancionada pelo prefeito Márcio Lacerda. A proposta de “criar uma centralidade entorno da CAMG” está ainda distante de acontecer na conjuntura da RMBH, ao menos é o que deu para perceber nesses últimos três anos após a CAMG entrar em operação.

Percebe-se que Belo Horizonte, como já foi citado antes, tem obtido maior sucesso nisso. A centralidade existente no que se denomina “centro de Venda Nova” vem sendo reforçada com a instalação de um shopping de grande porte, o Estação BH, e de grandes redes de lojas e bancos que têm remodelado a Rua Padre Pedro Pinto e a Avenida Vilarinho, o que será melhor explicitado no terceiro capítulo.

Além do grande investimento do setor imobiliário na área de entorno da CAMG e principalmente nas áreas que estão ainda está dentro dos limítrofes de Belo Horizonte, o significado do morar em Belo Horizonte mesmo limítrofe aos municípios da RMBH possui uma valorização maior.

Seja pelo simbolismo de estar ainda dentro de Belo Horizonte ou pelo aspecto econômico, o que antes era periferia não é mais, dada a centralidade adquirida no território citadino, o que transfere o significado pejorativo do termo “periferia” para áreas fora e distantes do limite político-administrativo da metrópole, ou seja, para as áreas mais carentes e desprovidas de infraestrutura dos municípios da região metropolitana.

Indiretamente, isso tem feito os bairros populares se valorizarem no Vetor Norte de Belo Horizonte e intensifica o que pode ser denominado de *elitização* de todo o território de Belo Horizonte (MAGALHÃES, TONUCCI FILHO, SILVA, 2011).

Embora isso pareça negativo para a população de baixa renda, de maneira majoritária, moradores da área direta e indiretamente afetadas pela CAMG responderam no item “*Percepção Ambiental*” em pesquisa *survey* do EIA-RIMA³² que apoiavam a implantação desse grande equipamento urbano e eles mesmos citavam como benéfica³³ a valorização dos imóveis, e ainda, segundo eles, o benefício principal é que com a implantação da CAMG teriam mais segurança/presença da polícia na área entorno a CAMG (LUME, 2006, p. 595-650).

Destaca-se na CAMG, além da intenção de criar uma centralidade em seu entorno por parte do governo estadual que, como abordamos, ainda não se efetivou, a construção de seu simbolismo já é um fato consolidado.

Faria (2012), que também se utilizou da análise do EIA da CAMG, critica a pouca abertura dada aos funcionários e à população do bairro Serra Verde e sua vizinhança no processo de elaboração do licenciamento ambiental desse projeto. Ele conclui que a pesquisa que norteia a opinião da vizinhança afetada pela implantação da CAMG apresentada no EIA aponta mais vantagens que desvantagens, “o que denota o bem sucedido apelo simbólico do projeto e a sua eficácia discursiva” (FARIA, 2012, p. 228).

³² Embora tenhamos recorrido e citemos às pesquisas e estudos realizados no EIA da CAMG apresentado pela CODEMIG a SEMAD-MG, concordamos com o prof. José Ricardo Vargas de Faria que no EIA “*há poucas informações sobre a organização e o posicionamento político dos funcionários do estado e dos moradores da região de Serra Verde, que se constituem potencialmente como atores políticos mais diretamente interessados na proposta da CAMG*” (FARIA, 2012, p. 221, grifo nosso).

³³ Nossa análise se baseou como explicado anteriormente no tópico Pesquisa de Percepção Ambiental/Survey que consta nas páginas 595 a 650 do EIA da CAMG (LUME, 2006), a qual aponta que os moradores enquadraram como uma das vantagens que obteriam com a instalação da CAMG a valorização dos imóveis nos seus bairros (área afetada pela implantação do projeto da CAMG), portanto, é o mesmo que dizer que é benéfica à valorização dos imóveis na visão dos moradores. O que difere de Faria (2012, p. 227), que de maneira equivocada afirma na análise que ele fez do EIA que os moradores apontaram a valorização dos imóveis como uma das principais desvantagens da instalação da CAMG.

Portanto, a CAMG simboliza a concretização materializada da gestão pública de Aécio Neves em seu governo em Minas Gerais. Como ele mesmo disse no pronunciamento de apresentação do projeto da CAMG, da sede monumental do executivo e administração direta do governo de Minas Gerais:

“Essa obra coroa e consolida, em concreto, todo o sentimento que buscamos dividir com os mineiros, quando lançamos o Choque de Gestão. Queríamos dizer que o Estado pode ser eficiente, sendo transparente, e cada vez prestar melhores serviços para a população. Essa obra significa, racionalidade para que possamos continuar sendo exemplo para o Brasil em gestão pública. Minas vêm apresentando, de forma absolutamente ousada, novas ações e novos instrumentos que hoje nos colocam na vanguarda da administração pública no Brasil” (Transcrição da fala de Aécio Neves, enquanto governador de Minas Gerais em 04/04/2007)³⁴.

O caráter monumental da CAMG busca mesmo visibilidade na paisagem, no cenário político nacional, pois se percebe na fala de Aécio Neves o intuito de tornar Minas Gerais um exemplo de gestão a ser aplicada a nível nacional, o que indiretamente faz alusão à pessoa dele mesmo, que possui interesse em ser candidato da oposição à presidência da república no próximo processo eleitoral no Brasil.

Outro significado simbólico que já havíamos começado a pontuar aqui, e é compartilhado por Faria (2012), diz respeito à quebra do paradigma centro-periferia que existia em relação ao centro principal de Belo Horizonte e Venda Nova.

Com a instalação da CAMG, ocorre a transferência do “centro para a periferia” (FARIA, 2012, p. 227). Claro que a citação de Faria (2012) não significa trazer o centro principal de Belo Horizonte para a área entorno a CAMG, significa trazer funções antes enquadradas como centrais e condizentes a Área Central e não no que convencionalmente se denominava periferia.

A administração pública e seus serviços faziam parte das funções que compunham a Área Central. Portanto, a centralidade política se fazia presente na Área Central, os prédios que compõe o aparelho do Estado estavam espalhados nesse centro principal. Daí entende-se porque Faria (2012) coloca esta transferência do “centro para a periferia”.

O que o EIA exalta mais nesta “transferência do centro para a periferia” seria a valorização que a simbólica CAMG causará à área considerada a mais pobre da

³⁴ Disponível em: <http://jornal.iof.mg.gov.br/xmlui/bitstream/handle/123456789/1101/noticiario_2007-04-04%203.pdf?sequence=1>. Acesso em 17 dez. 2012.

RMBH e necessitada de recursos e serviços para ocorrência de um desenvolvimento econômico.

A instalação da Cidade Administrativa estadual – representação física do poder político do Estado de Minas Gerais – junto aos municípios periféricos da RMBH (ainda que em Belo Horizonte, por determinação legal), sinalizaria que a cidade – e o direito à cidade, como lugar da troca, da cultura, do poder e da experiência social coletiva – se estenderia e incorporaria a periferia (EIA/RIMA). Assim, a disputa pelo significado da CAMG poderia estimular demandas e ações concretas voltadas para a redução das desigualdades sociais da RMBH, especialmente no que se refere ao acesso à moradia e aos serviços e equipamentos públicos metropolitanos (FARIA, 2012, p. 221).

Devido a esse simbolismo criado, e que já existia quando a CAMG estava sendo projetada pelo arquiteto Oscar Niemeyer, e conforme já fora enfatizado na premissa desta pesquisa de dissertação o fato da CAMG ser um dos grandes projetos estruturadores no Vetor Norte da RMBH, podemos então, colocá-la como o projeto indutor da nova expressão de centralidade nessa área da metrópole.

Mas, vimos anteriormente que, segundo os pesquisadores e funcionários públicos entrevistados (tanto os que representam a prefeitura quanto os que representam o governo estadual), ser o Aeroporto de Confins (AITN) destacado como o primeiro projeto de grande relevância no Vetor Norte da RMBH.

O AITN possui a figura de ser mais “um projeto indutor de desenvolvimento” do que a CAMG, na escala metropolitana. Se analisarmos na escala da cidade de Belo Horizonte, que condiz no Vetor Norte de Belo Horizonte³⁵, aí sim a CAMG pode expressar força maior de indução do que o AITN.

Isso não limita nenhum dos projetos em impactar ambas as escalas na promoção de nova expressão ou reforço de centralidade. Não é fácil e nem é simples ponderar qualitativamente a importância maior ou menor de um ou de outro projeto no impacto da criação/reforço de centralidade, mas apresentamos essa perspectiva baseada nos fluxos, que serão melhor descritos no capítulo 3, e diante da localização dos fixos que estão postos no Vetor Norte de Belo Horizonte e no Vetor Norte da RMBH.

Pela força político-administrativa e também econômica, pois Belo Horizonte possui uma receita maior que qualquer outra cidade de Minas Gerais, fica mais claro a relevância da CAMG frente ao AITN e a Linha Verde para Belo Horizonte, que

³⁵ Retomando que o Vetor Norte de Belo Horizonte compreende apenas a regional Venda Nova e parte das regionais Norte e Pampulha. Difere, portanto, do Vetor Norte da RMBH, o qual abrange os municípios da região metropolitana na direção ao norte da metrópole.

desde 2010, como já foi citado, deliberou o uso e ocupação da área entorno a CAMG dentro do seu limite municipal geográfico através da lei municipal 9.959/2010 e tem impulsionado uma reestruturação da cidade nesta área norte da cidade, tanto que o título dado a esta parte na referida lei é “Operação Urbana do Vetor Norte” e “Reestruturação do Vetor Norte” (Lei municipal 9.959/2010).

Como visamos nesta pesquisa abordar mais a respeito da descentralização urbana de Belo Horizonte e reestruturação da cidade tendo como área de estudo o Vetor Norte de Belo Horizonte, enxergamos que durante a elaboração do projeto da CAMG, sua implantação e após o início da sua operação, é em torno desse grande projeto que se estruturam com maior intensidade a ação do Estado através da união das instâncias de poder do Estado, neste caso, a parceria entre governo estadual e municipal.

“Aparentemente, o governo municipal de Belo Horizonte apoiou as ações do governo estadual formando, especialmente a partir das estruturas de gestão metropolitana, uma importante força política para viabilizar intervenções desta natureza” (FARIA, 2012, p. 221).

Voltando assim à consideração de que se o AITN é considerado “indutor de desenvolvimento” para o governo estadual, cremos que a CAMG é o “indutor de desenvolvimento” para o governo municipal de Belo Horizonte.

Porém, o tal “desenvolvimento” na área em torno da CAMG, que implicaria na redução das desigualdades sociais ao privilegiar o atendimento às necessidades da população mais carente do Vetor Norte de Belo Horizonte, não ocorreu e nem possui estratégia para que ocorra³⁶.

A ideia de desenvolvimento urbano que a CAMG pode impulsionar, segundo os autores do EIA, também faz parte da criação do valor simbólico da CAMG. Cabe aqui a análise que toma em consideração o território e as dimensões simbólica e política do grande projeto da CAMG feita por Faria (2012):

“Como monumento – usando a terminologia de Niemeyer – a CAMG representa o desenvolvimento, a pujança e, em decorrência, a melhoria da vida no Vetor Norte. Esta imagem, por sua vez, em um evidente esforço de formulação e associação, passa a ser rebatida na imagem do personagem político, como monumento à própria personalidade” (FARIA, 2012, p. 230).

³⁶ Faria (2012) aponta isso também a respeito do projeto da CAMG no âmbito do Vetor Norte da RMBH e afirma que “as proposições e justificativas de desenvolvimento são internas ao projeto, as carências e demandas da população atual ou futura são externalidades que interagirão com o projeto e seus efeitos multiplicadores” (FARIA, 2012, p. 227).

Isto também reafirma a clara ação do Estado na implantação da CAMG. Como posto no primeiro capítulo, através dos grandes projetos no Vetor Norte de Belo Horizonte e RMBH, e com destaque para a simbólica CAMG, o Estado se revela como o principal modelador do espaço urbano belo-horizontino neste início de século XXI, o que nos traz a memória urbana nos tempos que o Estado se realçava na produção do espaço urbano na metrópole, como aconteceu na fundação de Belo Horizonte e na década de 1940 com a criação da Pampulha e da Cidade Industrial.

Enfim, incluindo aqui todos os grandes projetos urbanos para o Vetor Norte de Belo Horizonte e RMBH, concordamos que “no centro ou na periferia, a participação das administrações municipais e da população na definição ou na gestão dos projetos foi muito reduzida ou inexistente” (OLIVEIRA, 2012, p. 76-77). Portanto, o Estado, neste caso do Vetor Norte, se revela mais na figura e instância do poder estadual, do Governo de Minas Gerais.

2.3.2 O setor imobiliário

Apesar do que se apresenta no atual Vetor Norte de Belo Horizonte, que é a primazia³⁷ da ação do Estado na produção do espaço urbano, concordamos que o setor imobiliário acompanhou essa ação do Estado e tem participado decisivamente também na produção do espaço urbano, uma vez que, a ação desse setor é definida

por uma estratégia empresarial que objetiva, obviamente, o lucro, e determina uma lógica própria de parâmetros de intervenção, relocando pessoas e influenciando no direcionamento dos serviços e da infra-estrutura, segundo as variações do mercado e os limites da legislação (COTA; MOL, 2008, p. 236).

Conforme já explicitado antes, o setor imobiliário é referido por alguns autores como mercado imobiliário, pelo fato de agir de maneira estratégica e empresarial. Terão maior atuação nesse mercado os proprietários fundiários e os promotores imobiliários (incluindo todo o seu “conjunto de agentes”) conforme os agentes sociais antes elencados e adotados aqui segundo Corrêa (1995b).

Outro autor prefere usar e separar este conjunto de agentes que compreende os promotores imobiliários e descreve que o setor imobiliário se compõe pela ação:

³⁷ Destacamos aqui que referimos a “primazia da ação do Estado na produção do espaço urbano” no Vetor Norte de Belo Horizonte no período atual que compreende os últimos dez anos 2003-2013. Pois, como destaca bem a professora Celina Borges em entrevista cedida em 26/07/12 que “antes desse período a produção do Vetor Norte de Belo Horizonte se deu principalmente através dos grupos sociais excluídos conjunto a ação do setor imobiliário e omissão do Estado”.

do proprietário da terra, do incorporador, do construtor, do financiador e do investidor imobiliário (RIBEIRO, 1997, p. 40).

Mas, já que o imóvel como mercadoria precisa ser adquirido por alguém, onde fica o cliente neste processo de produção capitalista imobiliária?

Pensando que o cliente enquanto usuário e/ou consumidor é parte do processo da produção capitalista imobiliária, logo, vital para o setor imobiliário, consideraremos a intervenção destes principais agentes: o proprietário fundiário³⁸, o promotor imobiliário, o construtor e o cliente ou usuário (ROCH, GUERRA, 1981, p. 17).

Abordemos um pouco mais sobre cada um destes agentes:

1) **O proprietário fundiário** – por ser aquele que possui a terra, é o dono da terra, ele pode ser considerado como “o principal freio do desenvolvimento capitalista da produção de edificações” (ROCH, GUERRA, 1981, *tradução nossa*, p. 17)³⁹.

Quanto mais proprietários de terras houver em uma determinada área geográfica, mais dividida ela será. Se em uma determinada área geográfica poucos proprietários de terras detiverem a posse da terra, mais suscetíveis estarão estes a oferta da venda da terra por grandes e poderosos promotores imobiliários e/ou pelo Estado.

Reiteramos que os proprietários de terras são o principal freio da produção de edificações porque “monopolizam a propriedade da terra e decidem sobre como e quando usar seus terrenos, controlando desta forma o acesso à cidade como um todo” (SPOSITO, 1991a, p. 158).

Também é perceptível seu importante papel na especulação do solo urbano. Quando uma terra agrícola ou um terreno baldio (anteriormente situado no espaço rural) é incorporado ao território da cidade, portanto do espaço urbano, o proprietário de terras pode segurar sua propriedade, sua terra, até que obtenha o máximo de ganho possível com a valorização que sua terra vai adquirindo, na medida em que a área do entorno de sua propriedade (de sua terra) vai sendo urbanizada, seja

³⁸ Roch e Guerra (1981, p. 17) usaram a denominação “*el propietario del suelo*”, mas considerando o a nomenclatura mais utilizada no contexto brasileiro preferimos optar por “proprietário fundiário” conforme vinha sendo citado no texto, e segundo Corrêa (1995b).

³⁹ “el principal freno a un desarrollo capitalista de la producción de edificaciones” (ROCH, GUERRA, 1981, p. 17).

através do incremento de infraestruturas do Estado (asfaltamento, saneamento básico, iluminação da rua, construção de praças, dentre outras) seja pelas demais atividades de construção (comércio, casas e/ou conjuntos prediais para habitação, condomínios fechados de alto padrão arquitetônico e urbanístico, *shopping center*, etc).

O ato de “segurar” a terra significa “especular” o solo que agora se tornou urbano. Assim, o proprietário fundiário especula com sua propriedade. O fato se aplica também ao proprietário fundiário que possui terreno também em uma área que já é urbana. Por exemplo, no centro principal da cidade, onde geralmente a valorização do solo urbano é maior, é comum, alguns proprietários de lotes urbanos aguardarem o máximo de rentabilidade que conseguem adquirir para então vender para uma construtora ou empresa o seu lote.

Mas os ganhos com a especulação do solo urbano não são apenas do proprietário fundiário, que muita das vezes pode ser o que fica com a menor parte da rentabilidade advinda da especulação. Isso se deve por alguns proprietários não saberem ao certo o valor real de sua propriedade e acabarem aceitando o valor estipulado pelo promotor imobiliário, que por sua vez, edificará o terreno e poderá obter uma boa parte da rentabilidade da especulação ao repassar a edificação para o cliente. Isso que podemos chamar de *jogo da especulação* pode continuar com a revenda da edificação adquirida pelo cliente para outro e assim por diante⁴⁰.

O sucesso do *jogo da especulação* do solo urbano, a maior rentabilidade possível, pode ser medido a partir do direcionamento que se dará a produção imobiliária, enfim, para qual classe social se construíra o produto imobiliário naquele terreno adquirido (ROCH, GUERRA, 1981).

Como se pode ver, o proprietário fundiário que não tem outra função além de ser o dono da terra, já que não é quem estipula o preço e nem edifica, qualifica o solo urbano: é apenas o que dá início ao *jogo da especulação*.

A partir das estratégias seguidas pelos proprietários fundiários, será produzida uma elevação no preço do solo e é através da produção imobiliária que o valor do solo tenderá a ser próximo ao valor das edificações (CAPEL, 1972).

⁴⁰ A possibilidade do preço do solo urbano sempre subir e proporcionar comprar para vender depois, obtendo assim uma mais-valia é a essência do que denominamos aqui de *jogo da especulação* ou simplesmente como *especulação do solo*, que é “**un proceso que se alimenta de sí mismo**, ya que los capitales acuden a comprar suelo porque esperan que suba, y sube porque acuden muchos capitales y se forman precios monopolísticos” (ROCH, GUERRA, 1981, p. 71-72, **grifo dos autores**).

2) **O promotor imobiliário** – trataremos aqui dos grandes promotores, responsáveis pelas principais operações⁴¹ da produção imobiliária que se materializam na edificação e comercialização de imóveis.

A atuação dos grandes promotores imobiliários se destaca sobretudo no processo de produção imobiliária, pelo fato de serem os autores dos grandes bairros que surgem e modificam as periferias das cidades, que ditam o vetor de expansão urbana (ROCH, GUERRA, 1981).

Eles *“constituyen el punto más avanzado dentro de su profesión, en la medida en que tienden, cada vez más, a constituir organizaciones de promoción: financiación, promoción, proyectos, construcción y venta”* (ROCH, GUERRA, 1981, p. 21).

Não podemos deixar de enfatizar que dentro da lógica capitalista não faz parte dos interesses estratégicos dos promotores imobiliários as diferentes frações do capital envolvidas na produção de imóveis para as camadas populares, para a parte da sociedade que pertence ao grupo dos menos favorecidos.

Isto se deve, basicamente, aos baixos níveis dos salários das camadas populares, face ao custo da habitação produzida capitalisticamente. Deve-se também, em parte, conforme argumenta Henri Coing, à convergência de interesses do proprietário fundiário, do promotor imobiliário e da indústria de material de construção no sentido de apenas produzir habitações com inovações, com valor de uso superior às antigas, obtendo-se, portanto, um preço de venda cada vez maior, o que amplia a exclusão das camadas populares (CORRÊA, 1995b, p. 21).

Assim, percebe-se que sempre existirá uma demanda por habitação/moradia não atendida, o que se denomina demanda não solvável e é pouco ou nada atrativa para o capital privado (CAPEL, 1972).

Considerando a situação usual em cidades como a dos países emergentes, nas quais se encaixa Belo Horizonte, Corrêa (1995b) elenca a seguinte estratégia dos promotores imobiliários:

- (a) dirigir-se, em primeiro lugar, à produção de residências para satisfazer a demanda solvável; e
- (b) obter ajuda do Estado no sentido de tornar solvável a produção de residências para satisfazer a demanda não solvável (CORRÊA, 1995b, p. 22).

Produzir imóveis para as classes sociais que procuram *status*, imóveis de luxo, é sem dúvida mais lucrativo e de interesse maior do promotor imobiliário. O

⁴¹ Operações essas já citadas anteriormente na página 48 e de acordo com Corrêa (1995b).

paradoxo de demanda solvável saturada, de um lado, e da demanda não solvável insatisfeita, do outro, “explica o interesse do capital imobiliário em obter ajuda do Estado, de modo a permitir tornar viável a construção de residências para as camadas populares” (CORRÊA, 1995b, p. 22).

É de grande importância a produção de moradias na sociedade capitalista, pois não tem apenas papel fundamental na economia, como o de amortecer as crises cíclicas da economia atraindo investimento de capital e criação de muitos empregos, mas também na reprodução das relações sociais (CORRÊA, 1995b; CAPEL, 1972).

Nisso tem destaque o apoio do Estado capitalista, pelo fato de estar “fortemente repleto, através de seus componentes, de interesses imobiliários” (CORRÊA, 1995b, p. 23). O Estado viabiliza a construção de moradias para as camadas populares através de créditos para os promotores imobiliários, ao facilitar a desapropriação de terras e ao oferecer crédito, principalmente através de financiamento para os futuros usuários/moradores (CORRÊA, 1995, p. 22).

Podemos ver isso no caso brasileiro com a criação de órgãos desde o Banco Nacional da Habitação – BNH e das Cooperativas de Habitação – COHABs, de mecanismos jurídicos e financeiros, como o Fundo de Garantia por Tempo de Serviço – FGTS até o mais atual Programa Federal Habitacional Minha Casa, Minha Vida – MCMV 1 e 2⁴². Independente da especificidade de cada um, sua criação objetiva possibilitar a acumulação capitalista através da produção imobiliária, da produção de habitações, cujo acesso se torna agora ampliado na parceria entre Estado e setor imobiliário (CORRÊA, 1995b).

⁴² O Programa Federal Habitacional Minha Casa, Minha Vida – MCMV – segundo os objetivos do Ministério das Cidades quanto à habitação “tem por objetivo promover a produção ou aquisição de novas unidades habitacionais, ou a requalificação de imóveis urbanos, para famílias com renda mensal de até R\$ 5.000,00” (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2012. Disponível em <<http://www.cidades.gov.br/index.php/minha-casa-minha-vida>> Acesso em 14 dez. 2012). O valor de R\$ 5.000,00 não está atualizado, pois o MCMV contempla famílias com renda mensal de até 10 salários mínimos. O MCMV1 foi anunciado no dia 25 de Março de 2009 em Brasília, e foi considerada uma das principais ações do governo Lula para rebater a crise econômica internacional de 2008 que teve como principal cenário a crise no setor imobiliário dos EUA. O argumento central do Programa MCMV segundo Campos (2011) é o “de que as grandes empresas são indispensáveis para elevar a escala dos negócios e assim permitir o uso de tecnologias de processo avançadas que reduzam os custos da construção, tornando possível o acesso da população de baixa renda ao mercado formal da habitação” (CAMPOS, 2011, p. 73). O MCMV2 foi anunciado pela atual Presidenta da República Dilma Rousseff em 16 de junho de 2011 e teve como meta o dobro do que foi prometido no MCMV1: construção de dois milhões de novas unidades habitacionais entre os anos de 2011-2014. O MCMV1 e 2 permite ao beneficiário utilizar recursos do FGTS e obter subsídios do governo para aquisição de um imóvel/habitação, como também financiamento através do banco estatal (Banco Caixa Econômica Federal) para quitação do imóvel à empresa construtora.

Em função das características já ressaltadas da produção imobiliária, destacando-se o tempo de produção e a magnitude do preço da mercadoria imóvel, temos que, historicamente, tal produção, sobretudo a de fins habitacionais, requer uma estrutura de financiamento, enquanto fonte de crédito, que propicie condições para que a produção se realize com pouco ou quase nenhuma disponibilidade de capitais por parte das construtoras. Quando as empresas envolvidas na produção imobiliária dispõem de capitais, o crédito funcionará como viabilizador do consumo, ampliando significativamente a demanda solvável (SPOSITO, 1991a, p. 199).

Ao fomentar o crédito, o Estado viabiliza a produção imobiliária, que possibilita o consumo, que, por sua vez, mantém o ciclo da economia enquanto o cliente/consumidor final tiver poder de compra.

Podemos ver o ciclo da economia sendo mantido assim na produção imobiliária com auxílio do Estado ao tomarmos o MCMV como exemplo. Conforme analisou Magalhães, Tonucci Filho e Silva (2011), este programa federal MCMV,

ao direcionar a política habitacional estritamente para os financiamentos e a compra de novas unidades, provendo subsídios altíssimos – através dos incentivos aos financiamentos – não somente a indústria da construção civil, mas aos capitais imobiliários de modo geral -, também contribui com a valorização imobiliária, dificultando seus próprios objetivos de ampliação do acesso a camadas mais amplas da população, em função dos preços mais elevados. Os capitais imobiliários são altamente beneficiados neste processo, devido não somente à valorização fundiária, mas porque passam a auferir também altos rendimentos no provimento do financiamento para a obtenção da casa própria (MAGALHÃES, TONUCCI FILHO, SILVA, 2011, p. 30).

Os mesmos autores notificam que “esta é uma das diversas formas pelas quais o mercado financeiro vem se inserindo progressivamente no setor imobiliário, além de uma atuação direta na oferta e na construção de novas unidades” (MAGALHÃES, TONUCCI FILHO, SILVA, 2011, p. 30).

Para a classe menos favorecida, geralmente denominada classe operária, a habitação/moradia possui um valor além dela mesma, ou seja, o imóvel adquirido seja por financiamento, seja subsídio do Estado lhes serve de garantia para obtenção de novos créditos que lhes permitem adquirir outros bens de consumo duráveis, mesmo que isso signifique aumento do endividamento (CAPEL, 1972).

Enfatizamos assim, que a produção imobiliária, o adquirir de uma habitação/moradia, tem um papel crucial no ciclo da economia. Um dos graves efeitos sociais está no comodismo de grande parte dos grupos sociais excluídos por presenciarem em momentos de economia aquecida um pouco mais de poder de consumo.

Pelo fato de haver entre eles um número maior de proprietários durante este período, e também através das difusões ideológicas dos valores da propriedade, esta sofrida camada das classes sociais se integra ao sistema das classes dominantes ao invés de adotar atitudes reivindicativas ou revolucionárias (CAPEL, 1972).

Voltando aos interesses dos promotores imobiliários, Roch e Guerra (1981, p. 22) revelam que o sonho inalcançável dos grandes promotores imobiliários é chegar a produzir habitações/moradias como se fabrica carros ou lavadoras de roupas.

Mas a habitação/moradia não se qualifica como um produto industrial como os outros. A produção imobiliária encontra dificuldades e demandas específicas que a fazem se adequar a localização onde oferecerá o produto imobiliário e o tipo de cliente/usuário que se pretende ou poderá alcançar.

Para Sposito (1991a), a produção imobiliária se diferencia de outras formas de produção industrial porque:

No mercado imobiliário, a propriedade da terra e do edifício se sobrepõem como privatização de espaços enquanto propriedades imobiliárias, imbricando-se como mercadorias imóveis e equivalentes através dos preços de mercado. Embora sejam, do ponto de vista do valor, mercadorias absolutamente desiguais, encontram no valor representado no mercado a regulação de seus preços. O preço, medida e representação monetária do valor, parece representar a si mesmo. A existência do representante (preço) permite pressupor a existência do representado (valor).

[...]

Com relação à propriedade da terra, uma mercadoria que não resulta de trabalho, o valor suposto é determinado pela pressuposição de um valor de troca estabelecido na relação com outras mercadorias através de um preço.

[...]

A propriedade capitalista da terra transforma a propriedade imóvel num poder econômico e também numa base para a estruturação das relações de produção e consumo, à medida que exclui os trabalhadores da posse dos meios de produção e moradia (PEREIRA, 1988, p. 8-9 *apud* SPOSITO, 1991a, p. 195).

Esta possibilidade concreta de poder formar o preço do imóvel não apenas considerando o preço médio de produção, diminui a relação intrínseca entre o preço e o valor da mercadoria construção (inseparável da mercadoria lote/localização/lugar), desestimula/dispensa os construtores de dispor de mais capital para incorporar os avanços tecnológicos ao setor, porque a probabilidade de ampliar suas taxas de lucros não tem relação direta com o aumento da produtividade, ou melhor, da composição orgânica do capital, mas decorre do processo de produção e incorporação a um dado lote/localização/lugar (SPOSITO, 1991a, p. 195-196).

É intrínseca a relação da disponibilidade de terra para construção de imóveis e uma boa localização, como foi tratada anteriormente a respeito da renda da terra

urbana. As classes sociais que obtêm maior renda são geralmente as que buscam os melhores imóveis nas melhores localizações da cidade/metrópole.

Daí a vantagem em produzir habitações para as classes sociais que constituem a demanda solvável. Isso tem um “significativo rebatimento espacial” (CORRÊA, 1995b, p. 23). Assim, os promotores imobiliários agem em correlação ao:

- (a) preço elevado da terra e alto status do bairro;
- (b) acessibilidade, eficiência e segurança dos meios de transporte;
- (c) amenidades naturais ou socialmente produzidas; e
- (d) esgotamento dos terrenos para construção e as condições físicas dos imóveis anteriormente produzidos, conforme indica R. S. de Almeida. Estas características em conjunto tendem a valorizar diferencialmente certas áreas da cidade, que se tornam alvo da ação maciça dos promotores imobiliários: são as áreas nobres, criadas e recriadas segundo os interesses dos promotores, que se valem de maciça propaganda. Assim, de um lado, verifica-se a manutenção de bairros de *status*, que continuam a ser atrativos ao capital imobiliário e, de outro, a criação de novas áreas nobres em razão do esgotamento de áreas disponíveis em outros setores valorizados do espaço urbano: os novos bairros nobres são efetivamente criados ou resultam da transformação da imagem de bairros antigos que, dispondo de alguns atrativos, tornam-se de *status* elevado (CORRÊA, 1995b, p. 23, *grifos do autor*).

Nos resultados será detalhado como o Vetor Norte de Belo Horizonte e da RMBH tem sido alvo de maciça propaganda para demonstrar a mudança do cliente/usuário que os promotores imobiliários desejam atrair e obter nessa área.

Área essa conhecida como majoritariamente ocupada por uma população de baixa renda, classe operária, e que recentemente tem se tornado o reduto dos novos condomínios e edificações imobiliárias verticalizadas de médio a alto padrão arquitetônico e criando assim, áreas nobres que alguns autores de estudos urbanos nunca⁴³ cogitaram a possibilidade delas surgirem nessa direção da metrópole de Belo Horizonte.

No conjunto dos agentes que se enquadram como promotores imobiliários e que também são responsáveis junto aos planejadores de vendas e os profissionais de propaganda em converter o capital-mercadoria (imóvel) em capital-dinheiro, estão os corretores imobiliários mais conhecidos como corretores de imóveis.

⁴³ Villaça (1998, 2012) é um destes autores que afirmavam que não se podia imaginar a classe dominante ou de maior renda optar por residir no Vetor Norte de Belo Horizonte. Com artigo também publicado recentemente Mendonça e Costa (2011), abordam que o movimento de elitização em Belo Horizonte permanece nas áreas imediatamente periféricas da Área Central e da Pampulha, mas consideram que nos últimos anos têm surgido empreendimentos de grande porte na área norte da metrópole que são orientados para populações de alta renda, e embora estejam ainda desocupados deverão promover alterações na estrutura socioespacial da região metropolitana, no longo prazo.

Os corretores imobiliários têm papel fundamental na produção imobiliária, pois não atingem apenas os que compram os imóveis, mas também os que produzem/vendem imóveis. Eles são grandes influenciadores do preço dos imóveis:

Os corretores imobiliários operam como coordenadores do mercado imobiliário, concorrem entre si, e a partir do volume de negócios que conseguem fazer, realizam sua parcela de lucro. Desempenham forte papel na determinação do consumo, sugerindo, criando necessidades, apresentando e, muitas vezes, induzindo opções. Têm uma ação profícua na formação dos componentes ideológicos, a que estão submetidos os que compram os imóveis. Além disto, agem como uma espécie de avaliadores das mercadorias imóveis, sugerindo preços, e distinguindo, através da captação da capacidade de demanda do mercado, os bons e os maus momentos para os que vendem ou para os que compram (SPOSITO, 1991a, p. 160-161).

Os corretores de imóveis podem redirecionar clientes/usuários para a direção/vetor da cidade/metrópole que permitirá um volume de negócios por um período de tempo maior, como também incentivar os produtores/construtores a atuarem com mais intensidade e diversidade nessa direção/vetor da cidade.

Outro agente importante na etapa de produção e comercialização dos imóveis e que, geralmente, possui uma escala de operação maior e consequente maior escala espacial de atuação⁴⁴ é o incorporador.

O incorporador, o construtor e o produtor de materiais de construção são os agentes responsáveis pelo empreendimento. Portanto, podem ser chamados também de empreendedores (SPOSITO, 1991a, p. 159). Dentre eles, o incorporador é o que possui maior poder político (CORRÊA, 1995b, p. 21).

Os incorporadores são aqueles que através do lançamento do empreendimento no mercado – o edifício – vão potencializar a realização do negócio, através do ato de obter um terreno (por compra ou contrato de cessão em troca de parte do imóvel posteriormente incorporado), agenciar a construtora, lançar o edifício no mercado antes do início da construção e encontrar os compradores para as unidades do edifício. Em muitos casos, o incorporador ou a empresa incorporadora desempenham o papel de corretores imobiliários, mesmo após o término da construção do edifício; em muitos casos, o papel do incorporador termina quando reúne o grupo de compradores que financiarão total ou parcialmente a construção do edifício (SPOSITO, 1991a, p. 159-160).

Como tinha se adiantado, a variedade e diferença entre os agentes que abarcam o conjunto dos promotores imobiliários é bastante considerável. Podendo

⁴⁴ Corrêa (1995b) aborda baseado nos conceitos de R. S. de Almeida como “escala de operações” e “escala espacial de atuação” a particularidade dos incorporadores dentre os agentes do setor imobiliário. A escala de operação se refere ao número de construções simultâneas que o incorporador é capaz de produzir. E a escala espacial de atuação corresponde à área em que se localizam as obras e os estoques de terrenos. *“Estas duas escalas estão relacionadas: maior a escala de operações, maior a escala espacial de atuação e, adicionalmente, maior o poder político do incorporador”* (Corrêa, 1995b, p. 21).

ter aqueles que atuam como pequenos produtores de imóveis aos incorporadores que visam grande produção de edificações e variedade de clientela. Mas ambos estão a procura das pessoas que têm como pagar o “*derecho a vivir en la ciudad*” (ROCH, GUERRA, 1981, p. 24).

3) **O construtor** – tratando de grandes produções imobiliárias como geralmente ocorrem em metrópoles, vamos abordar aqui as grandes empresas construtoras de imóveis para habitação/moradia. É importante que, dentro do esquema da produção imobiliária, a empresa construtora esteja vinculada a uma empresa promotora (ROCH, GUERRA, 1981, p. 27), geralmente a uma incorporadora.

“El promotor contrata entonces con la construtora a medida que vende sobre ‘plano’, es decir, impone um ritmo de producción a la construtora que puede frenar o acelerar con arreglo al número de clientes que llegan a sus manos” (ROCH, GUERRA, 1981, p. 27).

Assim, não é a empresa construtora que programa o próprio ritmo, o que a impede de aumentar seu capital fixo, pois é obrigada a subcontratar ou terceirizar cada trabalho específico da obra contratada como a estrutura, instalações, acabamento, etc. Sendo o capital variável (mão de obra) proporcionalmente majoritário (ROCH, GUERRA, 1981).

Segundo Spósito (1991a),

Os construtores ou empresas construtoras têm a responsabilidade sobre a construção do imóvel, e para tanto compram material de construção, contratam trabalhadores, agenciam empreiteiras para determinados tipos de trabalho, têm a responsabilidade técnica sobre a obra, etc. Os construtores são compradores de materiais de construção e procuram auferir vantagens também através da obtenção de preços mais baixos, o que se torna possível através da construção de edifícios quando o volume de material é relativamente maior. Entre as construtoras e a indústria de material de construção, existem comerciantes que vão ter taxas maiores ou menores de lucro, conforme o nível de monopólio da produção de cada tipo de material (SPÓSITO, 1991a, p. 160).

É comum nas cidades brasileiras vermos a atuação conjunta dos empreendedores, que compreende os incorporadores, construtores e os produtores de materiais de construção, ao desempenhar “o papel específico de produzir as edificações que entrarão no mercado e serão comercializadas. [...] Possibilitando a realização do lucro destes e da renda da terra aos proprietários” (SPÓSITO, 1991a, p. 159-160).

Em outras palavras, *“la industria de la construcción – la producción y comercialización de la mercancía vivienda – aparece así al capital como um posible campo para realizar inversiones, en el cual se podrían obtener importantes beneficios”* (CAPEL, 1972, p. 38).

A empresa construtora dentre os agentes do setor imobiliário e componente também do conjunto dos promotores imobiliários é a que mais depende da força de trabalho. Em toda produção capitalista, um processo de valorização do capital se une a um processo de trabalho. No setor imobiliário, é a empresa construtora quem assegura esta união (ROCH, GUERRA, 1981, p. 60).

4) **O cliente ou usuário** – também pode ser entendido como o consumidor do produto imobiliário. Há dois tipos de clientes para os promotores imobiliários:

1º) O cliente solvente – compreende a menor parte da clientela, pois pode adquirir uma habitação/um imóvel com facilidade, por possuir renda suficiente, e também tem poder de escolha maior, podendo escolher imóveis situados nos bairros da cidade que possuem melhor localização e vantagens urbanas (ROCH, GUERRA, 1981, p. 27);

2º) O cliente pouco ou não solvente – representa a maior parte da clientela de imóveis/habitações, é aquele que conta apenas com o salário que recebe por seu trabalho e por si só tem muitas dificuldades para adquirir um imóvel/habitação e possui pouca opção na escolha da localização de um imóvel que porventura consiga adquirir com ajuda de financiamento do Estado ou da própria construtora (ROCH, GUERRA, 1981, p. 27).

Aquele usuário que possui renda apenas para sobrevivência, ou seja, não lhe sobra nenhuma economia, faz parte da clientela não solvente, que não interessa aos promotores imobiliários, pois tais clientes não lhe fornecem nenhum lucro. Os clientes não solventes só conseguem adquirir um imóvel/habitação se houver algum programa social do Estado que subsidie e/ou lhe forneça uma moradia.

O ingresso de clientes e/ou usuários em uma área da cidade pode inferir no tipo de produto imobiliário que será construído naquela área, o que influi também em certa medida no preço da terra e do imóvel/habitação.

“En cualquier caso, y para las áreas urbanas muy dinámicas, es el nivel de sus ingresos el que sirve para fijar el precio de venta del producto construido, y como consecuencia, el precio del terreno” (ROCH, GUERRA, 1981, p. 28).

Novamente podemos nos referir aqui à especulação do solo urbano, pois, se os promotores imobiliários desejam obter o maior lucro possível com a terra urbana, é conveniente a eles esperar por clientes solventes que irão pagar o preço máximo por um imóvel/habitação. Por isso, é comum nas metrópoles/cidades a existência dos chamados vazios urbanos, lotes cujos proprietários fundiários e promotores imobiliários estão à espera da demanda de uma clientela mais atrativa para os seus ganhos de capital.

Tomemos um exemplo hipotético para ilustrar como isso pode acontecer. Imaginemos um grande vazio urbano próximo a uma área em crescente expansão urbana. Promotores imobiliários apresentam um projeto para que este grande vazio urbano se torne um novo bairro perante o Estado. É feita muita publicidade por parte dos promotores imobiliários para atrair e absorver uma demanda de clientes solventes.

A contrapartida do Estado é aplicar nesta área vantagens urbanas (ou segundo outros autores: vantagens locacionais). Assim, os primeiros clientes começam a chegar aos poucos, e as primeiras habitações edificadas com certo padrão arquitetônico sofisticado passam a ser parâmetro para atrair mais clientes solventes e fazer daquele bairro um bairro de *status* no território citadino.

Mas onde entra a importância dos clientes nesse exemplo hipotético? Podemos dizer que os primeiros clientes serviriam como “colonos”, como preparadores do terreno para a chegada de mais clientes de uma classe social de maior renda (ROCH, GUERRA, 1981, p. 30).

Os clientes solventes em potencial são os consumidores mais visados pela produção e promoção imobiliária, já que

o nível deste consumo será limitado pelo poder aquisitivo por parte de cada comprador e pela ausência de qualquer poder aquisitivo por parte de outros potenciais consumidores, sendo que estes elementos não determinam, mas exercem forte pressão na delimitação do preço dos imóveis (SPOSITO, 1991a, p. 162).

Outro tipo de cliente muito importante no redirecionamento da oferta por terra urbana e que pode criar uma estratégia de localização espacial vantajosa no espaço urbano de uma cidade é o chamado setor terciário, para o qual a compra de um terreno urbano é mais uma inversão em “capital produtivo”.

Ao construir uma edificação, o setor terciário a inclui em seus meios de produção, por exercer nela uma atividade de comércio e/ou serviços, sem deixar de ganhar constantemente com a valorização imobiliária da mesma (ROCH, GUERRA, 1981, p. 29).

Quanto aos clientes, compradores/consumidores de imóveis residenciais, o produto, mercadoria imobiliária adquirida, “reveste-se preponderantemente de seu valor de uso, quando são usuários do imóvel, mas nela está sempre contido o seu potencial valor de troca” (SPOSITO, 1991a, p. 162-163).

A respeito dos clientes solventes que adquiriram um imóvel/habitação, pode-se dizer que, além de serem usuários do imóvel, “do ponto de vista das probabilidades do mercado, em geral, pensam também como proprietários imobiliários” (SPOSITO, 1991a, p. 163).

Os clientes que a promoção capitalista privada não busca ter um relacionamento são os clientes não solventes (ROCH, GUERRA, 1981, p. 30). Retomaremos a respeito dos clientes não solventes no próximo item (2.3.3), que continua a tratar dos agentes sociais, no qual esses são denominados como grupos excluídos (CORRÊA, 1995b).

Portanto, o cliente e/ou usuário possui uma importância vital na produção imobiliária, e consequentemente na produção do espaço urbano e reestruturação do espaço interno das cidades. Ele pode redirecionar a expansão urbana, provocar migrações intraurbanas, criar centralidades através de novos fluxos e redirecionar a concentração do comércio e dos serviços, etc.

Após expor todo o conjunto de agentes do setor imobiliário, vejamos qual a relevância de atuação deles enquanto agentes sociais no Vetor Norte de Belo Horizonte.

Para isso, recorreremos primeiramente aos nossos entrevistados, como fizemos no item anterior que tratou da ação do Estado. Foi unânime a resposta dos

entrevistados que o setor imobiliário⁴⁵, depois do Estado, tem sido o agente social que mais atua na produção do espaço urbano no Vetor Norte de Belo Horizonte.

Segundo Marcelo Cintra, é identificado nessa área uma especulação do solo urbano.

Junto com o Estado, em seguida, vem os promotores imobiliários: mais imobiliário que fundiário. Por exemplo, a questão do Isidoro, outros denominam Granja Werneck né? Que já era discutido antes, antes de virar o que virou o Vetor Norte, já havia uma discussão dentro da Prefeitura de como seria viabilizado o parcelamento e ocupação daquela região, o grande e último vazio urbano da cidade e está nesta ligação. Isso obviamente com este movimento recente acelerou o processo que culminou né na lei que permitiu e definiu os padrões de uso e ocupação do Isidoro. Claro que ali o interesse essencial não é do Estado, ali o interesse é imobiliário, não há dúvida! Não tem dúvida que é isso que eles querem! E de alguém que a gente pode chamar até chamar de “especulação”... Por ter guardado tanto tempo né? [risos]... era o milagre que teria sido guardado! (Marcelo Cintra do Amaral, entrevista cedida ao autor em 20/07/12, [adaptação nossa]).

A mesma lei municipal 9.959/2010 que definiu a Operação Urbana Vetor Norte de Belo Horizonte apresenta também o item Operação Urbana Isidoro, mais conhecida pela população belo-horizontina como Granja Werneck, antes área verde e último grande vazio urbano do município de Belo Horizonte, como bem expôs o entrevistado Marcelo Cintra.

Pelo fato da área do Isidoro/Granja Werneck estar com projetos imobiliários em avaliação pela PBH para aprovação e implantação, a área não foi inclusa no trabalho de campo desta pesquisa, mas consultamos a funcionária pública, Lúcia Karine, da Secretaria Adjunta de Planejamento Urbano da PBH a respeito da “opinião pública em geral”. Ela disse que a área não só foi guardada (para especulação imobiliária como apontou o entrevistado Marcelo Cintra), mas também foi totalmente controlada, gerenciada pelo setor imobiliário. Segundo a entrevista:

Os empreendimentos no Isidoro estão ainda em análise pela Prefeitura, obra ainda não. A lei é nova... [Há críticas que o zoneamento foi feito pelo mercado imobiliário ali, é verdade?] Não, não foi... Porque na verdade as opções que tínhamos eram: 1ª) Deixar ocupar, desordenadamente, muitos loteadores clandestinos, nem Prefeitura e donos da terra tinha como cuidar daquela terra, e 2ª) a Prefeitura tomar conta, ou a 3ª) fazer um equilíbrio de forças: chamar os proprietários e falar: - Olha! Não fará os empreendimentos porque não estão conversando entre si. Eram três grandes empreendedores, eles já tinham loteamento em processo de aprovação, no momento que a Prefeitura limpou as bases dos empreendedores, nenhum conversava. Estavam todos em área de APP, nascente, desconsiderando tudo... E aí vamos parar tudo e fazer novamente

⁴⁵ Colocamos aqui setor imobiliário que abrange todos os agentes da produção imobiliária. Mas, os entrevistados se referiram mais aos promotores imobiliários e proprietários fundiários, e usaram a expressão “mercado imobiliário” que abarca também no contexto as construtoras e incorporadoras.

e a Prefeitura vai acompanhar. Em desenho eles precisam conversar um com outro, por isso aquela diretriz da DE Isidoro, que elas são as diretrizes do Isidoro, a meça né? E a Prefeitura tem que acompanhar a conversa de um desenho urbano com o outro, e seguir todas aquelas diretrizes da DE [...] Terá todo um degradê de proteção, novidade né, porque depois do Aarão Reis não tinha uma gleba de terras como essa em Belo Horizonte né? (Lúcia Karine, entrevista cedida ao autor em 13/08/12, [*interferência nossa na entrevista*]).

Por mais que essa colocação apresente a função do governo municipal, enquanto Estado-regulador, ela não retira a ação primeira e mais enfática nesta área do setor imobiliário, principalmente dos proprietários e promotores imobiliários.

Mesmo que a prefeitura exija o licenciamento ambiental adequado e converse a respeito de como será o uso e ocupação do solo dessa área de Belo Horizonte, isso não impedirá que o local se transforme em um grande bairro de *status* no Vetor Norte de Belo Horizonte, em especial na regional Norte – que até então, possuía apenas o Planalto como bairro de maior *status*. Entretanto, mais uma vez, os desejos da classe mais favorecida são viabilizados pelo Estado, neste caso em especial, pela instância de poder municipal.

Em termos de produção imobiliária prevista além do âmbito do Vetor Norte de Belo Horizonte, e atingindo a RMBH, Gustavo Palhares, da Agência RMBH – órgão responsável pelo licenciamento de lotes para construção de imóveis/condomínios na RMBH (exceto no município de Belo Horizonte), tomando como referência o Vetor Norte da RMBH ou o que chamou de “área em torno a CAMG”, afirmou que “o número de pedidos de licenciamentos na Agência RMBH para novos loteamentos nesta área entorno a CAMG é sete (7) vezes a área da Avenida do Contorno de Belo Horizonte” (Gustavo Palhares, entrevista cedida ao autor em 30/07/12, *grifo nosso*).

Existem, portanto, sete áreas semelhantes à área da Capital de Minas, da Belo Horizonte planejada de 1897 a serem construídas e ocupadas nos próximos anos, o que traz um impacto relevante na ocupação dos municípios limítrofes ao norte de Belo Horizonte. Isso nos mostra também a magnitude da ação do setor imobiliário nessa área da metrópole.

Adiante na entrevista, Gustavo Palhares, depois de colocar a ação do Estado (principalmente o governo estadual) como indutor do desenvolvimento urbano do Vetor Norte de Belo Horizonte, esboçou o seguimento do setor imobiliário em conjunto a ação do Estado nessa área e até detalhou como ocorre a dinâmica de ação do setor imobiliário,

Você tem também, acho que depois disso, proprietários de terra junto com agente imobiliário, ou seja, às vezes o proprietário de terra não é a pessoa que tem o capital para poder investir e fazer aquele local prosperar. Acho então que não só o proprietário de terra, mas estes dois trabalhando em conjunto. Ou seja, você tem empreendedores que tem o capital, mas não tem a terra, vem e compra a terra e faz o loteamento, faz o local para habitação. E aí eu acho que estes dois são os dois principais. O que a gente tem de problema nisso é que... são empreendimentos imobiliários voltados para classe média, média alta, portanto padrão de alta renda. O risco disso é você levar a marginalização de novamente parte da população [...] Você não tem habitação de baixa renda sendo construída nesse vetor. O problema é... Você acaba expulsando estas pessoas para mais longe ainda. E aí você acaba criando outro problema. E aí é que tem que ter o papel do Estado de regular e falar: não! Não é só este tipo de empreendimento que a gente quer que seja colocado nessa região, a gente precisa também de ter ocupação de baixa renda e aí eu acho que entra esta parte da população, vamos dizer assim, marginalizada, ou vamos dizer assim, menos favorecida. E eu acho que esses são os principais (Gustavo Palhares, entrevista cedida ao autor em 30/07/12).

Vemos assim no Vetor Norte de Belo Horizonte o claro objetivo do setor imobiliário, da iniciativa privada, de alcançar a classe social que possui maior renda. Por mais que o entrevistado (Gustavo Palhares) tenha colocado, enquanto representante do governo estadual, a obrigação de regular o uso e ocupação do solo urbano e dar assistência à população mais carente de habitação que é a classe social de baixa renda, assiste-se não só nos projetos em andamento⁴⁶ no Vetor Norte de Belo Horizonte e da RMBH a permissão e consentimento do Estado, independente de sua instância de poder⁴⁷, o privilégio no atendimento dos interesses das classes sociais de média e alta renda.

A prof^a Celina Borges Lemos apontou durante a entrevista que nos concedeu que é inegável que a valorização dos imóveis viria a ocorrer, e está ocorrendo em torno da área da CAMG, e que até mesmo a população mais pobre veria isso de maneira positiva, o que realmente ocorreu nos dados da pesquisa *survey* que analisamos anteriormente do EIA da CAMG e compartilhamos aqui. E as

⁴⁶ Referimos-nos aqui a projetos em fase de aprovação nos órgãos deliberativos e os que estão sendo instalados.

⁴⁷ Isso demonstra que o Estado capitalista embora, possa se aparentar neutro, tende a atender a classe social dominante. Outros pesquisadores que focaram em entrevistar prefeitos e/ou secretários dos municípios circunvizinhos ao AITN e pertencentes ao Vetor Norte da RMBH – identificaram, por exemplo, no caso das prefeituras de Confins, Lagoa Santa e Pedro Leopoldo que estes não desejam que sejam instalados em seus territórios “conjuntos habitacionais de baixo padrão, sejam eles públicos ou privados” (PAIVA, PAIVA, 2012, p. 204), visam assim, angariar mais receita ao motivar planos de promotores imobiliários que desejam fazer desta área um destino para condomínios e *resorts* residenciais de luxo.

consequências negativas disso, que talvez essa população não levasse em conta, é um possível processo de gentrificação⁴⁸ no norte da metrópole.

[...] o impacto da implantação do Centro Administrativo vai incidir sobre o valor da renda do solo, da renda fundiária, aí sim! Vai trazer essa *gentrificação* que a gente chama de *cabocla*, vai trazer tudo isso... daí sim, eu acho que revaloriza estes terrenos e tudo mais. E inclusive, os pobres vão pensar que ganham também com isso, vão vender seus bens e tudo mais. É uma coisa assim, uma das coisas mais absolutamente irresponsável que ocorreu aqui em Belo Horizonte já! (Celina Borges Lemos, entrevista cedida ao autor em 26/07/12, *grifo* nosso).

No decorrer da entrevista, a prof^a Celina também chamou a atenção de outro fator relevante que ocorre nessa área e que vem sendo explorado pelo mercado imobiliário, que é o desejo do *morar na metrópole*, e já havíamos referido sobre isso nesse texto.

Tem um fator novo também neste meio, que reforça a expansão [*urbana*], que é o próprio crescimento da população e o interesse das populações em morar nas grandes cidades, quer dizer, a potencialidade de morar e/ou de crescer economicamente é muito grande. E ali se tornou uma reserva de áreas para ocupação mais baratas, e agora pode ter... Vão ter algumas mudanças. Mas, ainda tem próxima aquela região muito potencial de expansão para os setores não privilegiados. E por último o interesse do empreendedorismo imobiliário, é muito potente, ele manda nas cidades, ele decide para onde vai o crescimento (Celina Borges Lemos, entrevista cedida ao autor em 26/07/12, [*adaptação* nossa]).

Ao se referir aos agentes produtores do espaço urbano no Vetor Norte de Belo Horizonte, a prof^a Celina quis pontuar a atuação deles e afirmou que acha a atuação dos promotores imobiliários média, pois não são eles que vão decidir a produção imobiliária, sendo outro setor que vai comandar isso, que vem a ser o dos promotores imobiliários. Segundo a entrevistada, a atuação deles é muito intensa e são “eles que mandam” (Celina Borges Lemos, entrevista cedida ao autor em 26/07/12) com aval do Estado, é claro.

Percebemos assim, diante das respostas dos entrevistados e do arcabouço teórico anterior sobre o setor imobiliário, que o único controle do Estado à especulação imobiliária advinda da promoção imobiliária é através de políticas públicas, leis e diretrizes municipais que buscam limitar a ação do promotor

⁴⁸ O processo chamado de gentrificação é uma adaptação do termo em inglês *gentrification*. Neste caso da área em torno da CAMG ocorre da seguinte maneira: na oportunidade de vender os próprios imóveis que se valorizaram, os residentes mais pobres desta área em torno da CAMG migram para municípios ainda mais distantes do Vetor Norte da RMBH comprando um lote ou imóvel de valor inferior e vive durante um tempo com o restante do dinheiro que obteve com a “especulação imobiliária”. E geralmente são produtores ou construtoras/incorporadoras que compraram o antigo imóvel destas pessoas para no lugar deste imóvel levantar um prédio de pequeno a grande porte, ou refazer um imóvel com acabamento mais sofisticado para ser adquirido pela classe social de média a alta renda.

imobiliário. Todavia, é esse mesmo promotor ou empreendedor imobiliário que discute a criação de tais políticas urbanas com a prefeitura, com a instância de poder devida do Estado. E é o que se vê ocorrendo no Vetor Norte de Belo Horizonte.

Capel (1972) retratou isso muito bem ao dissertar sobre os agentes modeladores do espaço urbano espanhol nas décadas de 1960-1970, o que se encaixa hoje no caso de muitas cidades brasileiras, como é o caso aqui de Belo Horizonte – e em especial no que vem ocorrendo no norte de seu território.

De hecho, para el promotor “la única limitación es la normativa”, las ordenanzas municipales o legales que regulan la altura y otras características urbanísticas de la edificación. Pero esta normativa se establece por los poderes públicos como resultado de un compromiso entre los intereses y las presiones de los agentes que realmente intervienen en la producción del espacio – en este caso, los promotores -, interesados en obtener plusvalías cada vez más elevadas, e las presiones de los usuarios para conseguir una mejora en las condiciones de vida, a través, en este caso, de movimientos reivindicativos que se refieren a la calidad de la vivienda.

De momento, estamos todavía en la fase en que el interés de los promotores es el que determina de manera fundamental la normativa urbanística y las características del marco edificado (CAPEL, 1972, p. 47).

A valorização imobiliária como foi comentado anteriormente é bem vista por todos, dos proprietários fundiários ao Estado e à população em geral, pois carrega o simbolismo que o país ou determinada área e/ou região de municípios vivencia um bom momento na economia.

Não podemos esquecer que a população de baixa renda é ainda mais marginalizada com o efeito da valorização imobiliária, embora ela também enxergue tal efeito como vantajoso, seja por adquirir uma oportunidade de emprego temporário na construção civil, seja por alimentar uma esperança de no futuro ser mão de obra da nova classe social a ocupar aquela área. Isso que nem sempre acontece, a exemplo de grandes edificações públicas, que absorveram mão de obra apenas na fase de implantação/construção, pois na fase de operação demanda mão de obra mais qualificada.

O atual Vetor Norte de Belo Horizonte e RMBH tem sido empiricamente um exemplo disso. No capítulo seguinte, que discutirá as dinâmicas econômicas e espaciais nesta área, será possível averiguar nas análises de dados colhidos em campo o quanto os imóveis têm valorizado desde os últimos anos a partir do anúncio e implantação dos grandes projetos urbanos nesta área e vale ressaltar que a

difusão dos anúncios de publicidade partiu tanto do Governo de Minas Gerais, quanto do setor imobiliário.

2.3.3 Os grupos sociais excluídos

Os agentes sociais esboçados anteriormente pressupõem uma interligação a outro agente social para modelar/produzir o espaço urbano, como o proprietário fundiário da periferia, o promotor imobiliário e o Estado. O que é diferente ao tratarmos dos grupos sociais excluídos, que em princípio não é a vinculação a outro agente social que o transformará em agente modelador do espaço urbano (CORRÊA, 1995b).

Não devemos confundir a população excluída com os que autoconstroem seus imóveis em terrenos da periferia da cidade/metrópole. Pois, esses que pertencem ao sistema de autoconstrução, em seu sentido pleno, “estão submetidos à lógica dos proprietários fundiários da periferia, tornando-se, à custa de muito sobretrabalho, proprietários de um terreno e um imóvel, de mercadorias com valor de uso e de troca” (CORRÊA, 1995b, p. 30).

Corrêa (1995b) sugeriu e criou a denominação de grupos sociais excluídos levando em consideração as diferenças no capitalismo, que são grandes no contexto dos países da América Latina. A questão de guetos ou construção de vilas/favelas na Europa não possui destacada relevância na produção do espaço urbano de seus países, por isso pouco se tratou a respeito disso em Capel (1972) e em Roch, Guerra (1981) que abordaram a ação dos agentes no espaço urbano espanhol.

Então,

É na produção da favela, em terrenos públicos ou privados invadidos, que os grupos sociais excluídos tornam-se, efetivamente, agentes modeladores, produzindo seu próprio espaço, na maioria dos casos independentemente e a despeito dos outros agentes. A produção deste espaço é, antes de mais nada, uma forma de resistência e, ao mesmo tempo, uma estratégia de sobrevivência. Resistência e sobrevivência às adversidades impostas aos grupos sociais recém-expulsos do campo ou provenientes de áreas urbanas submetidas às operações de renovação, que lutam pelo direito à cidade (CORRÊA, 1995b, p. 30).

As áreas, geralmente, escolhidas pelos grupos sociais excluídos no território da cidade/metrópole são conhecidas como área de risco por estarem em terrenos usualmente inadequados para construção de imóveis, por isso são áreas inadequadas para os outros agentes sociais da produção do espaço. Os locais de

risco compreendem encostas íngremes e locais de inundação, alagamento e passíveis de desmoronamento (CORRÊA, 1995b).

Pensando assim, e conforme todos os nossos entrevistados também responderam, a atuação dos grupos sociais excluídos na produção do espaço é nula ou mínima nos últimos dez anos no Vetor Norte de Belo Horizonte e RMBH. Não foram criadas novas vilas/favelas na área ou em seu entorno nesse período.

No entanto, se retomarmos a história de ocupação do Vetor Norte quando ocorre o processo de metropolização de Belo Horizonte a partir da década de 1940-1950, os grupos sociais excluídos tiveram grande participação na produção no espaço urbano nessa direção de expansão urbana da cidade/metrópole.

“... Antes, até então, foi muito mais um crescimento pelos excluídos, que era a cidade dormitório [*norte de Belo Horizonte – exceto Pampulha*]... Claro que, junto aos excluídos não deixa de ter um mercado imobiliário, seja através de loteamento clandestino e/ou o próprio Estado que deixou né?” (Marcelo Cintra do Amaral, entrevista cedida ao autor em 20/07/12, [adaptação nossa]).

Nosso entrevistado, Marcelo Cintra, expõe uma hipótese que aparenta contradizer o argumento de Corrêa (1995b) quando relaciona à ação dos grupos sociais excluídos na ocupação do Vetor Norte de Belo Horizonte ao mercado imobiliário e à omissão do Estado. Contudo, a ocupação de lote clandestino não abrange o mercado imobiliário formal e a omissão do Estado não significa ajuda direta do Estado na ocupação destes terrenos pelos grupos sociais excluídos.

Portanto, os grupos sociais excluídos independentemente do aparecimento ou não de outro agente social se locomove para a periferia da cidade/metrópole e produz sua moradia conforme os meios que obtêm e de acordo com a conjuntura socioeconômica que pertence ou consegue se afiançar.

Tal fato condiz com a definição de grupos sociais excluídos, enquanto agentes modeladores do espaço urbano, baseada em Corrêa (1995b). Então, podemos falar da criação de vilas/favelas no Vetor Norte apenas quando se iniciou a metropolização de Belo Horizonte, já que anteriormente à década de 1940-1950 (e até de maneira mais intensa depois deste período) se via muito mais a autoconstrução por parte da classe operária que não possuía condições financeiras para residir na Área Central e nem na Pampulha que estava sendo implantada com intuito já de ser área nobre na área norte de Belo Horizonte.

O rumo da classe operária, de baixa renda, se concentrou na periferia oeste e norte de Belo Horizonte e nos municípios vizinhos. Os municípios limítrofes ao Vetor Norte de Belo Horizonte, que viriam a ser parte da região metropolitana anos depois, escolhidos para serem ocupados pela classe operária neste primeiro momento de expansão urbana nesta direção são Ribeirão das Neves, Santa Luzia e Vespasiano.

Já a parcela da população de baixa renda que se encaixava como demanda não solvável, sem ajuda direta do Estado para obter moradia/habitação, criou as vilas e favelas nesta área periférica da metrópole, no Vetor Norte de Belo Horizonte e da RMBH⁴⁹.

Atualmente, com os grandes projetos e obras urbanos do Estado (nível municipal e estadual) a população residente destas vilas e favelas no norte de Belo Horizonte tem sido afetada com a desapropriação. A ação soa como uma expulsão destas áreas para instalar grandes projetos e obras viárias, o que também indiretamente tem valorizado ainda mais o solo urbano na área, já que retira os pobres, e tem cooperado para o que pontuamos sobre a elitização de Belo Horizonte em todo o seu território.

Uma das obras viárias mais marcantes que afetou a população carente do Vetor Norte de Belo Horizonte foi a da Linha Verde⁵⁰. Para esta obra viária, foi necessária a remoção de cinco vilas e favelas, sendo remoção total de três delas e

⁴⁹ Segundo Guimarães (2001) apenas no censo de 1991 são relacionadas favelas em outros municípios da RMBH além de Belo Horizonte, Betim e Contagem, tendo grande número delas em municípios do Vetor Norte da RMBH. Segundo dados da ONG Favela é Isso Aí (LIBÂNEO, 2006) e Guimarães (2001), destaca-se o surgimento das seguintes vilas/favelas no Vetor Norte de Belo Horizonte a partir dos anos de 1950: a Vila Apolônia (na regional Venda Nova), a Vila São Miguel mais conhecida como Vila Vietnã (na regional Pampulha e divisa com bairro Suzana da regional Nordeste), Vila Novo Ouro Preto (na regional Pampulha), Vila Aeroporto mais conhecida pelos moradores do bairro São Bernardo como “Ilha”, Vila São Tomás e Vila Biquinhas (todas na regional Norte) dentre outras. Há também as vilas/favelas que eram extensões de outros bairros e que recentemente tem sido incorporada através de processos de regularização fundiária como parte destes bairros populares como são o caso dos bairros Jardim Felicidade e Conjunto Ziláh Spósito (ambos na regional Norte).

⁵⁰ Embora citemos aqui como Vetor Norte de Belo Horizonte, a população de vilas/favelas mais afetadas com a duplicação da Avenida Cristiano Machado durante a implantação da Linha Verde residiam em maior número na região administrativa Nordeste de Belo Horizonte. Estima-se que 957 pessoas foram deslocadas das vilas São Paulo/Modelo, São Miguel/Vietnã, Maria Virgínia e Suzana em troca de indenizações a partir de 17 mil reais (LIBÂNEO, 2006). Dados mais atuais apontam que depois do primeiro semestre de 2008 em função da ocorrência de vários alagamentos a Vila Carioca foi totalmente removida, totalizou então na remoção total de três dessas vilas e na remoção parcial das outras duas, e retirada de cerca de 970 imóveis (incluindo residenciais e comerciais) e uma população de mais de 2.000 pessoas (COSTA, LOPES, 2012, p. 273-274).

parcial das outras duas para construção de um grande viaduto na interseção da Avenida Cristiano Machado com a BR-262 (COSTA, LOPES, 2012).

Percebe-se na ação do Estado (nas instâncias municipal e estadual), que as áreas de vilas e favelas, antes de total desinteresse do setor imobiliário e tidas como áreas sem atrativos, de capital imobiliário morto, ao serem removidas, ao ocorrer o desfavelamento, dão lugar a projetos urbanos com infraestrutura pública, o que ocasiona a chamada “revitalização”, consequentemente beneficiando o mercado imobiliário por meio da valorização da terra urbana (COSTA, LOPES, 2012, p. 280).

[...] é possível afirmar que espaços urbanos relegados à própria sorte por várias décadas se constituem como lugares que estão sempre disponíveis “naturalmente” para que ocorram sobre eles ações de remoção de população. Ou seja, um determinado espaço não seguiu uma lógica organizativa de expansão e crescimento, coordenada por aqueles que detêm a técnica e o saber para tal, significa que esses locais adquirem uma “carência” de atributos positivos. Tais espaços passam por um processo de absorção de valores negativos, como longe, tortuoso, íngreme, desordenado, sujo, violento, os quais se tornam “marcas”, características, esses estigmas se tornam símbolos de um espaço que estará sempre “fora” do “lugar” cidade, que está sempre disponível para ser remexido, para dar lugar ou ceder espaço para algo mais limpo, mais ordenado, mais plano (COSTA, LOPES, 2012, p. 268-269).

A população que é removida ganha um baixo valor indenizatório, que porventura, ocasiona um alto valor social. As famílias removidas com o valor aproximado de 17 mil reais não conseguem se reestabelecer através de aluguel e muito menos na compra de um imóvel dentro da metrópole Belo Horizonte. Isso as marginaliza ainda mais, fazendo com que se direcionam para municípios periféricos da RMBH e passem a ter um custo de vida mais elevado por conta do deslocamento que será maior até Belo Horizonte, para trabalhar, estudar ou ter acesso a serviços de saúde, por exemplo.

Outras obras viárias previstas no Vetor Norte de Belo Horizonte e projetos de desfavelamento como o Projeto Vila Viva também já estão afetando populações de outras vilas e favelas desta área da metrópole, como são o caso da vila Aeroporto/Ilha no bairro São Bernardo e vila São Tomás na regional Norte. Como o Projeto Vila Viva nestes locais ainda estava em implantação durante a realização desta pesquisa e as obras viárias ainda não haviam sido executadas e/ou finalizadas, e também para não fugir do nosso objetivo geral, procuramos não entrar em detalhes sobre isso.

Apenas tomamos nota que, diante de conversas informais ocorridas durante os trabalhos de campo desta pesquisa, os moradores das vilas Aeroporto e São

Tomás, que serão contemplados com o Projeto Vila Viva⁵¹, se mostraram satisfeitos com a iniciativa do Estado, diferente dos que foram removidos ou indenizados. Estes se demonstraram insatisfeitos por terem que abandonar uma área onde foram construídos seus laços familiares e de amizades, e por terem que arcar agora com aluguel, cujo preço está cada vez mais elevado em qualquer bairro/área de Belo Horizonte ou recomeçar tudo novamente (construção de imóvel em lote comprado com parte do valor da indenização) em outro município da RMBH.

Assistimos em toda Belo Horizonte, a uma sociedade heterônoma, o que não difere de outras metrópoles brasileiras. Nela, as classes dominantes participam da formulação de políticas públicas urbanas e promovem através do Estado os grandes projetos viários para o seu próprio benefício. Isso ocasiona o afastamento cada vez maior da população pobre e de suas carências sociais. Os marginalizados perdem o direito de viver na metrópole, ou melhor, nas localizações privilegiadas que estão sob o domínio de quem pode pagar por elas.

A seguir trataremos do atual Vetor Norte de Belo Horizonte que, com o projeto viário Linha Verde, possibilitou a efetivação do Aeroporto de Confins que fora ampliado e reativado, e depois, com a implantação da Cidade Administrativa do Governo de Minas Gerais (CAMG), atraiu vários empreendimentos imobiliários como novos edifícios residenciais e comerciais, dentre eles o *shopping center* Estação BH. Esses empreendimentos são comandados pelos agentes imobiliários e voltados para a classe social de média a alta renda e têm cooperado para a expulsão, aos poucos, da população de baixa renda do Vetor Norte de Belo Horizonte.

3. O VETOR NORTE DE BELO HORIZONTE

Alem do Estado e do setor imobiliário, outros agentes também terão importância no processo de produção do Vetor Norte de Belo Horizonte. Os agentes

⁵¹ O Programa Vila Viva, segundo Costa e Lopes (2012, p. 270) não passa de uma intervenção urbana proposta pela Prefeitura de Belo Horizonte em parcelas do espaço urbano de Belo Horizonte, tais como vilas, favelas e conjuntos habitacionais, objeto de um tipo de urbanização que visa implementar um modelo de morar, de “integrar” esses espaços à cidade formal e, por fim, erradicar em outros moldes. O que tais autores designaram como *desfavelamento de novo tipo*, pois, depois da década de 1990, em associação com projetos estruturantes as grandes obras viárias buscam a “participação popular” como atribuição no exercício da democratização das cidades (COSTA, LOPES, 2012, p. 270). Sendo que, os projetos e obras propostos pelo Estado já se apresentam prontos para a dita “participação popular”, a qual deveria ocorrer com autonomia, mas é “orientada” em “acordar” com os desejos expostos nos projetos e obras do Estado. Assim, se mantém uma sociedade heterônoma que tem na segregação social sua marca. Marca essa que pode ser vista como um “acordo de paz”, em que se fazem benfeitorias na metrópole se ao mesmo tempo distanciar/retirar o que é visto como negativo, ou seja, as vilas/favelas.

relacionados ao setor de comércio e serviços promoveram uma descentralização e um consequente reforço da concentração em diversas áreas do território de Belo Horizonte, sobretudo no período de 1990-2000. Desta maneira, contribuíram com bastante intensidade no processo de reestruturação da metrópole, redefinindo as expressões da centralidade urbana e/ou reforçando as centralidades já existentes na metrópole fora da Área Central.

Conforme fora adiantado nos capítulos anteriores, desde os anos 1940 e com maior intensidade nos anos 1980, que as tendências de crescimento da metrópole se consolidaram ao longo dos vetores Norte e Oeste (PBH, 1995, p. 88).

Vimos também que não é apenas o crescimento populacional que faz uma área se tornar uma área de importante expressão de centralidade, é preciso ter agregado a este aumento populacional, a instalação de equipamentos urbanos (que são os fixos) e uma dinâmica de fluxos de atividades humanas (ida ao trabalho, escola, centro de saúde, áreas de lazer, dentre outros relacionados às necessidades básicas do ser social) e de consumo (comércio, serviços, centro de lojas, *shoppings*, etc) que estão diretamente relacionadas à acessibilidade/mobilidade (ao trânsito e meios oferecidos/escolhidos de transporte) no interior da cidade.

Exposto isto, surge ou se retoma uma pergunta que é feita ao analisarmos a história de formação do espaço intraurbano de Belo Horizonte e na área do Vetor Norte em foco: - *Se a partir dos anos 1940 a cidade de Belo Horizonte passa a ser guiada para o norte e para o oeste, por que somente agora nos anos iniciais do século XXI que os olhares do crescimento e desenvolvimento urbano estão no Vetor Norte de Belo Horizonte?*

Cremos que seja necessário apresentarmos uma síntese para iniciarmos a reflexão sobre essa área:

1ª) Ao retratar um panorama socioeconômico e espacial das regiões administrativas de Belo Horizonte os estudos básicos do Plano Diretor de Belo Horizonte (PBH, 1995, p. 88) expõe que no período dos anos 1980 o maior crescimento populacional ocorreu nas áreas de baixa renda, e principalmente naquelas áreas onde houveram iniciativas do Estado em implantar assentamentos/conjuntos habitacionais.

Os bairros das regionais Venda Nova e Norte foram os principais destinos desses conjuntos habitacionais e de ocupação pela população de baixa renda nesse

período. Lembrando que o norte de Belo Horizonte possuía um dos preços mais baixos da terra nessa época e, portanto, se tornou a principal área para receber uma população que buscava áreas de pouca valorização imobiliária, próprias para moradias unifamiliares, que já estavam escassas e/ou inviáveis na Área central e ao redor da Área Central (pericentral) (PBH, 1995, p. 89).

2ª) Até os anos 1980 não houve descentralização do comércio e dos serviços, no sentido de surgirem outras nucleações no território de Belo Horizonte – Por mais que à partir dos anos 1940 tenha sido direcionada a expansão urbana de Belo Horizonte para o norte - “região de Venda Nova” - e para o oeste - “ região do Barreiro e Cidade Industrial/Calafate” -, o panorama nos anos 1980 mostrava que a Área Central da metrópole concentrava ainda mais as atividades financeiras, e passava por um processo de verticalização – acréscimo de mais edifícios de salas comerciais e para uso residencial/misto (PBH, 1995, p. 101). Mantinha-se, assim, o dilema urbano do centro⁵² como símbolo de provisão e da periferia “vazia de coisas, mas cheia de pessoas”.

A “região de Venda Nova” é mais antiga que o centro principal da metrópole Belo Horizonte, considerando os dados históricos e peculiares da ocupação e desenvolvimento do, então, povoado de Venda Nova.

Estima-se que o início de sua ocupação se deu por volta do ano 1711 (PAIVA, 1992) e se intensificou contemporaneamente ao povoado Curral Del Rey, que corresponde à atual porção sul do território de Belo Horizonte⁵³.

Uma das hipóteses da origem do nome de Venda Nova, que já pertenceu a vários municípios da RMBH antes de fazer parte da porção norte do território de Belo Horizonte⁵⁴, é que, por estar no caminho das antigas paradas de tropeiros, se desenvolveram ali pontos de vendas (comércio) e segundo a tradição oral,

o nome da região teria sido criado em função da construção de uma edificação por um antigo morador, para servir de apoio ao comércio e às pessoas que estavam de passagem pelo local. Este estabelecimento, ao se destacar dos demais, por ser um ponto de referência em toda a região, passou a ser denominado “venda nova” (ALMEIDA, 2010, p. 145).

⁵² O centro aqui se refere a Área Central ou centro principal.

⁵³ Tomando como referência o momento atual, o bairro Venda Nova possui 301 anos desde sua ocupação e Belo Horizonte apenas 115 anos desde sua fundação.

⁵⁴ A anexação de Venda Nova ao território de Belo Horizonte se deu a partir do ano de 1911, mas depois foi incorporada ao município de Santa Luzia em 1938, sendo novamente anexada à Belo Horizonte em 1948, assim permanecendo até a atualidade (PAIVA, 1992).

Trazemos esta pequena síntese histórica da “região de Venda Nova” para enfatizarmos que o comércio era uma das principais atividades desde que esta atual região administrativa de Belo Horizonte⁵⁵ era um povoado - um distrito.

Embora já se tenha abordado que foi a partir da aprovação do Plano Diretor de Belo Horizonte de 1996 que a descentralização urbana em Belo Horizonte tomou força maior, com a distribuição dos serviços públicos prestados pela Prefeitura que foram transferidos da Área Central para as chamadas sedes das regionais administrativas. É importante enxergar nisso a relevância que as políticas públicas têm na produção do espaço urbano, pois possibilitou que os setores ligados à economia urbana se desenvolvessem em todo o território da metrópole, uma vez que estas leis e diretrizes relacionadas ao uso e ocupação do solo lhes permitiram.

Para entendermos melhor a relação entre os fixos e os fluxos é crucial entender que o ciclo de reprodução do capital constitui-se no processo fundamental que, no capitalismo, origina a maioria das chamadas interações espaciais (CORRÊA, 2006).

Como a descentralização viabiliza a reprodução do capital no espaço urbano, propicia, direta ou indiretamente, grande parte das interações espaciais que passam a se realizar com as áreas que assumem novos papéis e formas.

As interações espaciais envolvem o deslocamento aos centros intra-urbanos de compras (núcleo central de negócios, centros de bairro, *shopping centers* etc.) e localidades centrais na hinterlândia das metrópoles.

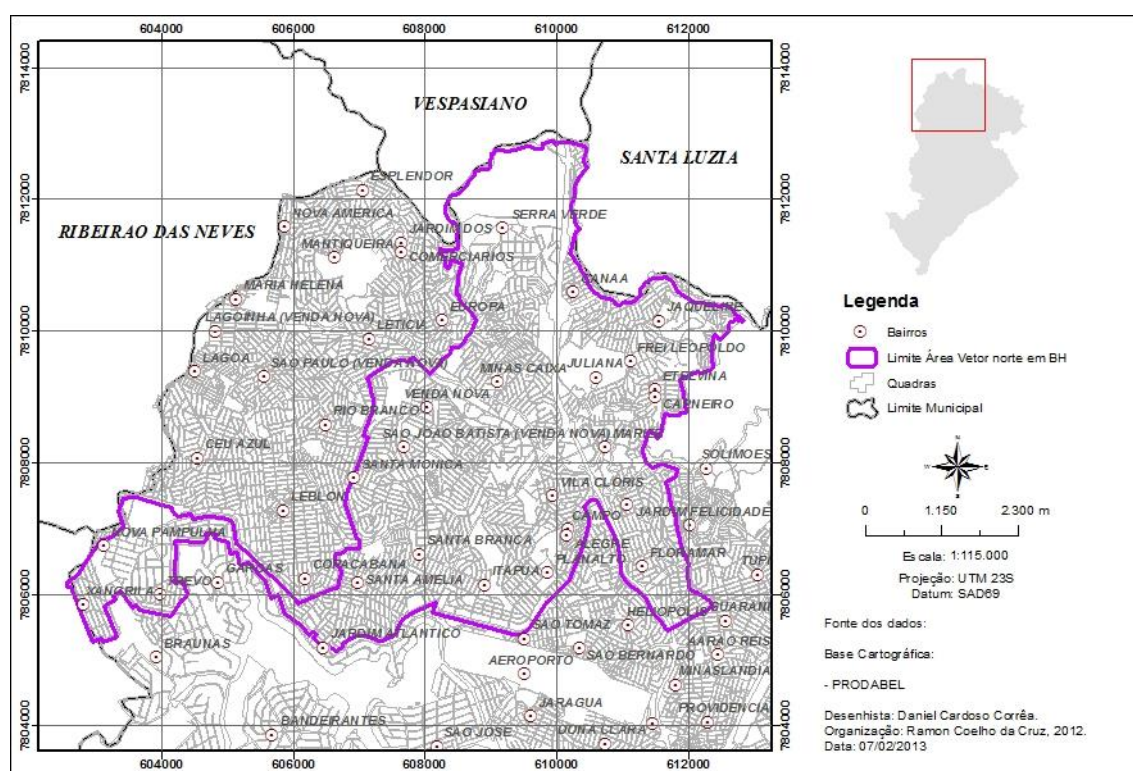
A circulação de ônibus urbanos ou entre cidades, assim como de veículos individuais, está em parte associada a estas interações (CORRÊA, 2006, p. 291-292).

Tal questão será retomada adiante no texto, pois iremos detalhar o debate do processo de desenvolvimento do Vetor Norte de Belo Horizonte, como resultante da descentralização de Belo Horizonte (**MAPA 2**).

É importante explicarmos que a área do denominado Vetor Norte de Belo Horizonte, segundo o item *Áreas de Operação Urbana* da Lei municipal nº 9.959/2010 formulada pela prefeitura de Belo Horizonte foi delimitada considerando os principais eixos viários (vias coletoras e arteriais), com destaque para a Av. Vilarinho e a Rua Padre Pedro Pinto.

⁵⁵ Venda Nova se tornou região administrativa de Belo Horizonte em 1973 e passou por uma redivisão em 1985, tendo parte de sua área anexada às novas regionais na época: Norte e Pampulha.

Essa mesma lei definiu quatro áreas da operação urbana, sendo a principal delas, denominada de Área de Influência Direta, onde se encontra o chamado “Centro de Venda Nova” e área entorno à CAMG, sendo as outras: - Área de Proteção Ambiental e Paisagística, que fica na área verde por detrás da CAMG; a Área de Proteção Institucional, que seria todo o perímetro da CAMG; prédios, estacionamentos e vias de tráfego de veículos e pedestres; e a Área de Influência Indireta que se estende aos bairros das “regiões” Venda Nova, Norte e Pampulha. O conjunto destas áreas compreende, segundo o que interpretamos na lei 9.959/2010, o contorno da área total do Vetor Norte de Belo Horizonte, que podemos ver no Mapa 2.



MAPA 2 – Localização e área do Vetor Norte de Belo Horizonte segundo a Lei municipal 9.959 de julho/2010.

Fonte: Base cartográfica da PRODABEL, 2008. Confeção do mapa: Daniel Cardoso Corrêa, 2013. Dados organizados por Ramon Coelho da Cruz, 2012.

Diante da leitura dessa legislação e informações que nos foram cedidas pela própria prefeitura de Belo Horizonte sobre a formulação da delimitação do Vetor Norte de Belo Horizonte, podemos afirmar que a mesma não passou por consulta popular e por estudos mais detalhados e atualizados. Assim, a Lei 9.959/2010 foi criada como diretriz para o uso e ocupação ordenada da área que vem se expandindo

e sendo ocupada em ritmo acelerado, como veremos ainda adiante neste texto, exigindo, portanto, a função reguladora do Estado - aqui em sua instância municipal.

Tal linha de argumentação se deve ao fato de este contorno não refletir bem a influência indireta que o Vetor Norte de Belo Horizonte apresenta desde o anúncio da implantação da CAMG no bairro Serra Verde da regional Venda Nova.

Pelas experiências e dados colhidos em campo, no curto espaço de tempo desta pesquisa de dissertação (Fevereiro/2011 a Fevereiro/2013), foi possível notar modificações na configuração espacial e dinâmicas oriundas de processos espaciais que têm afetado toda a área das regiões administrativas Venda Nova e Norte e, parcialmente, a área da região administrativa Pampulha.

Portanto, usaremos para fins de mapeamento, a delimitação do Vetor Norte de Belo Horizonte conforme apresentado pela Lei municipal 9.959/2010, por ser a opção oficial. No entanto, nossa análise abrangerá o que consideramos de fato ser o Vetor Norte de Belo Horizonte, que é a totalidade da área das regionais Venda Nova e Norte e parte da regional Pampulha (bairros limítrofes as regionais Venda Nova e Norte).

3.1. Dinâmicas econômicas e espaciais

Ao abordar sobre o surgimento das cidades, Singer (1973, p. 20) já pontuava que “a economia urbana, ao mesmo tempo em que requer um espaço político para seu desenvolvimento, proporciona os fundamentos materiais para que este espaço se constitua”.

Daí partimos da ideia de que as políticas públicas, principalmente as relacionadas no uso e ocupação do solo urbano, podem proporcionar o desenvolvimento dos setores da economia urbana que também produzem espaço e dão conectividade aos demais espaços, ao território contíguo da cidade/metrópole.

Assim, a cidade contemporânea, como aponta FRÚGOLI JR. (2000):

é [...] marcada por centros ou pólos em competição, cuja força difere a partir do dinamismo econômico, do conjunto de empresas que abarca, das políticas do poder público quanto ao desenvolvimento metropolitano e dos grupos sociais que, com diferentes intuitos, se situam nessas áreas. Nesse sentido, uma análise não apenas da área central, mas comparando centros que competem por determinada hegemonia dentro da metrópole, pode revelar como se relacionam diversos projetos e concepções urbanas em jogo, com influências em temas como a vida urbana, a interação social e o tipo de metrópole resultante dessa competição (FRÚGOLI JR., 2000, p. 35-36).

Faz-se importante analisar as dinâmicas econômicas que podem consolidar, formar e espalhar áreas centrais e suas centralidades, sem desconsiderar que estão aliadas às dimensões que se referem ao simbólico, ao cultural (RIBEIRO, 2006).

Singer (1979) já alertava que, assim como as indústrias, os serviços são atividades que se concentram espacialmente, provocando aglomerações urbanas. É interessante retomar aqui que as economias de aglomeração ganharam atenção desde os meados do século XIX com Marshall (1996 [1920]). Esse último autor se dedicou a identificar os motivos vantajosos para o agrupamento de indústrias, dos denominados distritos industriais.

Para Marshall (1996 [1920]) os três motivos para ocorrência de distritos industriais são: primeiro, a concentração geográfica de indústrias atrairia fornecedores especializados e locais. Segundo, a especialização da indústria promoveria a qualificação da mão-de-obra local; e terceiro, a proximidade física entre as indústrias facilitaria a transmissão das informações (MARSHALL, 1996 [1920]).

A partir dessa pequena nota sobre Marshall e os distritos industriais podemos entender porque Singer (1976) explica a aglomeração urbana nas duas últimas décadas do século XIX nas grandes cidades/metrópoles, através do complexo de serviços, que sobressai às concentrações industriais, ou aos distritos *marshallianos*.

O complexo de serviços na metrópole contemporânea tem tido mais expressão que o complexo industrial. A urbanização brasileira posterior ao ano de 1970 configurou-se pela formação de redes urbanas, nas quais algumas foram polarizadas por grandes cidades ou constituíram áreas metropolitanas com núcleos que

não são constituídos por concentrações industriais, mas por *complexos de serviços*. Na configuração urbana típica, o centro metropolitano é formado por um conjunto de serviços de controle – atividades políticas (executivas, legislativas, judiciais), religiosas, financeiras, sindicais, de informática, fiscais etc. – ao redor das quais se organizam outros serviços que atendem necessidades da população (escolas, hospitais, cinemas, centros de cultura e de lazer) [...] O que hoje em dia “organiza” a aglomeração urbana é sem dúvida o complexo de serviços, que constitui sua razão de ser (SINGER, 1979, p. 129, *grifos do autor*).

Nesta linha de raciocínio, Lemos (2010) afirma que além de organizar a aglomeração urbana, o complexo de serviços entendido enquanto fenômeno da

“terceirização” reproduz a lógica capitalista de centralização e concentração de atividades.

Essa produção constitui a forma cristalizada através da qual a imaginação coletiva se manifesta, reunindo desde a produção capitalista do solo até as intervenções e impactos da construção, ocupação e representação no espaço (LEMOS, 2010, p. 12).

Ribeiro (2006, p. 64) parte da concepção de que a “centralidade que se expressa no e pelo espaço urbano tem variações e conexões de espaço-tempo seguindo, portanto, a orientação dos fluxos das pessoas, ideias, mercadorias, capitais etc”.

É preciso, então, existir uma territorialidade significativa de equipamentos urbanos que possibilitem essa movimentação, certo equilíbrio entre “leveza e peso” (RIBEIRO, 2006, p. 64), entre fixos e fluxos.

Ao solicitar a um dos nossos entrevistados que descrevesse a descentralização urbana que Belo Horizonte presencia atualmente, o mesmo apontou a importância de um dos equipamentos urbanos implantados no Vetor Norte de Belo Horizonte, a CAMG.

A CAMG, segundo o entrevistado, tem atraído a chegada dos serviços e, isto conseqüentemente permitiu a alavancada da instalação dos empreendimentos imobiliários na área.

A Cidade Administrativa não só busca destacar um vetor de crescimento/expansão da cidade, mas uma nova cidade. O número de pedidos de licenciamentos para novos loteamentos nesta área em torno a CAMG só aumenta. O que é resultado da transferência de serviços para o Vetor Norte, sem serviços os empreendimentos imobiliários não avançariam, precisa-se dos serviços (Gustavo Palhares, entrevista cedida ao autor em 30/07/12).

Os equipamentos urbanos como a CAMG e também os empreendimentos imobiliários citados na entrevista, aliados aos fluxos relacionados, propiciam interações espaciais decorrentes das práticas cotidianas, além de apresentarem uma conectividade facilitada pelo comércio e pelos serviços que surgiram ou irão ainda aparecer nesta área.

Tais interações espaciais concedem ou podem conceder, assim, novas funções a esta área que passa então a ter bens e serviços antes vistos apenas na Área Central, e que aos poucos esta intensidade dos fluxos cria, redefine e/ou reforça a centralidade nesta área.

As novas formas urbanas implantadas, além de reestruturarem a cidade/metrópole podem, ainda, impulsionar novas funções. Analisaremos, então, como vem ocorrendo a mudança das atividades terciárias no Vetor Norte de Belo Horizonte, quais têm sido as funcionalidades dessa área recentemente.

Segundo Rochefort (1998),

somente pelo viés da geografia urbana é que, tardiamente, se falou de uma geografia das atividades terciárias como função das cidades. É pois de um ponto de vista mais sistemático que se deve empreender esta análise das relações entre espaço e atividades terciárias, porquanto é evidente que é sob esse ângulo que se pode falar de uma geografia das atividades terciárias (ROCHEFORT, 1998, p. 39).

A respeito da organização da vida econômica e social de uma cidade que quer se colocar como contemporânea, as atividades terciárias são cada vez mais necessárias: as empresas de produção, por sua vez, precisam de serviços bancários, de serviços comerciais; de fornecimento ou de certo número de profissionais nos domínios jurídico, fiscal, técnico, publicitário; os particulares, de outro modo, necessitam, para sua própria vida, de serviços ainda mais variados: comércios de distribuição, bancos, serviços de saúde, de ensino, de cultura, de lazeres; ou seja, o conjunto da vida de relações é constituído por atividades terciárias muito diversas (ROCHEFORT, 1998).

3.1.1 O comércio e os serviços

Ao tomarmos todo o território de Belo Horizonte é considerável a participação que o comércio e os serviços possuem através do número de estabelecimentos por setores de atividades econômicas exercidas no município, que é majoritária se comparada à participação das atividades industriais (QUADRO 2). O que não vai ser diferente na área norte da cidade/metrópole.

Embora se tenha almejado complexos industriais nos vetores Oeste e Norte da metrópole já na década de 1940, a localização da grande maioria das indústrias no território de Belo Horizonte se deu no vetor oeste, onde se implantou o Distrito Industrial Juventino Dias. E como já referido aqui, no Vetor Norte se desenvolveu mais o crescimento demográfico, principalmente da população de baixa renda, a população operária – em geral, a mão de obra atuante nas outras áreas consideradas mais desenvolvidas da cidade/metrópole.

Desde sua formação, o Vetor Norte de Belo Horizonte apresenta características para desenvolver mais o comércio e tipos variados de serviços do que potencial para um complexo industrial. As indústrias hoje existentes na área entorno da “região de Venda Nova” se localizam mais nos municípios limítrofes, os da RMBH, como principalmente Vespasiano, Santa Luzia, Pedro Leopoldo e Lagoa Santa, do que no território de Belo Horizonte em sua porção ao norte.

Mas essa especificidade não é apenas do Vetor Norte ou da “região de Venda Nova”. Como visto no Quadro I, a metrópole de Belo Horizonte possui em geral maior participação do número de estabelecimentos de comércio e serviços do que de estabelecimentos industriais.

QUADRO 2 - Belo Horizonte. Número de estabelecimentos por setores de atividade econômica e natureza jurídica do estabelecimento — 2002

Setores de atividade econômica	Setor público federal	Setor público estadual	Setor público municipal	Setor público-outras	Entidades empresariais	Entidades sem fins lucrativos	Ignorado	Total
Extrativa mineral	0	0	0	65	0	0	0	65
Indústria de transformação	7	0	0	4.769	7	47	0	4.830
Serviços industriais de utilidade pública	0	1	1	30	0	0	0	32
Construção civil	3	2	0	3.900	101	531	0	4.537
Comércio	10	0	1	21.056	9	78	0	21.154
Serviços	35	33	4	19.079	6.757	3.354		1 29.263
Administração pública	31	27	4	5	14	1	0	82
Agropecuária, extração vegetal, caça e pesca	7	2	0	526	17	317	0	869
Total	93	65	10	49.430	6.905	4.328		1 60.832

Fonte: RAIS/RAISESTAB – 2002. Disponível em: <<http://www.pbh.gov.br>>, acesso em 29 dez. 2011.
Adaptado por Ramon Coelho da Cruz, 2012.

Essa tendência também não se limita apenas a Belo Horizonte. No estudo feito por Carlos (2001), que teve como objeto de estudo a metrópole paulistana, a autora indica uma tendência mundial quanto à diminuição do número de estabelecimentos industriais e uma mudança no perfil produtivo, além da crescente participação do setor de comércio e serviços que mantém a metrópole com destacada posição de centralização junto ao setor administrativo e financeiro.

O adensamento urbano, e as transformações no processo produtivo, bem como suas implicações na vida cotidiana, vêm colocando novas necessidades e exigências no setor de serviços e também exigindo sua acelerada modernização, assumindo a metrópole a posição de centralização, não mais do setor produtivo, mas do administrativo e do financeiro.

[...]

Convém lembrar que a área do setor terciário que se desenvolve é a financeira e a de serviços sofisticados, e com ela uma série de outras atividades de apoio, como as de informática e de serviços de telecomunicações (CARLOS, 2001, p. 88).

Assim, vemos situação semelhante ocorrer no Vetor Norte de Belo Horizonte, onde uma parte do território da metrópole passa por transformações que levam a uma reestruturação do todo, a reforçar os discursos de que é Belo Horizonte: uma metrópole que concentra o administrativo, que gere o financeiro, que retrata a sofisticação e a monumentalidade (a CAMG é o último exemplo mais expressivo disso), que promove a inovação dos serviços informatizados e de telecomunicação, enfim uma metrópole que deseja reforçar e ampliar sua influência no território, tanto a nível regional, nacional e até mesmo internacional.

Para Sposito (2001), diferentes estudos sobre atividades comerciais e de serviços têm revelado que essas atividades são geradoras e decorrentes de fluxos que, ao se estabelecerem e se intensificarem, geram novas centralidades.

Para verificarmos se de fato tem ocorrido o surgimento e remodelação dos estabelecimentos comerciais e de serviços no então referido “centro comercial de Venda Nova” – que de fato é a centralidade mais expressiva no Vetor Norte de Belo Horizonte⁵⁶ –, decidimos levantar e classificar tais estabelecimentos com idas a campo de maneira a repetir, com algumas adaptações que julgamos necessárias ao contexto contemporâneo, a metodologia de Villaça (1978) que, quando aplicada em Belo Horizonte nos anos 1970, não incluiu e/ou citou Venda Nova como um possível subcentro. Posteriormente qualificaremos, então, as funcionalidades centrais desta área da metrópole.

Explicaremos em síntese como se deu o desenvolvimento em 2012 da metodologia aplicada primeiramente em 1976, pelo próprio Flávio Villaça. Em 1978, na sua tese de doutorado, Villaça relata sobre a metodologia, como pontuou distintos estabelecimentos de comércio e serviços em Porto Alegre e RMBH (VILLAÇA, 1978).

⁵⁶ Como fora pontuado aqui anteriormente, a centralidade não se mede apenas pela concentração de comércio e serviços, além do “centro comercial de Venda Nova” localizado no bairro de Venda Nova concentrar a maioria dos estabelecimentos comerciais varejistas considerando as regiões administrativas Venda Nova, Norte e Pampulha, segundo dados do Cadastro Municipal de Contribuintes da Secretaria Municipal de Finanças de Belo Horizonte (2011), é através da Rua Padre Pedro Pinto que se interliga a Avenida Pedro I, e através da Avenida Vilarinho que se interliga a Av. Cristiano Machado que se dá o maior fluxo de conexão entre esta área norte da metrópole e as demais áreas de Belo Horizonte, assim como o centro principal.

Villaça concluiu depois na publicação de seu livro, que é sua tese adaptada, que na RMBH nenhum subcentro registrou 48 pontos, o que seria a pontuação mínima em relação aos subcentros em Porto Alegre, sendo o que mais aproximou dessa pontuação foi o Barreiro com 44 pontos, bem distante do centro principal de BH que obteve 570 pontos (VILLAÇA, 1998, p. 302).

Como metodologia, Villaça (1978) mede, de maneira aproximada, o porte ou grau de desenvolvimento dos diversos subcentros ou núcleos de negócios das quatro áreas metropolitanas analisadas em sua tese, que vêm a ser: São Paulo, Rio de Janeiro, Porto Alegre e Belo Horizonte.

Primeiramente, Villaça (1978), como atividade possível de escritório, mapeou todas as agências bancárias existentes nos municípios que definiu a probabilidade de serem núcleos de negócios de certa importância, e esses municípios precisavam também possuir uma população superior a 20.000 habitantes em 1970.

A escolha primeira de Villaça (1978) por agências de bancos partiu do pressuposto de que “onde há certa concentração de bancos, há também concentração de comércio varejista e serviços, embora possa haver também concentração de comércio atacadista ou outro tipo de atividade” (VILLAÇA, 1978, p. 384). O que foi satisfatório para sua pesquisa, pois revelou as áreas de concentração de atividades terciárias, embora esse enfoque, segundo o pesquisador, seja limitado (VILLAÇA, 1978, p. 385).

Posteriormente, Villaça (1978) procedeu de forma semelhante para definir os núcleos de negócios de cada município. Ou seja, através do número e concentração de agências bancárias, definiu, então, como seria feita a pesquisa de campo para indicar o porte ou o tamanho dos diversos núcleos escolhidos, e, por critérios empíricos, decidiu que:

- o porte ou o tamanho dos diversos núcleos seria auferido pela contagem de alguns estabelecimentos de comércio e serviços considerados significativos;
- os estabelecimentos a serem considerados significativos de um subcentro deveriam ser não só de um certo porte, mas também de fácil identificação, contagem e mapeamento. Deveriam ser, por exemplo, estabelecimentos que, na absoluta maioria dos casos, localizam-se nos pavimentos térreos, pois só estes pavimentos seriam pesquisados (VILLAÇA, 1978, p. 386).

Para a pontuação, Villaça (1978) definiu os estabelecimentos que seriam contados e mapeados na pesquisa de campo, sendo eles: a) Lojas Médias (M), b) Lojas Grandes (G), c) Loja de Departamento, d) Bancos e, e) Cinemas.

A ponderação definida empiricamente foi que, para lojas médias seria dado um ponto, lojas grandes e bancos seriam dois pontos e lojas de departamento e cinemas seriam três pontos (VILLAÇA, 1978).

O pesquisador deixa notificado que a pesquisa não incluiu *shoppings centers*, grandes lojas de departamentos e hipermercados em áreas de pequena concentração bancária (VILLAÇA, 1978).

Por essa metodologia utilizada por Flavio Villaça, ficou claro que Belo Horizonte em 1976 (data da pesquisa de campo da tese de doutorado de Villaça) se configurava como uma cidade monocêntrica devido à relevância do seu centro principal em comparação aos outros possíveis subcentros. O que reafirma os estudos básicos do Plano Diretor de 1996, que apontaram que até os anos 1980 não houve o aparecimento de novas áreas centrais (PBH, 1995).

É importante destacar que geralmente os estudos apresentados pela PBH são realizados em sua maioria por engenheiros, arquitetos e urbanistas. Portanto, estas “novas áreas centrais”, ou melhor, “centralidades” significam em sua grande maioria apenas concentração de comércio e de serviços, sejam em corredores, principais vias coletoras e arteriais de bairros mais densamente povoados.

Tais “centralidades”, que erroneamente são a nomenclatura adotada para definir estes “corredores de comércio”, passaram a ser muito comuns em Belo Horizonte, após a descentralização urbana experimentada através da prática do Plano Diretor de 1996, principalmente no que se refere à distribuição e oferta do transporte coletivo, como ônibus e metrô, que atendem de diversas maneiras todas as regiões administrativas de Belo Horizonte, como também algumas linhas metropolitanas do DER-MG que passam por avenidas principais de alguns bairros da capital.

Então, não apenas o Vetor Norte de Belo Horizonte presenciou nos últimos anos do século XX e alvorecer do século XXI o surgimento de várias concentrações de comércio e serviços em seus bairros, que podem sim indicar novas expressões de centralidade, como vários outros bairros das demais áreas da metrópole também passaram pela mesma dinâmica.

O Plano de Desenvolvimento Estratégico BH 2030 apresenta isso ao analisar o panorama de cada região administrativa de Belo Horizonte, e mostra o desejo no presente e nos anos futuros da ocorrência de expansão urbana e desenvolvimento urbano no Vetor Norte de Belo Horizonte⁵⁷ (PBH, 2010).

Além deste Plano Estratégico BH 2030 que aponta para onde Belo Horizonte visa seu crescimento e ocupação, foram realizadas, em 2012, as oficinas dos chamados Planos Diretores Regionais, que constam de reuniões de técnicos e gestores da PBH, consultores contratados e participação da população interessada. O objetivo desses planos, além de promover a participação popular, é motivar ainda mais a descentralização urbana na metrópole.

Se a descentralização urbana que condizia ao desafoamento da Área Central aconteceu nas duas últimas décadas, se visa agora intensificar a descentralização que a prefeitura de Belo Horizonte (PBH) tem chamado de “regional”. Esses planos visam incentivar que órgãos da PBH inicialmente alocados em bairros-sedes das regionais administrativas, como também o comércio e os serviços, se transfiram e/ou se expandam para outros bairros das regionais administrativas.

O autor desta pesquisa de mestrado teve a oportunidade de participar, no caráter de cidadão, de duas oficinas dos Planos Diretores Regionais de Belo Horizonte e uma das questões tratadas era onde reforçar as centralidades em cada regional e onde ocupar/adensar no futuro.

Foi possível visualizar nessas oficinas as “centralidades das regionais Venda Nova, Norte e Pampulha”, que fora apresentada pelos gestores, técnicos e consultores e muitas se figuram apenas como corredores de comércio e serviços, e outras de fato como novas expressões de centralidade segundo o ponto de vista da geografia urbana.

Diante disso, para efeito apenas de amostragem, a escolha para aplicar a repetição dessa metodologia de Villaça (1978) se deu no denominado “centro comercial de Venda Nova”, que já se mostra uma centralidade consolidada hoje, área que já foi distrito e depois oficialmente anexado ao território belo-horizontino

⁵⁷ O documento da PBH feito por uma consultoria externa ignorou a divisão do território do município por regiões administrativas e o analisou usando a terminologia de “eixos”, no qual esta área do Vetor Norte de Belo Horizonte compreende o “eixo norte” (PBH, 2010).

como uma das primeiras sedes administrativas regionais da metrópole em meados dos anos 1970 (REPORTAGEM 2 A/B/C – ANEXO A).

As Tabelas 1 (a), (b), (c), (d) e (e) listam os principais estabelecimentos de comércio e de serviços visualizados nos trabalhos de campo realizados nesta pesquisa de dissertação. E dentre as principais adaptações feitas à metodologia de Villaça (1978) considerando o contexto atual estão:

1. Manteve-se o mapeamento e pontuação dos principais estabelecimentos que eram possíveis serem visualizados ao nível do terreno. Villaça (1978), em sua metodologia, considerou apenas este 1º andar, mas hoje são bastante comuns as denominadas galerias de lojas que geralmente são de dois a quatro andares, e a visualização dos estabelecimentos é facilitada pela grande quantidade de placas e anúncios publicitários sobre o serviço que prestam. Sendo assim, consideramos além dos estabelecimentos de maior relevância ao nível do terreno, aqueles que estão localizados no 2º e 3º andares⁵⁸ em galerias deste tipo e que são notáveis a olho nu ao estar do outro lado da calçada da rua/avenida. Cabe enfatizar que a maior parte dos estabelecimentos relacionados durante o campo está ao nível do terreno, o padrão/perfil arquitetônico do “centro comercial de Venda Nova” é majoritariamente horizontalizado.

2. Levando em consideração que hoje em dia os cinemas que estão surgindo no país geralmente estão dentro dos *shoppings centers* – que passaram a ser a figura mais emblemática de *lugar do entretenimento* nos principais centros urbanos –, eles foram relacionados mesmo estando dentro dos *shoppings centers*, e foi dada a referida pontuação correspondente da metodologia de Villaça (1978). Contudo, reforça-se que os hipermercados e demais lojas que fazem parte dos *shoppings centers* não foram relacionados e muito menos pontuados, conservando os princípios da metodologia de Villaça (1978) que não considerou hipermercados e *shoppings centers*.

3. A concentração de agências de bancos atualmente em Venda Nova pode ser uma das grandes diferenças se compararmos com a época da aplicação da

⁵⁸ Cordeiro (1980) utiliza uma metodologia para levantamento e classificação das atividades funcionais mais complexa para caracterizar o centro da metrópole de São Paulo, e indica nessa metodologia a necessidade de visitar o interior dos edifícios comerciais e todos os seus andares, pois muitos edifícios estão com a relação do nome dos estabelecimentos comerciais desatualizadas ou descaracterizadas. Porém, no “centro de Venda Nova” os equipamentos comerciais mais relevantes são facilmente identificados, e como na metodologia de Flávio Villaça (1978) não se busca o detalhamento das atividades funcionais e sim o levantamento dos principais estabelecimentos de comércio e serviços, o que era visível a olho nú atendeu ao objetivo da nossa pesquisa.

metodologia de Villaça (1978) e talvez por esse fator limitador Venda Nova não foi sequer citada na tese dele.

Hoje são muitas agências de diferentes grandes bancos que se concentram principalmente na rua Padre Pedro Pinto e Avenida Vilarinho. Além disso, tem-se a concentração dos chamados “bancos de crédito”, que operam com empréstimos, os quais foram pontuados como bancos – mesmo não tendo a mesma quantidade dos serviços dos grandes bancos, mas se enquadram no ramo especializado de serviço financeiro.

Guardadas essas devidas adaptações que consideram o tipo e classe de comércio e serviços atuais, através da reaplicação adaptada dessa metodologia de Villaça (1978), chegamos ao resultado que o “centro comercial de Venda Nova” alcançou *173 pontos*, o que é bem acima do mínimo considerado por Villaça (1978) para ser enquadrado como subcentro que correspondia a 48 pontos – o correspondente a menor pontuação dos subcentros de Porto Alegre que serviram de comparação na aplicação anterior da metodologia em Belo Horizonte em meados dos anos 1970 (VILLAÇA, 1978; 2001).

Visando qualificar a função de área central em Venda Nova, além de reaplicar a metodologia de Villaça (1978), buscamos destacar no Quadro 02 que, na atual remodelação do comércio e dos serviços desta área denominada “centro comercial de Venda Nova” ou apenas “centro de Venda Nova”, tem sido expressivo o número de estabelecimentos pertencentes a redes de lojas de nível nacional, regional e/ou que antes existiam apenas na Área Central ou outros bairros da região centro-sul de Belo Horizonte. Isso reforça a função da área de concentração e oferta de comércio e serviços especializados e diversificados.

Tabela 1 (a) – Levantamento e Classificação dos Estabelecimentos de comércio e serviços no "centro comercial de Venda Nova"
(Mapeamento e pontuação dos estabelecimentos - dados de campo da dissertação de Ramon Coelho da Cruz). **Data: 12/11/2012.**

Estabelecimento		Localização	Classificação					Pontuação
			Loja Média (M)	Loja Grande (G)	Loja de Departamento	Banco	Cinema	
1	Laboratório Hermes Pardini	Av. Vilarinho, 901		X				2
2	Habib's	1081		X				2
3	Oftalmoclínica Rui Marinho	901		X				2
4	Lojas Americanas	1153			X			3
5	Bradesco	1153				X		2
6	Casa e Tinta	1170	X					1
7	Max Colchões	1220	X					1
8	Norte Automóveis	1251	X					1
9	Suvinil (Loja de tintas)	1250	X					1
10	Acessa Car	1271	X					1
11	Confiança Saúde (11 esp.)	R. Domingos Grosso, 85		X				2
12	Itaú	Av. Vilarinho, 1311				X		2
13	Cinema Shopping Norte	1310					X	3
14	Almeidão (Materiais de Construção)	1325	X					1
15	PlusCar	1399	X					1
16	Santander	1421				X		2
17	Destak Veículos	1441	X					1
18	Banco do Brasil	1450				X		2
19	Colchões Ortobom	1460	X					1
20	Delar Móveis	1490	X					1
21	Lojas Móbile	1530	X					1
22	Clínica Odontológica VitaDente	1530		X				2
23	Varejão das Tintas	1560	X					1
24	Piso Nobre Acabamentos	1820	X					1
25	Faculdades IBHES-Facemg	1830		X				2
							Sub-total =	39

Fonte: Ramon Coelho da Cruz, 2012.

Tabela 1 (b) – Levantamento e Classificação dos Estabelecimentos de comércio e serviços no "centro comercial de Venda Nova" (Mapeamento e pontuação dos estabelecimentos - dados de campo da dissertação de Ramon Coelho da Cruz). Data: 12/11/2012.							
Estabelecimento		Localização	Classificação				
			Loja Média (M)	Loja Grande (G)	Loja de Departamento	Banco	Cinema
26	Modelo Automóveis	Av. Vilarinho, 1767	X				
27	Fisk Centro de Ensino	Rua Frederico Knipp, 115	X				
28	Instrumental Norte	R. Padre Pedro Pinto, 1747	X				
29	Estrada Real Veículos	1720	X				
30	Comercial Mundo Animal	1747	X				
31	Itaú	1703				X	
32	SOS Educação Profissional	1603	X				
33	Tintas Vale (Suvinil)	1699	X				
34	São Marcos Laboratório e Fisior	1663		X			
35	Araújo Drograria Drugstore	1660		X			
36	Choco-festas (Atac./Varej.)	1629	X				
37	CAIXA	1580				X	
38	Bradesco	1560				X	
39	Global Bicletas	1449	X				
40	Dadalto	1410			X		
41	Eskala (vestuário)	1410		X			
42	Eletro Uai	1417	X				
43	Lojas Móbile	1376	X				
44	Delar Móveis e Eletro	1393	X				
45	Faculdade Pitágoras	1315		X			
46	Ponto Frio	1315		X			
47	Prepara Cursos Profissionalizantes	1341	X				
48	Magazinluiza	1313		X			
49	Pernambucanas	1295			X		
50	Leader	1280		X			
						Sub-total =	
						39	

Fonte: Ramon Coelho da Cruz. 2012.

Tabela 1 (c) – Levantamento e Classificação dos Estabelecimentos de comércio e serviços no "centro comercial de Venda Nova" (Mapeamento e pontuação dos estabelecimentos - dados de campo da dissertação de Ramon Coelho da Cruz). Data: 13/11/2012.							
Estabelecimento		Localização	Classificação				
			Loja Média (M)	Loja Grande (G)	Loja de Departamento	Banco	Pontuação
51	Marisa	R. Padre Pedro Pinto, 1280		X			2
52	Lojão dos Enxovais	1250	X				1
53	Lojas Rede (Perfumaria e Beleza)	1231	X				1
54	Lojão Pague Menos (vestuário)	1240	X				1
55	Mercantil do Brasil	1212				X	2
56	Óticas do Povo	1202	X				1
57	Ricardo Eletro	1192		X			2
58	Casas Bahia	1182		X			2
59	CIAME (Assistencia Médica)	1167		X			2
60	O Boticário	1112	X				1
61	Instituto Diplomata (Formando Consultores e Beleza)	1089	X				1
62	Cirurgiões Dentistas	1089		X			2
63	Nossa Ótica	1112	X				1
64	Ponto Frio	1092	X				1
65	Santander	1071				X	2
66	Oi Atende	1071	X				1
67	Social Saúde (Especialidades e Laboratório)	1071		X			2
68	Simone Modas	1066	X				1
69	Amigão Calçados e Esporte	1020a	X				1
70	Ótica União	1020d	X				1
71	Delar Móveis e Eletro	1025		X			2
72	Mega 10 (vestuário)	1003	X				1
73	Supletivo Venda Nova	1003		X			2
74	Alegro Clínica Odontológica	979	X				1
75	Ibi (Banco de Crédito)	974				X	2
						Sub-total =	36

Fonte: Ramon Coelho da Cruz, 2012.

Tabela 1 (d) – Levantamento e Classificação dos Estabelecimentos de comércio e serviços no "centro comercial de Venda Nova" (Mapeamento e pontuação dos estabelecimentos - dados de campo da dissertação de Ramon Coelho da Cruz). Data: 13/11/2012.							
Estabelecimento		Localização	Classificação				
			Loja Média (M)	Loja Grande (G)	Loja de Departamento	Banco	Pontuação
76	7Bello (vestuário)	R. Padre Pedro Pinto, 940	X				1
77	Financial Empréstimos	929				X	2
78	Consultório da Mulher (Especialidades femininas)	929		X			2
79	Codent (Odontologia especializada)	929	X				1
80	Óticas Diniz	940c	X				1
81	Prímula Farmácia de Manipulação	929	X				1
82	Ricardo Eletro	912	X				1
83	Itapuã Calçados	902	X				1
84	Elmo Calçados	882		X			2
85	LM Lojas Mariana (vestuário)	824	X				1
86	Itaú	825				X	2
87	Araújo Drogaria Drugstore 24hs	824		X			2
88	Correios (Banco Postal)*	780		X		X	4
89	Lojas Rede (Perfumaria e Beleza)	747		X			2
90	PinkBiju	747	X				1
91	Renatec (Produtos diversos p/escritório e vestuário)	740	X				1
91	Bonsucesso (Banco de Crédito)	725				X	2
93	Estação da Festa (Produtos p/ festa e confeitaria)	728	X				1
94	Drograrias Pacheco	726	X				1
95	Lojas Móbile	672		X			2
96	Casa e Mania (www.casaermania.com)	630			X		3
97	Neoclinic (várias especialidades)	R. Santo Antônio, 66		X			2
98	The Best (Idiomas e Informática)	127	X				1
99	Clínica Venda Nova - Saúde/Medicina do Trabalho	197		X			2
100	Sebo Livros - Livraria Navi	155	X				1
						Sub-total =	40

Fonte: Ramon Coelho da Cruz. 2012.

Tabela 1 (e) – Levantamento e Classificação dos Estabelecimentos de comércio e serviços no "centro comercial de Venda Nova" (Mapeamento e pontuação dos estabelecimentos - dados de campo da dissertação de Ramon Coelho da Cruz). Data: 13/11/2012.							
Estabelecimento		Localização	Classificação				
			Loja Média (M)	Loja Grande (G)	Loja de Departamento	Banco	Pontuação
101	Recanto do Açaí	R. Padre Pedro Pinto, 604	X				1
102	Loja do Terno (Aluguel de Ternos)	586a	X				1
103	Isís Maria (vestuário e calçados femininos)	576b	X				1
104	São Marcos Laboratório	554	X				1
105	Nature Derme (Farmácia de Manipulação)	546	X				1
106	Móveis Bebê Travesso	530	X				1
107	Renascer Clínica Dentária	530	X				1
108	Clínica Odontológica Venda Nova	487		X			2
109	MediCare (SuiUltrassom)	479		X			2
110	Compuway Formação Profissional	397	X				1
111	Credi + (Representante BMG)	397b				X	2
112	Fisio Norte (Fisioterapia/reabilitação)	R. Maçon Ribeiro, 45-lj3	X				1
113	FisioLife Centro Terapêutico	45, lj. 4	X				1
114	Cinepólis Shopping Estação BH	Av.Cristiano Mach.,11833					X 3
						Sub-total =	19
						Total Geral =	173

Fonte: Ramon Coelho da Cruz. 2012.

QUADRO 3 – Principais empresas relacionadas no campo na área central Venda Nova em 2012

Empresas		Ramo de Atuação	Local da Sede/Matriz	Nº de estabelecimentos em Venda Nova
1.	Hermes Pardini	Apoio Laboratorial	Belo Horizonte/MG	1
2.	Habib's	Serviços de alimentação/Fast Food	São Paulo/SP	1
3.	Oftalmoclínica Rui Marinho	Serviços de saúde	Bairro Funcionários – Belo	1
4.	Lojas Americanas	Comércio varejista – supermercado	Rio de Janeiro/RJ	2*
5.	Casa e Tinta	Comércio de tintas em geral	Belo Horizonte/MG	1
6.	Suvinil/Tintas Valle/Varejão das	Comércio de tintas imobiliárias	São Paulo/SP	3
7.	Confiança Saúde	Serviços de saúde – ambulatório	Bairro Padre Eustáquio – Belo	1
8.	Colchões Ortobom	Comércio varejista de colchões	Rio de Janeiro/RJ	1
9.	Faculdades IBHES-Facemg	Educação	Belo Horizonte/MG	1
10.	Fisk (Idiomas e Informática)	Educação	São Paulo/SP	1
11.	Estrada Real Veículos	Venda e Troca de Carros Usados	Belo Horizonte/MG	1 (Sede)
12.	Comercial Mundo Animal	Atacado e Varejo – setor pet e	Belo Horizonte/MG	2 (1 Loja Sede)
13.	SOS Educação Profissional	Educação	Campinas/SP	1
14.	Laboratório São Marcos	Apoio Laboratorial	Bairro Prado – Belo Horizonte/MG	2
15.	Araújo Drogaria Drugstore	Drogaria/Farmácia	Belo Horizonte/MG	2
16.	Choco-festas	Atacado e varejo de doces – mercearia	Belo Horizonte/MG	1
17.	Global Bicletas	Comércio de bicicletas, peças e acessórios	Belo Horizonte/MG	1
18.	Dadalto	Comércio varejista – lojas de departamentos	Vitória/ES	1
19.	Eskala	Comércio varejista – vestuário	São Paulo/SP	1
20.	Lojas Móbile	Móveis para casa	Belo Horizonte/MG	3
21.	Delar	Móveis para casa (e em algumas lojas:	Belo Horizonte/MG	3
22.	Faculdade Pitágoras	Educação	Belo Horizonte/MG	1

Empresas		Ramo de Atuação	Local da Sede/Matriz	Nº de estabelecimentos em Venda Nova
23.	Ponto Frio (Globex Utilidades S/A)	Comércio varejista de eletroeletrônicos	Rio de Janeiro/RJ	3
24.	Prepara	Educação	São José do Rio Preto/SP	1
25.	Magazine Luiza	Comércio varejista de eletroeletrônicos	Franca/SP	1
26.	Pernambucanas	Comércio varejista – loja de departamento	São Paulo/SP	1
27.	Leader	Comércio varejista – loja de departamento	Niterói/RJ	1
28.	Marisa	Comércio varejista – vestuário	São Paulo/SP	1
29.	Lojas Rede	Comércio varejista – cosméticos e perfumaria	Belo Horizonte/MG	3
30.	Óticas do Povo	Comércio varejista – lentes e óculos	Rio de Janeiro/RJ	2
31.	Ricardo Eletro	Comércio varejista de eletroeletrônicos	Belo Horizonte/MG	3
32.	Casas Bahia	Comércio varejista de eletroeletrônicos	São Caetano do Sul/SP	2
33.	O Boticário	Comércio varejista de cosméticos e perfumaria	São José dos Pinhais – Grande Curitiba/PR	1
34.	Instituto Diplomata	Formação de consultores em beleza	Belo Horizonte/MG	1
35.	Simone Modas	Comércio varejista – vestuário	Belo Horizonte/MG	1
36.	Amigão Calçados e Esporte	Comércio varejista de calçados	Belo Horizonte/MG	1
37.	Alegro Clínica Odontológica	Serviços de ortodontia	Belo Horizonte/MG	1
38.	Banco Ibi	Serviços financeiros	Barueri/SP	1
39.	7 Bello	Comércio varejista – vestuário	São Paulo/SP**	1
40.	Financial Empréstimos	Serviços financeiros	Bairro Guarani – Belo Horizonte/MG	2
41.	Óticas Diniz	Comércio varejista – lentes e óculos	São Paulo/SP	1
42.	Prímula Farmácia de Manipulação	Manipulação de remédios	Belo Horizonte/MG	1
43.	Itapuã Calçados	Comércio varejista de calçados	Cachoeiro de Itapemirim/ES	1
44.	Elmo Calçados	Comércio varejista de calçados	Belo Horizonte/MG	2

Empresas		Ramo de Atuação	Local da Sede/Matriz	Nº de estabelecimentos em Venda Nova
45.	LM Lojas Mariana	Comércio varejista – vestuário	Belo Horizonte/MG	1
46.	PinkBiju	Comércio varejista – acessórios e bijuterias	São Paulo/SP	1
47.	Drograrias Pacheco	Drogaria/Farmácia	Rio de Janeiro/RJ	1
48.	Casa e Mania	Comércio varejista – Loja de Departamento	Bairro Venda Nova – Belo Horizonte/MG	2 (1 Loja Sede)
49.	The Best (Idiomas e Informática)	Educação	Belo Horizonte/MG	1
50.	Nature Derme	Manipulação de remédios	Belo Horizonte/MG	1
51.	Compuway	Ensino Profissional	Orlândia/SP	1
52.	Cinepólis	Operadora de cinemas	Morélia/México	1 (Shopping Estação-BH)

Notas: *sendo uma loja na Avenida Vilarinho e outra no Shopping Estação BH. **Não recebemos informação sobre a sede deste estabelecimento, mas o telefone de contato origina-se de São Paulo. Fonte: Ramon Coelho da Cruz, 2012.

Analisando e comparando as Tabelas 1 (a) a (e) e o Quadro 3 percebemos que cerca da metade dos estabelecimentos pontuados nas Tabelas 01 (a) a (e) não são de procedência local, ou seja, não originaram e não são exclusivos de Venda Nova, pertencem a rede de lojas que atuam no território nacional e/ou principalmente no sudeste.

Grande parte desses estabelecimentos possuem sede nas principais metrópoles do país como São Paulo e Rio de Janeiro. Alguns estabelecimentos são ligados a redes de lojas de nível regional, que atuam em diferentes áreas centrais de Belo Horizonte e sua região metropolitana (RMBH) com sede na Área Central ou bairros da Região Administrativa Centro-Sul. Há também lojas com sede em Venda Nova e filiais em outras áreas de Belo Horizonte e RMBH.

O intuito de fazer essa simples comparação e qualificação do setor terciário, ou seja, do comércio e dos serviços na área central Venda Nova se deve a demonstrar que a centralidade existente nessa área de Belo Horizonte tem sido reconhecida para além de sua delimitação física, política, pois tem atraído estabelecimentos de diferentes ramos de atuação, demonstrando o potencial e característica de área central que Venda Nova possui para o comércio e os serviços.

A concentração de comércios e serviços tem-se intensificado, não só pela chegada de importantes equipamentos urbanos simbólicos na região administrativa de Venda Nova, mas também pelos investimentos que foram feitos recentemente em infraestruturas com parceria do Estado e iniciativa privada visando uma melhor acessibilidade/mobilidade. Por isso, falamos de remodelação dessa área comercial, já que grandes redes de lojas têm se estabelecido em Venda Nova após o anúncio da instalação e operacionalização desses equipamentos urbanos e infraestruturas.

Elas são, claro, atraídas também pela elevada densidade demográfica da área e que tende a aumentar após entrega dos vários empreendimentos imobiliários residenciais de médio e grande porte ainda em construção que potencializará a oferta de usuários/consumidores, que por sua vez, serão usuários/consumidores com poder de compra diferenciados, desde o de baixa a alta renda.

Não queremos dizer que apenas agora Venda Nova se tornou atrativa para as grandes redes de lojas atuantes no terciário brasileiro, mas percebe-se que a remodelação do comércio e dos serviços acompanha a chegada dos equipamentos urbanos e melhorias de infraestrutura de transporte e circulação, o que envolve a substituição ou expulsão dos antigos e pequenos lojistas. Incluem-se aqui também a saída de antigos moradores, que, se tinham apenas o direito de aluguel sobre os imóveis, não conseguiram arcar com a valorização imobiliária que elevou o preço dos aluguéis.

Quanto ao caso daqueles que tinham a posse do terreno/imóvel, tornou-se lucrativo a venda para as grandes lojas ou para os empreendedores imobiliários que desfazem os imóveis antigos e constroem outros com estilos arquitetônicos mais modernos e mais sofisticados que lhe renderão ainda mais lucro. Esses empreendedores logo após negociam o aluguel ou compra dos novos imóveis com grandes redes de lojas.

Esse fenômeno foi detectado através de conversas informais com os pequenos comerciantes que ainda estão inseridos na denominada parte histórica da rua Padre Pedro Pinto, local que concentra a grande maioria dos estabelecimentos comerciais. A seguir, descrevemos um dos comerciantes, sr. José, que possuía uma pequena loja onde oferecia o serviço de manutenção e reparo de computadores. Ele relatou o seguinte:

Hoje você tá me vendo aqui em um *stand* deste shopping popular [*Shopping O Ponto*] porque não consegui arcar com o aluguel de uma pequena loja que tinha aqui mesmo na rua Padre Pedro Pinto. Antes o aluguel aqui já era

de valor médio, agora com todos os investimentos e tudo que tem vindo pra cá um cubículo [*que se refere a uma loja bem pequena – por volta de 10m²*] tem o aluguel maior que um salário mínimo [*acima de 700 reais*]. Sem falar que os conjuntos de lojas deste tipo que tinham por aqui também estão acabando, este pessoal destas lojas grandes tem comprado tudo, derrubado e feito estas lojas bonitas que você vê aí agora. Aí nós pequenos ou dá um jeito de achar um lugar que consiga oferecer seu serviço onde o aluguel nos permite ainda ganhar o pão nosso de cada dia e isso geralmente é nesses stands de shopping popular ou nessas tal de “FeiraShop” [*uma marca que é denominada a maior empresa de soluções para o varejo de pequenos formatos em Belo Horizonte, possui uma fachada padrão de loja e, em geral, se instala em grandes imóveis que lhe permite subdividi-lo em várias pequenas lojas-stands e assim, administrar/comercializar o aluguel destes stands para fins comerciais*] ou trabalha em casa, mas em casa dificulta que nossos clientes venha até nós, tem outro jeito também que é mudar de lugar, ir para outro bairro aqui da região mesmo, mas nenhum outro bairro vai parecer cidade como é Venda Nova... (Falas do sr. José em uma conversa informal durante o trabalho de campo desta pesquisa em Novembro de 2012, [*adaptação nossa*]).

Além do recolhimento de relatos durante os trabalhos de campo foram realizados registros fotográficos e decidimos comparar também as fotos atuais do último trabalho de campo realizado na área comercial de Venda Nova durante o mês de novembro de 2012 com o histórico de imagens de satélite disponível no banco de dados do Google Earth referente a julho de 2011, em que nota-se realmente esta denominada remodelação do comércio na área central Venda Nova e a chegada de novas redes de lojas nos últimos dois anos. Vejamos três exemplos nos conjuntos de Fotos 1-2, 3-4 e 5-6.

O levantamento amostral do comércio e serviços na área central Venda Nova que fora realizado (TABELAS 1 a, b, c, d, e), apesar de não contemplar todos os estabelecimentos, já nos revelou a grande quantidade e diversidade de ramos comerciais e de serviços que conferem uma consolidada concentração da atividade terciária no norte da metrópole, e qualitativamente esta atividade terciária não possui origem apenas local (o QUADRO 3 nos mostrou a procedência das empresas/estabelecimentos), e confere assim uma atratividade que reflete em um alcance espacial que abarca consumidores de outras áreas de Belo Horizonte e sua região metropolitana reforçando assim a centralidade de Venda Nova, que também vem sendo redefinida através da instalação dos novos equipamentos urbanos e remodelação do comércio e serviços (FOTOS 1 a 6).

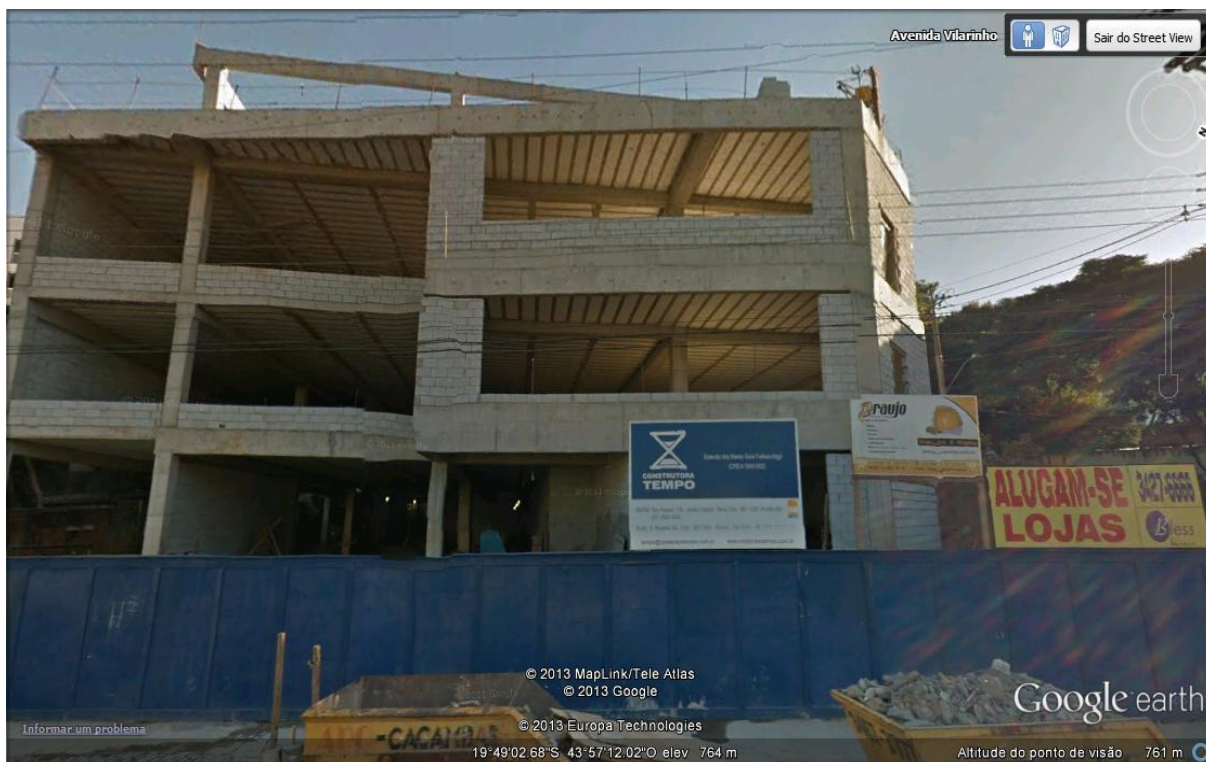


Foto 1 – Imóvel em construção para aluguel de grandes lojas comerciais na Av. Vilarinho.
 Fonte: Banco de Imagens do Google Earth – imagem de 07/2011.



Foto 2 – Imóvel locado pelas Lojas Americanas e pelo banco Bradesco na Avenida Vilarinho.
 Fonte: Ramon Coelho da Cruz, foto de 11/2012.

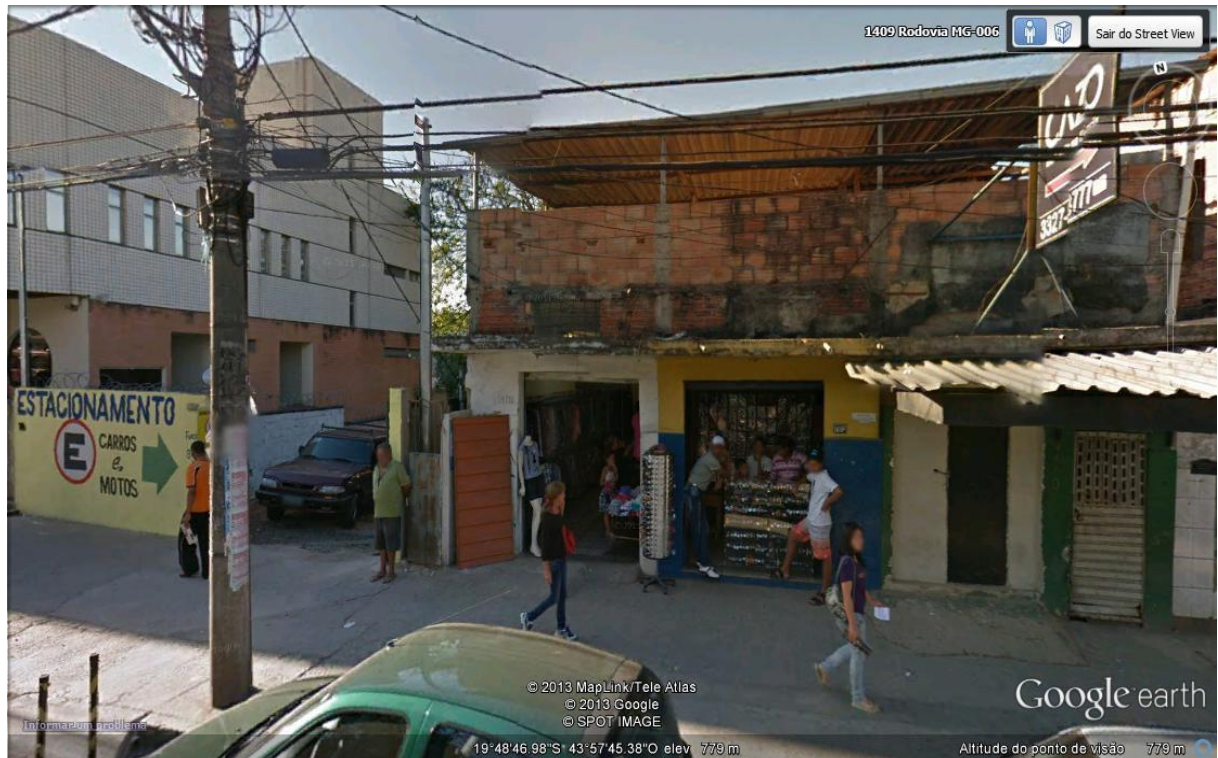


Foto 3 – Estacionamento, uso misto de lojas pequenas com residência na rua Padre Pedro Pinto.
 Fonte: Banco de Imagens do Google Earth – imagem de 07/2011.



Foto 4 – Novas redes de lojas no mesmo endereço da figura anterior – compara-se pelo prédio e árvore tomados como marco ao fundo.
 Fonte: Ramon Coelho da Cruz, foto de 11/2012.

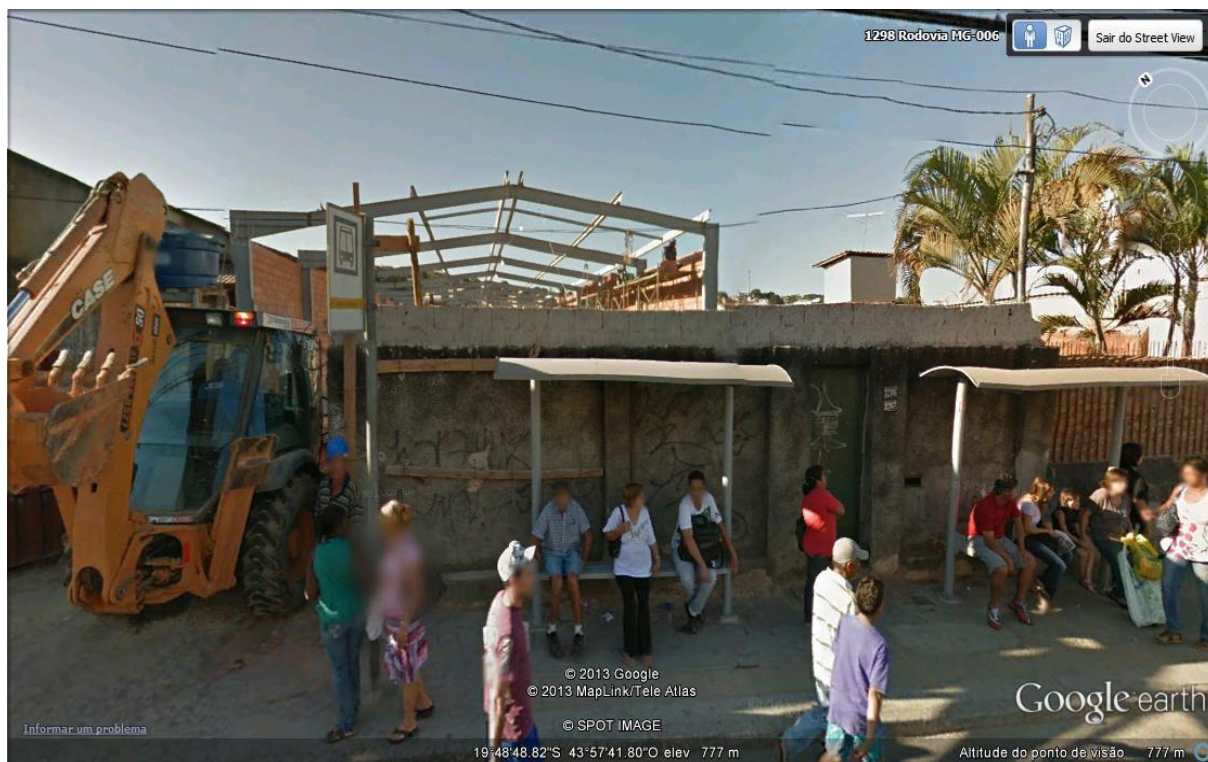


Foto 5 – Construção de imóveis comerciais no lugar de residências na Rua Padre Pedro Pinto.
 Fonte: Banco de Imagens do Google Earth – imagem de 07/2011.



Foto 6 – As novas lojas de redes nacionais construídas no lugar das residências referidas na figura anterior. Nota-se que se mantiveram os abrigos de ponto de ônibus e as árvores.
 Fonte: Ramon Coelho da Cruz, foto de 11/2012.

Podemos reafirmar que essa área central Venda Nova é a centralidade mais expressiva do Vetor Norte de Belo Horizonte. E com as demais áreas concentradoras de atividades terciárias dos principais bairros que concentram o maior fluxo no Vetor Norte de Belo Horizonte pode-se levantar a hipótese que estas atividades terciárias: o comércio e os serviços, poderão ter ainda um papel mais enfático na redefinição de centralidade dessa área em conjunto as obras viárias e melhorias de transporte. Essas obras compreendem a duplicação da Pedro I e implantação do BRT que irá interligar a Pampulha a estação intermodal Vilarinho-Shopping Estação BH e CAMG.

Os novos investimentos em infraestrutura previstos e em curso para o Vetor Norte de Belo Horizonte poderão proporcionar também o reforço da remodelação do comércio e dos serviços presentes nos eixos viários entre a Pampulha e a CAMG, ampliando e redefinindo ainda mais a centralidade já existente.

3.1.2 Os empreendimentos imobiliários

Muito se expôs a respeito dos agentes do setor imobiliário no segundo capítulo. Agora gostaríamos de apresentar onde a maioria dos novos produtos deste setor está sendo oferecido no Vetor Norte de Belo Horizonte.

Nos trabalhos de campo desta pesquisa de dissertação, também foram identificados e mapeados para efeito de amostragem os empreendimentos imobiliários das principais empresas construtoras e incorporadoras que vem atuando na área em torno a CAMG, mas localizados dentro do território de Belo Horizonte. Depois apresentaremos dados que constam a grande valorização que os imóveis têm alcançado nesta área da metrópole.

De acordo com conversas informais com corretores de imóveis e trabalhos de campo realizados durante o trabalho de campo no segundo ano desta pesquisa se identificou as principais empresas construtoras e incorporadoras de imóveis na modalidade de edificações, prédios residenciais de maior porte, atuantes na área em torno da CAMG e seus respectivos produtos/empreendimentos que se encontram quase todos em fase de construção ou recentemente lançados no mercado imobiliário (TABELA 2).

TABELA 2 – Edifícios imobiliários de grande e médio porte em fase de lançamento/construção nos anos de 2010-2012, próximos a Cidade Administrativa do Governo de Minas Gerais (CAMG).

Empresa (s)	Empreendimento (s)	Nº de andares	Nº de torres e aptos.	Localização (Bairro/Região)	Fase do Empreendimento
Andrade Valadares/ Direcional Engenharia	Portal Vistas do Horizonte Linha Verde/Veredas Vistas do Horizonte	12-13/ 10-11	4 e 376/ 2 e 164	Floramar/Norte	Em construção, e Lançamento
SantaCruza/Gaya	Residencial Mirante José Lucas Ferraz (JLF)	16	1 e 96	Planalto/ Norte**	Em construção
TENDA	Residencial Las Palmas Life	5	7 e 140 (2Q)	Juliana/Norte	Em construção
TENDA	Residencial Bosque dos Pinheiros	5	6 e 120	Frei Leopoldo/Norte	Em construção
TENDA	Residencial Di Stefano Life	6	6 e 120	Juliana/Norte	Em construção
TENDA	Residencial Buenos Aires Tower	13	1 e 88	Venda Nova/Venda Nova	Em construção
TENDA	Residenciais Le Grand Bariloche Life/Le Grand Villa Real Tower*	5/8-9	2/3 e 172	Parque São Pedro/Venda Nova	Em construção
ROSSI	Rossi Jardins Praças Residenciais	6	7 e 168 (3Q)	Venda Nova/Venda Nova	Em construção
ROSSI	Rossi Mais Primavera	12	6 e 288	Venda Nova/Venda Nova	Em construção

Notas: *Os residenciais Le Grand Bariloche Life e Le Grand Villa Real Tower estão instalados em um mesmo terreno, por isso foram relatados em conjunto. **O Residencial Mirante JLF, se localiza na divisa entre os bairros Planalto e Venda Nova – portanto entre as regiões Norte e Venda Nova.

Fonte: Banco de dados do campo da pesquisa de mestrado de Ramon Coelho da Cruz, 2012.

Nota-se que todos os empreendimentos imobiliários se situam em área que é limítrofe entre as regiões administrativas de Belo Horizonte: Norte e Venda Nova. Como a área que compreende o Vetor Norte de Belo Horizonte inclui parte da região

administrativa Pampulha, pontua-se que essa área dista desta delimitação do trabalho de campo que definiu como área de amostragem do Vetor Norte de Belo Horizonte uma área em torno da CAMG aproximadamente de cinco quilômetros a leste (em direção ao centro principal de Belo Horizonte).

Ressaltemos que a Pampulha apresenta outra dinâmica no mercado imobiliário que lhe é peculiar, com exceção do bairro Jaraguá que as publicidades dos produtos imobiliários localizados neste bairro fazem menção ao norte de Belo Horizonte (FIGURA 12). O bairro Jaraguá vivencia há mais tempo o que podemos assim denominar de *boom* imobiliário junto ao bairro vizinho Dona Clara – também da regional Pampulha. Esse *boom* imobiliário recentemente vem ocorrendo nos bairros populares das regionais Norte e Venda Nova.



FIGURA 12 – Capa do *folder* do empreendimento Jardim Jaraguá.
Fonte: Tetum Engenharia, Morus Imóveis, Agência Madri, 2012.

É importante destacar que os bairros Jaraguá e Dona Clara pertencem à regional Pampulha e são limítrofes a bairros da região Norte, separados apenas pelo Aeroporto da Pampulha. Esses dois bairros da região Pampulha majoritariamente ocupados pela classe média possuem características tanto de uma região quanto da outra. Tal fato permite ao mercado imobiliário usar nas publicidades as vantagens que ambas as regiões possuem, como percebemos na frase chamativa que justifica a escolha pelo investimento e compra do imóvel: “Bons ventos te trazem para o Norte” e “Visite o apartamento mais charmoso do Jaraguá” (FIGURA 12) em que os “bons ventos” se relaciona aos investimentos e valorização do Vetor Norte de Belo Horizonte, e a ênfase que classifica o tipo ideal de consumidor que seria uma classe

de média a alta renda, característica da área entorno da Lagoa da Pampulha ao se referir no *folder* publicitário que é o “apartamento mais charmoso...”.

Os imóveis residenciais relacionados na Tabela 2 são de vários tipos, visando atender desde os usuários/consumidores de média baixa renda (classe C) aos de média a alta renda (classes A e B). Todos são de empreendedores imobiliários ou principais e grandes construtoras/incorporadoras que atuam no país inteiro ou ao menos no sudeste brasileiro.

Pelo padrão arquitetônico, percebemos a que classes sociais tais empreendedores imobiliários buscam atingir com seus produtos/empreendimentos. Discutiremos mais a respeito disso junto aos registros fotográficos realizados em campo dos respectivos empreendimentos em construção e a área entorno deles. Já os empreendimentos que estavam em lançamento serão analisados através da maquete ou da projeção da fachada do prédio.

Seguindo a ordem da Tabela 2, começemos pelos empreendimentos Portal Vistas do Horizonte Linha Verde e Veredas Vistas do Horizonte, ambos da Direcional Engenharia. Eles focam em uma publicidade que enfatiza serem empreendimentos diferenciados para a área do Vetor Norte de Belo Horizonte, já que se denominam de padrão arquitetônico mais arrojado, como mostra a maquete fotografada no *stand* de vendas instalado no terreno onde serão implantados os empreendimentos (FOTO 7).

Tais empreendimentos são voltados para uma classe média com médio a alto poder aquisitivo. Por isso, a publicidade da Direcional Engenharia explora a localização desses dois empreendimentos, já que esses, além de possuir saída fácil para a Linha Verde, atributo inclusive anexada ao nome do empreendimento, estão bem próximos aos novos e principais equipamentos urbanos do Vetor Norte de Belo Horizonte, como o novo shopping Estação BH e terreno em frente, onde futuramente será instalada a nova Catedral Metropolitana, e a CAMG.



FOTO 7 – À esquerda: maquete do empreendimento Veredas Vistas do Horizonte da Direcional Engenharia. À direita: terreno onde será construído o empreendimento no bairro Floramar.
Fonte: Ramon Coelho da Cruz, fotos de 07/2012.

Logo depois desses produtos da Direcional Engenharia, a menos de dois quilômetros de distância, outro empreendimento residencial que se direciona ao usuário/consumidor com maior poder aquisitivo é o residencial Mirante José Lucas Ferraz (JLF – Foto 8) das incorporadoras Santacruz e Gaya. Ele tem sido chamado pelos corretores imobiliários como o residencial “*top*” do Vetor Norte de Belo Horizonte devido a sua localização e estruturas de lazer.

O residencial Mirante JLF estava em lançamento durante a realização do campo desta pesquisa, em Julho de 2012, e se encontra em construção desde o mês de Dezembro de 2012. Ele terá torre única e um acabamento arquitetônico mais arrojado (**TABELA 2, FOTO 8**).

Como vantagens locacionais, temos o fator desse estar, de um lado, entre um dos bairros mais privilegiados da regional Norte, o Planalto, e de outro lado, por estar ao lado do shopping Estação BH e estação intermodal Vilarinho do bairro Venda Nova da regional Venda Nova, e também possuir saída fácil para a Linha Verde – Av. Cristiano Machado.



FOTO 8 – À esquerda: terreno e *outdoor* de publicidade onde será instalado o Residencial Mirante JLF da Santacruz e Gaya no bairro Planalto (ao lado do bairro Venda Nova). À direita: desenho da fachada do prédio retirado do *folder* publicitário.

Fonte: Ramon Coelho da Cruz, foto de 07/2012 e *folder* publicitário de 2012 elaborado por www.lopes.com.br/mg.

Outro diferencial para essa área aqui, considerada do Vetor Norte de Belo Horizonte, é que os três primeiros empreendimentos imobiliários residenciais analisados (Portal Vistas do Horizonte Linha Verde, Veredas Vistas do Horizonte e residencial Mirante JLF) trazem uma inovação através da verticalização mais intensa – serão prédios com mais de 10 andares –, incomum nessa área próxima a Linha Verde – Av. Cristiano Machado com sentido à Venda Nova.

Antes da construção deles, e ainda atualmente, impera um perfil horizontal de moradias, sendo que quando há presença de prédios residenciais, os mesmos possuem em média de quatro a cinco andares.

Com financiamento do banco Caixa Econômica Federal, os empreendimentos imobiliários residenciais da construtora Tenda visam à demanda pouco solvável do mercado imobiliário.

Em geral, o público consumidor dos imóveis da construtora Tenda é representado por grande parte da população que possui de baixa a média renda e que também necessita de financiamento para adquirirem a casa própria, seja através das facilidades do Estado como o subsídio e financiamento pelo programa MCMV, seja por maneiras semelhantes que os garantem financiamento com baixos juros.

Os produtos imobiliários condizentes a essa situação são os prédios residenciais de baixo padrão arquitetônico, e que na área do Vetor Norte de Belo

Horizonte vem se localizando no interior dos bairros, e em áreas que eram menos valorizadas por estarem em fundo de vale, próximas a córregos e vilas/favelas. Como exemplo desse tipo de empreendimento imobiliário residencial tem-se os residenciais Las Palmas Life, Bosque dos Pinheiros e Di Stefano Life (**Fotos 9 e 10**).



FOTO 9 – À esquerda: residencial Las Palmas Life. À direita: ao fundo da mata está o residencial Bosque dos Pinheiros que fica em frente ao residencial Las Palmas Life – ambos empreendimentos da TENDA.

Fonte: Ramon Coelho da Cruz, fotos de 07/2012.



FOTO 10 – À esquerda: fundo de vale no bairro Juliana onde está inserido o residencial Di Stefano Life da TENDA, em construção. À direita: residencial Di Stefano e perfil das moradias ao redor.

Fonte: Ramon Coelho da Cruz, fotos de 07/2012.

Com um acabamento e padrão arquitetônico denominado neoclássico, a construtora Tenda oferece também nessa área outros produtos que atendem a uma demanda que possui média renda, exige um imóvel residencial diferenciado dos denominados “populares”, e, ao mesmo tempo, que não seja “nobre/luxuoso” e não

ultrapasse o poder aquisitivo desse tipo de cliente/consumidor. Visando essa parcela da população que também pode ser contemplada com subsídio e financiamentos através dos bancos federais do Estado/Governo, e tomando novamente como exemplo o programa MCMV que contempla famílias com até dez salários mínimos de renda familiar, a Tenda e demais construtoras têm apresentado produtos imobiliários para uso residencial que tenham algum diferencial qualitativo.

O diferencial qualitativo pode ser, inclusive, elevadores em prédios que ultrapassam em média os seis andares, como o exemplo do residencial Buenos Aires Tower na Foto 11.

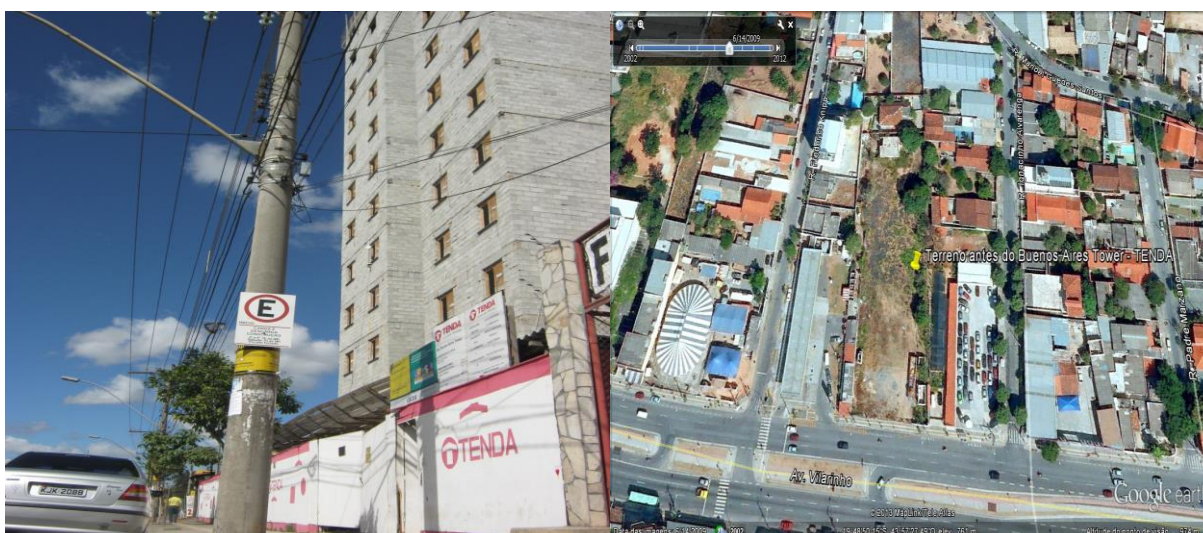


FOTO 11 – À esquerda: residencial Buenos Aires Tower da TENDA na Av. Vilarinho. À direita: imagem de satélite anterior a instalação do empreendimento, *adaptada com marco no terreno*. Fonte: Ramon Coelho da Cruz, foto de 07/2012; Google Earth, banco de imagem de satélite – 14/06/2009, *adaptada por Ramon Coelho da Cruz (2012)*.

Este empreendimento é o mais elevado da área em que está inserido. Podemos perceber na imagem de satélite (**Foto 11**) do banco de imagens do Google Earth que data de 14/06/2009, antes da implantação desse empreendimento a característica que prevalecia na área entorno era de moradias de perfil horizontalizado. Até então, também não existia em Venda Nova empreendimentos imobiliários residenciais que chegavam a mais de dez andares.

O Buenos Aires Tower da Tenda que está previsto para estar concluído e entregue em meados do ano de 2013 é um dos primeiros que indica o início de uma verticalização mais intensa nessa área central de Venda Nova.

Os diferenciais qualitativos que a Tenda e outras construtoras e incorporadoras têm agregado a seus empreendimentos imobiliários residenciais para

atrair a classe média de média renda incluem elevador automático, pequena varanda e conjunto de banheiros completo e de lavabo (que não possui ducha para banho), além da área denominada condominial com pequenos espaços para um salão de festas, churrasqueira.

Alguns empreendimentos contam também com espaços de lazer para crianças e adultos como playgrounds, piscina e academia. Isso está, em certa medida, relacionado também à localização em que esses empreendimentos serão instalados, ou seja, se há vantagens locacionais, a necessidade de incluir diferenciais qualitativos se intensifica, pois o caráter de “residencial popular” não vai condizer com os equipamentos e demais moradias do local. Como exemplos, seguem os residenciais Le Grand Bariloche Life e Le Grand Villa Real Tower, da Tenda, que estão em construção em uma excelente localização do bairro Parque São Pedro, limítrofe ao bairro Venda Nova como se vê na Foto 12.



FOTO 12 – À esquerda: residenciais Le Grand Bariloche Life/Le Grand Villa Real Tower em construção da TENDA. À direita: área em frente aos empreendimentos imobiliários: estacionamento do shopping Norte e supermercado Epa Plus e vista de parte do “centro comercial” de Venda Nova. Fonte: Ramon Coelho da Cruz, fotos de 07/2012.

Percebemos através dos nomes dos empreendimentos e com consultas aos corretores imobiliários que quanto mais nomes derivados de língua estrangeira o empreendimento residencial/produto que oferecem tiver, nomes que denotam ordem de grandeza (como *Le Grand*, *Tower*) ou remetem à qualidade de vida (como *Life*) significa que, mais dos chamados “diferenciais qualitativos” estarão inclusos.

O residencial Le Grand Bariloche Life da Tenda não terá elevador por ter apenas cinco andares, mas contará com o serviço de água e gás canalizado

individual⁵⁹, uma pequena varanda em todos os apartamentos, além de sua área condominial (ou coletiva) ter incluso estacionamento próprio, um pequeno espaço *gourmet* com churrasqueira e piscina, e *playground* para as crianças. Esses “diferenciais qualitativos” que, de certa forma, são nomeados e vendidos como *Le Grand e Life*.

Já o residencial *Le Grand Villa Real Tower*, terá entre oito a nove andares, elevador automático, pequena varanda em todos os apartamentos, estacionamento próprio e espaço *gourmet* com churrasqueira e *playground*, tais diferenciais qualitativos que correspondem as palavras *Le Grand* e *Tower* agregados ao nome do residencial. Neste mesmo terreno, há também outros empreendimentos que foram entregues pela Tenda e já foram ocupados, como os residenciais *Portinari Tower* e *Bahamas Life*, relacionados no Mapa 3.

Pelo número de empreendimentos recém construídos ou em construção nessa área entorno de Venda Nova no Vetor Norte de Belo Horizonte, percebemos a maior atuação da construtora Tenda. Depois, se destaca a vinda e atuação da construtora Rossi nessa área. Com as experiências de entrevistas e relatos durante o trabalho de campo percebemos também que a marca Rossi é relacionada a oferecer produtos imobiliários para a população de média renda, o que em certa medida explica que seus empreendimentos imobiliários nessa área são bem recentes, objetivam o atual ingresso deste tipo de usuário/consumidor no norte da metrópole.

Os dois principais empreendimentos imobiliários residenciais da Rossi em construção na regional Venda Nova são o Rossi Jardins Praças Residenciais e Rossi Mais Primavera (**Fotos 13 e 14**). Nota-se que o nome da construtora está agregado ao nome dos residenciais, demonstrando a consolidação da sua marca e identificação com o tipo de cliente/consumidor que espera atrair e obter.

⁵⁹ Em Belo Horizonte e RMBH é comum que os prédios residenciais compartilhem o consumo de água que é cobrado em conjunto e/ou agregado ao valor mensal do condomínio. E poucos são os bairros que possuem gás canalizado. Sendo mais comum a venda e consumo do gás em vasilhame/botijão. Ter estes serviços cobrados por apartamento (de maneira individual) é de fato um diferencial para um empreendimento residencial nessa localização.



FOTO 13 – À esquerda: residencial Rossi Jardins Praças Residenciais. À direita: área entorno ao empreendimento imobiliário cercado de casas residenciais denominadas casas coloniais.
Fonte: Ramon Coelho da Cruz, fotos de 11/2012.



FOTO 14 – À esquerda: *stand* da ROSSI entre os seus empreendimentos à venda: de um lado o residencial Rossi Jardins Praças Residenciais pronto e do outro o residencial Rossi Mais Primavera em construção. À direita: vista pela Rua Padre Pedro Pinto dos edifícios do residencial Rossi Mais Primavera localizados na Avenida Vilarinho.
Fonte: Ramon Coelho da Cruz, fotos de 11/2012.

Tanto na Foto 13 quanto na 14, visualizamos que os dois residenciais da Rossi são empreendimentos que também se destacam na paisagem por representarem a chegada e inserção de uma verticalização pouco ou nada existente antes nessa área e adjacências. Isso reafirma o que já detalhamos nos demais empreendimentos das outras construtoras/incorporadoras relatadas na Tabela 2. Trata-se de empreendimentos imobiliários residenciais verticalizados que ainda destoam do padrão arquitetônicos das moradias dos bairros em que estão inseridos, onde prevalecem as moradias de perfil horizontalizado ou das chamadas casas coloniais e/ou germinadas que possuem de dois a, no máximo, três andares.

Nosso interesse aqui em demonstrar a verticalização sendo intensificada na área central Venda Nova e Vetor Norte de Belo Horizonte através desses empreendimentos imobiliários residenciais, é para reafirmar a valorização imobiliária que essa área de Belo Horizonte vem experimentando em curto espaço de tempo e de maneira bem rápida e como isso pode repercutir e contribuir para um maior adensamento populacional nesta área da metrópole nos próximos anos.

Se tomarmos como referência o tipo de quarto (casal/solteiro) para o número de apartamentos de cada empreendimento imobiliário residencial relacionado na Tabela 2, teremos aproximadamente até o ano de 2015 (previsão de entrega do mais recente destes empreendimentos) a inserção de 10 a 15 mil⁶⁰ habitantes fixos em um raio de 5km entorno a CAMG.

3.1.2.1 A valorização imobiliária

Como dito anteriormente, os bairros denominados “bairros populares” da “região de Venda Nova” e/ou Vetor Norte de Belo Horizonte vem experimentando a instalação de vários empreendimentos imobiliários residenciais e comerciais não apenas porque essa área da metrópole tem sido o principal vetor de crescimento populacional e de expansão urbana, mas também porque é onde, nos últimos três a quatro anos, os empreendimentos imobiliários têm recebido mais valorização em Belo Horizonte, ou seja, onde tem sido bastante lucrativo investir no mercado imobiliário.

É o que tem demonstrado os dados estatísticos atuais do Instituto de Pesquisas Econômicas e Administrativas – IPEAD/UFMG (2010, 2011, 2012) e a metodologia utilizada nesta pesquisa de dissertação, que consistiu em um levantamento de um banco de dados das ofertas de vendas de imóveis residenciais nos principais bairros da “região de Venda Nova” através da seção de classificados do principal jornal de Belo Horizonte e de Minas Gerais o jornal Estado de Minas.

A escolha pela avaliação da valorização imobiliária tomando como parâmetro os empreendimentos imobiliários residenciais do tipo apartamento e não os comerciais se deve ao fato de que os imóveis residenciais do tipo apartamento ter

⁶⁰ O cálculo desta projeção simples do incremento populacional através dos usuários dos empreendimentos da Tabela 2 foi realizado considerando a média de 3 a 4 moradores por número de apartamento, visto que alguns apartamentos são de 3 quartos – sendo 2 quartos para solteiros e 1 para casal –, e outros de 2 quartos – sendo todos 1 quarto para casal e 1 para solteiro. Se hipoteticamente tivermos 2 pessoas no quarto de casal e de 1 a 2 pessoas em cada quarto de solteiro o resultado aproximado é de 10.000 a 15.000 pessoas ao todo residindo nestes empreendimentos.

um padrão, que, portanto, não varia muito e permite comparações mais simplificadas, diferente dos imóveis comerciais que vão desde uma sala para escritório a um galpão para instalação de grandes lojas.

Geralmente, onde há valorização dos imóveis residenciais, independente do tipo analisado (se casa ou apartamento, por exemplo), há também valorização dos imóveis para uso comercial como podemos constatar nos relatos de pequenos comerciantes e fotos anteriores que revelam uma remodelação do comércio e dos serviços na área central Venda Nova decorrente dessa valorização imobiliária e chegada de novos usuários/consumidores que essa atraiu e/ou proporciona.

Outro ponto importante da escolha da metodologia por empreendimentos imobiliários residenciais se deve ao fato de que o impacto da instalação desses empreendimentos em uma área urbana é mais relevante que a instalação de comércio e serviços, pois os habitantes dos imóveis residenciais terão um fluxo contínuo e fixo que pode incidir em uma centralidade contínua, enquanto os clientes/consumidores dos comércios e serviços provocam um fluxo momentâneo que pode causar uma centralidade cambiante (WHITACKER, 1997 *apud* SPOSITO, 2005).

Detalhando um pouco mais, a metodologia se consistiu em verificar o valor dos imóveis residenciais do tipo apartamento anunciados no primeiro domingo de cada mês no caderno de Classificados – Imóveis do jornal Estado de Minas, considerando um período de quatro anos: sendo dois anos anteriores à inauguração da CAMG (anos de 2008 e 2009) e dois anos posteriores à inauguração da CAMG (anos de 2010 e 2011).

A metodologia considerou como recorte geográfico a oferta de imóveis residenciais do tipo apartamento de 2 e 3 quartos nos principais bairros do Vetor Norte de Belo Horizonte que distam em no máximo cinco quilômetros da CAMG, o que compreende os bairros da regional Venda Nova e o bairro Vila Clóris da regional Norte. A coleta dos dados foi realizada no primeiro trabalho de campo dessa pesquisa que se deu no mês de fevereiro de 2012.

A seguir, em forma de dados de tabela demonstraremos como o valor em reais através da quantidade de apartamentos de 2 e 3 quartos ofertados (respectivamente nas **Tabelas 3 e 4**), no caderno de Classificados – Imóveis – do jornal Estado de Minas, em cada ano do período analisado expressam a valorização imobiliária nessa área do recorte territorial desta pesquisa.

Para facilitar nossa análise destacamos a média que considera o maior número de apartamentos ofertados durante cada ano e seu respectivo valor em reais, que fora, portanto, considerado como o valor médio do apartamento segundo o número de quartos desse em cada ano.

Tabela 3 – Valores e respectiva quantidade de Apartamentos de 2 quartos ofertada na "região de Venda Nova" entre os anos de 2008-2011				
Valores em R\$	Quantidade ofertada por anos			
	2008	2009	2010	2011
40.000-50.000	1	0	0	0
50.000-60.000	9	0	0	0
60.000-70.000	5	9	2	0
70.000-80.000	3	10	0	0
80.000-90.000	1	6	2	0
90.000-100.000	0	1	2	2
100.000-110.000	0	1	2	4
110.000-120.000	0	0	0	11
Acima de 120.000	3	1	3	29
Totais	22	28	11	46
Legenda =		Média		

Fonte: *Classificados Imóveis* do jornal *Estado de Minas*, 2008-2011, adaptação e organização dos dados por Ramon Coelho da Cruz, 2012.

Tabela 04 – Valores e respectiva quantidade de Apartamentos de 3 quartos ofertada na "região de Venda Nova" entre os anos de 2008-2011				
Valores em R\$	Quantidade ofertada por anos			
	2008	2009	2010	2011
45.000-60.000	4	0	0	0
60.000-85.000	7	1	1	0
85.000-100.000	1	6	0	0
100.000-115.000	0	0	1	0
115.000-130.000	2	5	1	0
130.000-145.000	0	0	2	2
145.000-160.000	2	1	2	2
160.000-175.000	0	0	2	2
Acima de 175.000	2	0	8	16
Totais	18	13	17	22
Legenda =		Média		

Fonte: *Classificados Imóveis* do jornal *Estado de Minas*, 2008-2011, adaptação e organização dos dados por Ramon Coelho da Cruz, 2012.

Antes de termos os dados consolidados da valorização imobiliária dessa área da metrópole, várias reportagens dos principais jornais de Belo Horizonte já noticiavam que o Vetor Norte de Belo Horizonte havia se tornado o foco do mercado imobiliário devido à rápida valorização que seus bairros populares adquiriam ano a ano.

Dentre as reportagens, destaca-se a do jornal *O Tempo*, datada em 14/09/10, que traz a fala do vice-presidente da área imobiliária do Sindicato da Indústria da Construção Civil (Sinduscon-MG) na época, José Francisco Couto de Araújo Cançado. Ele já apontava uma valorização de 100% nos imóveis localizados nas imediações da CAMG nos últimos três anos (LABBATE, 2010).

Conforme os dados demonstrados nas Tabelas 03 e 04, a valorização nos imóveis residenciais do tipo apartamento nesta área norte de Belo Horizonte chegou a valores iguais ou superiores a 100%, considerando o valor médio em reais dos apartamentos de 2 quartos durante os anos de 2008 a 2011. Analisando da mesma maneira os apartamentos de 3 quartos, o valor chega a ser igual ou superior a 105%.

Para não incorrerem em erros de generalização ao nos basearmos na análise de valorização de imóveis residenciais tomando em consideração apenas um dado, os classificados de jornais, e para efeito de uma posterior comparação, utilizamos também os dados estatísticos referentes ao preço de venda dos imóveis residenciais em Belo Horizonte da fundação IPEAD/UFMG, em que o preço dos imóveis é relacionado por classes de bairros⁶¹. Levando em conta a característica da “região de Venda Nova”, consideramos os dados de preços de imóveis referentes a bairro popular e dados do mês inicial – janeiro – dos anos de 2008 a 2012.

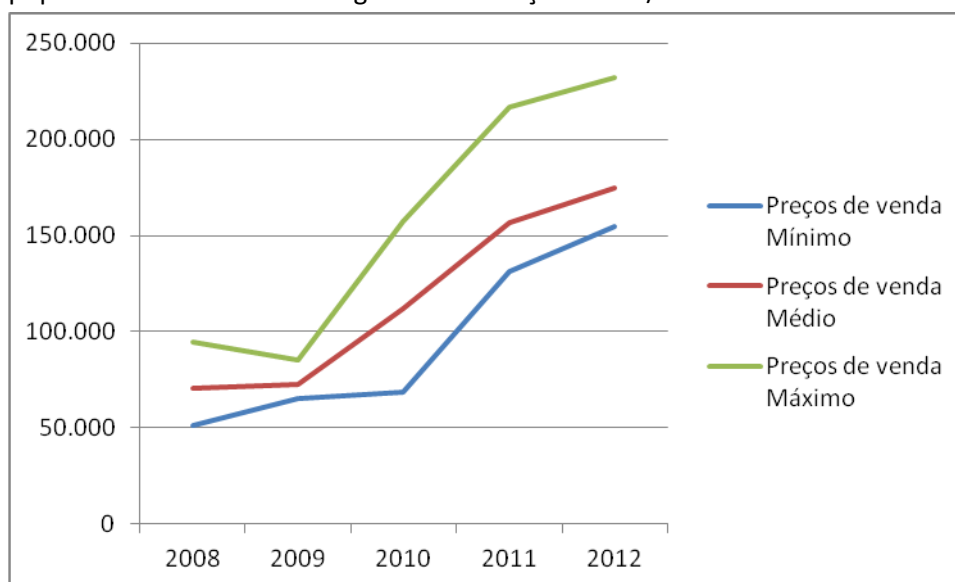
⁶¹ Os bairros de Belo Horizonte são classificados em quatro grupos de acordo com a renda média mensal do chefe do domicílio. Os bairros da classe 1 - Popular são aqueles cuja renda é inferior a 5 salários mínimos (SM). Os bairros da classe 2 - Médio possuem renda igual ou maior a 5 SM e menor que 8,5 SM. Os bairros da classe 3 - Alto tem renda igual ou maior a 8,5 SM e menor que 14,5 SM. Finalmente, o grupo da classe 4 - Luxo possui renda igual ou superior a 14,5 SM (IPEAD/UFMG, 2005). Adaptando estes dados a esta pesquisa de dissertação e para efeito de comparação perceberemos que os bairros da regional Venda Nova se caracterizam como bairros populares, sendo alguns destes bairros mesclados com uma pequena porção da população que os caracterizaria como bairros médios (o que acontece, por exemplo, com o bairro Venda Nova), mas, mesmo assim, sobressai à classificação destes como bairros populares, por isso usaremos os dados do IPEAD/UFMG (2008-2012) considerando bairro popular. Os valores dos preços de imóveis residenciais tipo apartamento não variam muito entre os bairros populares e bairros médios, o que também nos fez manter a comparação com a pesquisa própria do valor dos apartamentos encontrados nos anúncios/classificados de jornais que incluíram o bairro Vila Clóris pertencente a regional Norte e considerado bairro médio.

Os Gráficos 2 e 3 mostram os preços de venda mínimo, médio e máximo em reais (no eixo vertical – X) de apartamentos em Belo Horizonte de 2 e 3 quartos respectivamente segundo dados da fundação IPEAD/UFMG nos anos de 2008 a 2012 (no eixo horizontal - Y).

Em uma análise qualitativa dos valores de venda mínimo, médio e máximo dos apartamentos segundo os dados do IPEAD/UFMG e dos anúncios/classificados de jornal percebemos similaridades entre eles. O percentual de valorização dos imóveis será maior nos dados do IPEAD/UFMG apresentados nos Gráficos 2 e 3 porque o período considerado é de cinco anos.

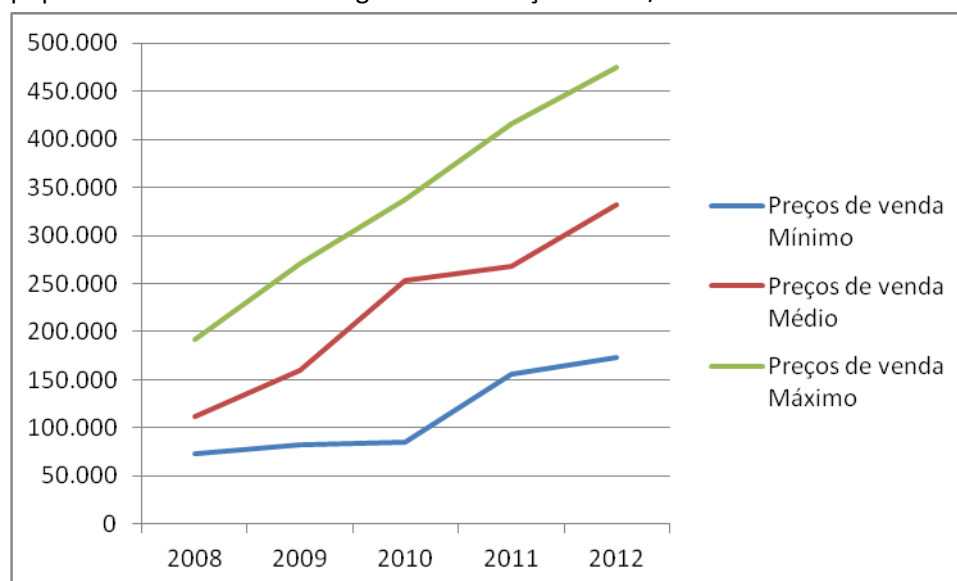
Ao levarmos em consideração que a valorização dos imóveis residenciais tem apresentado uma valorização contínua em Belo Horizonte nos últimos sete anos, segundo informações fornecidas pelo Sinduscon-MG, quanto mais anos forem considerados durante esse período, maior será o percentual de valorização imobiliária.

GRÁFICO 02 – Preço de venda dos apartamentos de 2 quartos em bairro popular de Belo Horizonte segundo a fundação IPEAD/UFMG



Fonte: Ramon Coelho da Cruz, 2012, segundo dados do IPEAD/UFMG (2008-2012).

GRÁFICO 3 – Preço de venda dos apartamentos de 3 quartos em bairro popular de Belo Horizonte segundo a fundação IPEAD/UFMG



Fonte: Ramon Coelho da Cruz, 2012, segundo dados do IPEAD/UFMG (2008-2012).

Ao mesclar e comparar os dados da pesquisa própria dos anúncios/classificados de jornal e dados do IPEAD/UFMG é importante retomarmos que a característica dos bairros da regional Venda Nova é de bairros populares (IPEAD/UFMG, 2005), e do bairro Vila Clóris da regional Norte é de bairro médio (IPEAD/UFMG, 2005).

Para efeito de comparação escolhemos a média obtida dos dados construídos segundo a oferta da quantidade de apartamentos ofertada e valores em reais desses nos classificados de jornal, e o valor de venda médio dos apartamentos segundo os dados do IPEAD/UFMG, vejamos então a Tabela 05.

TABELA 5 - Comparação do preço médio de venda dos apartamentos (AP) de 2 e 3 quartos (Q) em bairro popular de Belo Horizonte no período de 2008-2011 segundo dados dos classificados de jornal e dados do IPEAD/UFMG				
Ano	Preço médio de venda de AP de 2Q (em R\$)		Preço médio de venda de AP de 3Q (em R\$)	
	Média dos Classificados	Valor médio IPEAD/UFMG	Média dos Classificados	Valor médio IPEAD/UFMG
2008	50.000 a 60.000	70.866	60.000 a 85.000	111.398
2009	70.000 a 80.000	72.685	85.000 a 100.000	159.406
2010	Acima de 120.000	111.830	Acima de 175.000	253.199
2011	Acima de 120.000	156.595	Acima de 175.000	267.511

Fonte: Ramon Coelho da Cruz, 2012 através de banco de dados próprio baseado em anúncios/classificados do jornal Estado de Minas (2008-2011) e dados do IPEAD/UFMG (2008-2011).

Ao levar em consideração que os anúncios e classificados de jornal compreendem valores baseados especificamente no recorte territorial desta pesquisa de dissertação, e os dados do IPEAD/UFMG consideram todo o território de Belo Horizonte, é possível fazer uma comparação qualitativa dos valores médios dos apartamentos encontrados em ambos os dados.

No ano de 2008, o valor médio dos apartamentos de 2 e 3 quartos anunciado na pesquisa do IPEAD/UFMG foram superiores à média encontrada nos classificados de jornal.

No ano de 2009, o preço médio do apartamento de 2 quartos foi similar em ambos os dados. Apenas o preço médio de apartamento de 3 quartos em 2009 dos classificados de jornal foi superior aos dados do IPEAD/UFMG.

Já no ano de 2010, enquanto o valor médio de apartamento de 2 quartos nos classificados de jornal foi superior aos dados do IPEAD/UFMG, os dados do valor médio em apartamentos de 3 quartos em ambos os dados foram similares. Assim como no ano de 2011, os preços médios de apartamentos de 2 e 3 quartos também ficaram dentro da mesma faixa de valores em ambos os dados.

Através dessa comparação levantamos algumas considerações: os bairros da “região de Venda Nova” ora se apresentam com valores médios de apartamento tanto de 2 quartos quanto de 3 quartos, inferiores ou condizentes aos de bairros populares se considerarmos todo o território de Belo Horizonte dentre os anos de 2008 e 2009.

Durante o período dos anos de 2010 a 2011, os valores médios dos apartamentos na “região de Venda Nova” passam todos a serem similares aos de bairros populares de toda a Belo Horizonte ou até mesmo se aproximam dos valores médios praticados em bairros classificados como médios⁶².

Tais dados nos faz, levantar também, a hipótese de que esse aumento dos preços médios dos imóveis residenciais na “região de Venda Nova” e/ou área entorno a CAMG, e a valorização imobiliária dessa área, têm buscado atrair e/ou fixado usuários/consumidores com padrão socioeconômico de maior renda daqueles que se encontravam anteriormente nessa área.

⁶² ao compararmos com base nos dados completos da fundação IPEAD/UFMG de 2008 a 2012.

3.2 Chegou um shopping de grande porte! O Estação BH

Os *shoppings centers*, “como os supermercados e os hipermercados, representam uma grande força de concentração e de rentabilidade espacial” (VILLAÇA, 2001, p. 306). Baseiam-se na economia de aglomeração, concentram pessoas e fluxos, além de proporcionar um elevado volume de vendas por unidade de área, portanto, uma alta rentabilidade.

Através do shopping center, o promotor imobiliário produz e põe à venda, em poucos anos, “pontos” que o comércio tradicional levaria décadas para produzir com as aglomerações tradicionais de comércio e serviços. É claro que o próprio shopping center depende, para seu sucesso, de um bom “ponto”, de uma boa localização (VILLAÇA, 2001, p. 304).

O Shopping Estação BH da administradora BR Malls foi construído em conjunto com a empresa *Cyrela Commercial Properties* (CCP) e é o primeiro shopping de grande porte instalado no Vetor Norte de Belo Horizonte. Foi inaugurado no dia 23 de Maio de 2012 (REPORTAGEM 13 – ANEXO A) e está instalado acima da estação intermodal Vilarinho – estação de integração de ônibus da BHTrans e de metrô da CBTU (**FOTO 15**).



Foto 15 – À esquerda: foto aérea do shopping Estação BH e estação intermodal Vilarinho. À direita: entrada principal do shopping Estação BH.

Fonte: À esquerda: foto aérea publicada no jornal Estado de Minas Digital de 13/04/2012. À direita: foto de Ramon Coelho da Cruz, ago. 2012.

Buscando entender como se deu a parceria e o acordo com todas estas empresas envolvidas, e o porquê da instalação do shopping Estação BH no bairro Venda Nova em Belo Horizonte solicitamos três vezes a administração desse shopping uma entrevista que seria feita oralmente, mas que não foi possível ser feita durante a realização dos trabalhos de campo desta pesquisa de dissertação que

aconteceram até meados do mês de Dezembro/2012. Com isso, recorremos a um questionário escrito que foi respondido em tempo hábil pela administração da BR MALLS responsável pelo shopping Estação BH, o qual será incluído nesta análise que se segue.

Quanto à relação das empresas envolvidas na concessão de terreno, instalação e direito de operação, o desenvolvedor de shoppings Marcos Campomizzi Calazans da BRMALLS, que nos respondeu o questionário, afirma:

A CBTU é a dona da Estação Vilarinho, local onde foi construído o shopping Estação BH. A BRMALLS e a CCP fizeram uma parceria para juntas transformarem a estação intermodal em um shopping de médio porte com mais de 150 mil metros quadrados construídos. A CBTU ficou como concessionária, dona de todo o imóvel e a BRMALLS e CCP ficaram com o direito de exploração do local por tempo previsto em contrato. A BRMALLS e CCP decidiram que a BRMALLS seria a responsável por desenvolver e operar o shopping durante a exploração comercial (Marcos Campomizzi Calazans, entrevista escrita concedida pelo shopping Estação BH em 30/01/2013).

Mesmo sendo um shopping de porte médio considerando o contexto deste tipo de empreendimento no país segundo o entrevistado, o shopping Estação BH pode ser considerado um grande empreendimento no contexto local e por fazer parte da remodelação do comércio e dos serviços no Vetor Norte de Belo Horizonte, especialmente de Venda Nova, principal bairro da região administrativa de mesmo nome, onde fora instalado.

A segunda questão do questionário prossegue essa entrevista escrita com a pergunta: - *Por que houve o interesse da instalação do Shopping Estação BH ser no Vetor Norte de Belo Horizonte e sua região metropolitana? Qual o perfil de consumidores vocês objetivam alcançar, atrair?*

A região norte é vista pelos empreendedores como uma região já carente de um shopping nesse porte e com grande vetor de crescimento. Isso incentivou os sócios a desenvolverem o shopping tanto para efeito imediato quanto de longo prazo. O shopping tem foco em atender todas as classes, pela proximidade do Centro Administrativo e Pampulha (classes A e B) quanto à região de Venda Nova (classes B, C e D) (Marcos Campomizzi Calazans, entrevista escrita concedida pelo shopping Estação BH em 30/01/2013).

O intuito desta segunda questão direcionada à administração do shopping Estação BH se deve também ao fato de que, no ano de 1997, o shopping Norte foi instalado na Avenida Vilarinho em Venda Nova, a menos de dois quilômetros de onde está hoje a Estação Vilarinho.

Atualmente, segundo informações de moradores da área entorno ao shopping Norte, este se mantém principalmente pelo cinema e pelo supermercado *Epa Plus*. Ou seja, o empreendimento não teve sucesso em se tornar um shopping de médio porte e que atraísse a população da “região de Venda Nova”. A respeito dessa informação, Calazans nos responde:

O shopping Norte é um empreendimento um pouco menos completo que o shopping Estação BH. Pela visão dos empreendedores, a região carece de um local de lazer completo, aproveitando o fluxo que a estação intermodal fornece (Marcos Campomizzi Calazans, entrevista escrita concedida pelo shopping Estação BH em 30/01/2013).

Prosseguindo a respeito da escolha da localização para o shopping Estação BH em Venda Nova e não em outro local ou área dos municípios do Vetor Norte da RMBH, Calazans faz a importante declaração:

Os empreendedores estudaram todas as regiões da grande Belo Horizonte e identificaram a região norte como região de maior sucesso e crescimento. O conjunto de situações que Venda Nova fornece é perfeito para o cenário de retorno que os sócios vislumbram (Marcos Campomizzi Calazans, entrevista escrita concedida pelo shopping Estação BH em 30/01/2013).

Com essa resposta, Calazans enfatiza que o “conjunto de situações que Venda Nova fornece é perfeito”, o que nos remete a entender também porque o comércio e os serviços vêm sendo remodelados com a chegada de rede de lojas e franquias de nível nacional e regional que como vimos anteriormente vem cada vez mais se concentrando na área central Venda Nova conhecida antes como “centro comercial” e/ou “centro histórico de Venda Nova”.

Voltando a considerar a centralidade e sua redefinição no Vetor Norte de Belo Horizonte, expomos como os impactos da concentração do novo shopping Estação BH, equipamentos urbanos implantados pelo Estado e atual remodelação conjunta do comércio e dos serviços em Venda Nova vão impactar nos fluxos, e principalmente em relação aos transportes, nesta área da metrópole demandando não só do Estado, mas contrapartidas dos empreendimentos de médio a grande porte da iniciativa privada através da implantação de infraestrutura e meios que venham facilitar a acessibilidade e mobilidade nesta área, Calazans fala a respeito:

Não é de hoje que a região norte vem crescendo. O tráfego de veículos vem aumentando a cada ano, não por causa do shopping e sim pelo crescimento da região bem como criação do Centro Administrativo. O shopping ampliou a Cristiano Machado, criou um complexo de viadutos de acesso e renovou a trincheira Vilarinho. Essas contrapartidas executadas melhoraram bastante o fluxo de pessoas. O poder público executa hoje o BRT, que será integrado no shopping Estação BH. Dessa forma o transporte público vai abranger

ainda mais essa população (Marcos Campomizzi Calazans, entrevista escrita concedida pelo shopping Estação BH em 30/01/2013).

Nota-se assim que houve acordo entre o Estado e os empreendedores da iniciativa privada – neste caso do shopping Estação BH – quanto à implantação de infraestruturas em busca de fornecer acessibilidade e mobilidade aos principais equipamentos urbanos do Vetor Norte de Belo Horizonte.

No último estudo de campo realizado em Dezembro de 2012, percebeu-se que obras nas imediações do Shopping Estação BH ainda estão em andamento e não estão concluídas ainda, conforme informou o entrevistado. Colhemos também relatos da população insatisfeita com congestionamentos, que antes não eram tão intensos como vem ocorrendo após a instalação do shopping Estação BH. Eles se demonstram também indignados com a oferta de transporte público nos bairros vizinhos a Venda Nova, que geralmente são feitos por linhas de ônibus chamadas suplementares, compostas por micro-ônibus que não estão suportando a demanda de passageiros que são usuários/consumidores do comércio e serviços, como também do novo shopping Estação BH, concentrados em Venda Nova.

Um dos principais relatos que confirma isto e que iremos descrever aqui é o da senhora Maria Geralda, dona de casa, que possui aproximadamente de 40 a 45 anos de idade, moradora do bairro São Bernardo da regional Norte de Belo Horizonte. Ela estava no ônibus coletivo S65, que faz a linha suplementar São Bernardo-Jardim Europa (Venda Nova) e possui ponto de parada em frente à Estação Vilarinho-Shopping Estação BH. Seu relato foi o seguinte:

Eu não entendo essa nossa prefeitura! Autoriza um shopping deste tamanho aqui em Venda Nova, tem facilitado à volta de lojas importantes no centro de Venda Nova, mas não melhora nossas condições de transporte para vir frequentar aqui. Não tô reclamando do shopping não, achei ótimo ter um shopping grande assim em nossa região, mas vir pra cá tá cada vez mais bravo, mais difícil! Moço eu moro no São Bernardo e apesar de lá termos acesso ao metrô, o bairro é grande e parte do bairro só conta com este ônibus pequeno aqui [o S65]. Tá certo que somos da regional Norte, mas Venda Nova é ao lado, prefiro vir em Venda Nova que no centro de BH. E é uma vergonha e falta de respeito pegar este ônibus em horário de pico, como sou dona de casa prefiro sair em horário mais tranquilo, mas aí tem o inconveniente da demora do ônibus para passar. Disseram que a partir do ano que vem a prefeitura vai nos devolver o ônibus grande, normal para irmos a Venda Nova. Tomara que isso aconteça mesmo, ou se for só boato do povo o pobre vai ter que deixar de ir a Venda Nova, porque além dos engarrafamentos no trânsito ficamos espremidos durante horas nesta lata de sardinha, e olha que estamos só há uns 15 a 20 minutos de Venda Nova hein! Precisa melhorar o transporte sim e o jeito de ir e voltar deste shopping novo, porque os motoristas também estão andando estressados com a volta na entrada e saída de Venda Nova que os obriga agora a dar um retorno naquela avenida Pedro I que está em obras por causa do BRT

[...] (relato de Maria Geralda concedido durante trabalho de campo desta pesquisa realizado em novembro de 2012).

Por cerca de trinta minutos no ponto de ônibus que fica em frente à estação Vilarinho e ao shopping Estação BH, foi possível ouvir vários relatos semelhantes de moradores de bairros da região Norte e Venda Nova que são frequentadores do shopping Estação BH e da área comercial de Venda Nova. É unânime a reclamação quanto à acessibilidade e à mobilidade através dos transportes coletivos e a aprovação tanto da vinda do shopping Estação BH para essa área de Belo Horizonte quanto da remodelação do comércio e dos serviços na área central Venda Nova. Então, para alcançar os objetivos de atrair todas as classes sociais, o shopping Estação BH realmente necessitará de melhorias na acessibilidade e mobilidade por parte do Estado/poder público.

Não é só o bairro e o entorno de Venda Nova dentro do município de Belo Horizonte que é de interesse dos empreendedores do Shopping Estação BH. Por estar bem próximo a CAMG o shopping Estação BH criou um plano de descontos chamado “Lado a Lado” (**FIGURA 13**) visando atrair os funcionários públicos da CAMG e executivos das empresas que ficam na área entorno a CAMG, inclusive nos municípios limítrofes da RMBH.

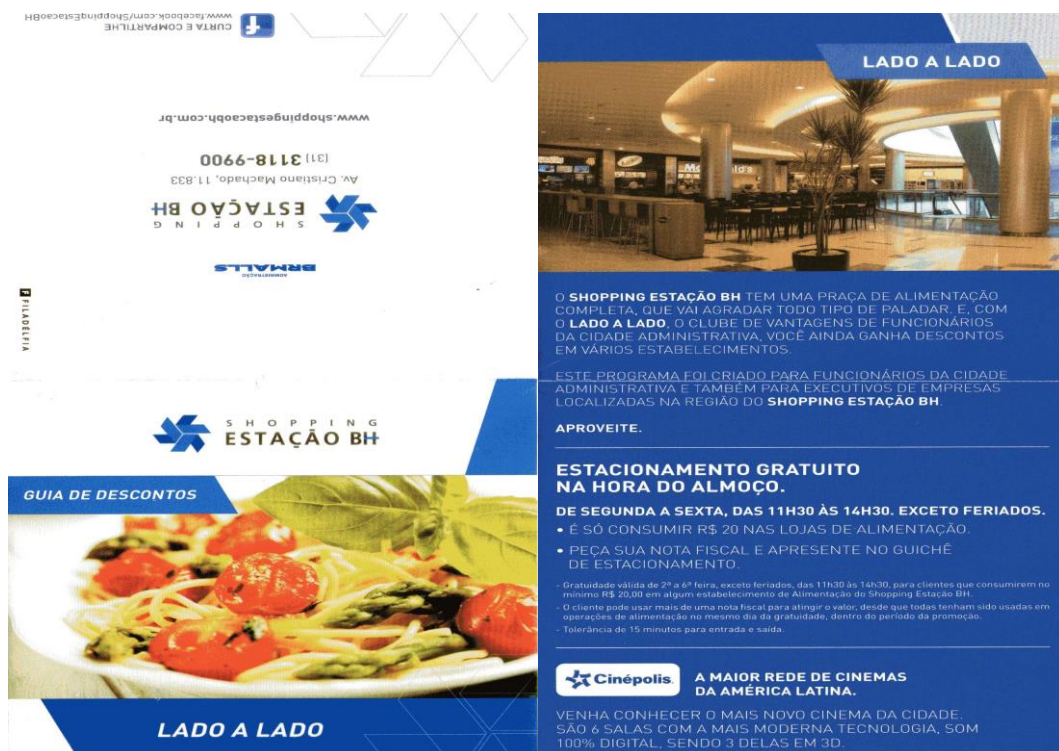


FIGURA 13 – Capa e contra-cap do *folder* publicitário do guia de descontos do Shopping Estação BH: Lado a Lado.
Fonte: Shopping Estação BH, *folder* feito pela agência Filadélfia, Belo Horizonte, 2012.

O empreendimento aproveita a localização estratégica e privilegiada em uma estação intermodal de metrô e ônibus, e o fato de estar em uma via expressa rápida, a Linha Verde, o que possibilita atrair consumidores tanto desta área de Belo Horizonte, como de outras e da RMBH.

“O programa LADO A LADO é muito importante para integrar as empresas com o shopping. A adesão é ótima porque beneficia ambos os lados. É o que chamamos de parceria de sucesso” (Marcos Campomizzi Calazans, entrevista escrita concedida pelo shopping Estação BH em 30/01/2013).

Devido à instalação do Shopping Estação BH ser bem recente em Venda Nova, cerca de sete meses em funcionamento – considerando o período do último trabalho de campo (dezembro/ 2012) e resposta da entrevista escrita (final do mês de janeiro/2013) – não havia uma pesquisa com dados consolidados que nos permitisse verificar o alcance espacial, a influência desse empreendimento na área entorno e nos municípios limítrofes do Vetor Norte da RMBH. Foi feita até mesmo uma pergunta a respeito disso à administração do shopping Estação BH. Foi questionado se conheciam ou se tinham a caracterização de seus clientes/usuários e a resposta foi a seguinte:

O shopping Estação BH foi feito pensando em todas as classes sociais. O que mais encontramos hoje são os passageiros da estação intermodal. Esse público é geralmente morador da região Venda Nova e são classificados socioeconomicamente em B e C. Em contraponto, as classes A e B são as mais vistas durante o horário do almoço, com público de todas as regiões de Belo Horizonte (Marcos Campomizzi Calazans, entrevista escrita concedida pelo shopping Estação BH em 30/01/2013).

Com essa sétima questão do questionário da entrevista escrita, visamos através da resposta complementar os dados da pesquisa, realizada para efeitos de amostragem⁶³, que foi aplicada no shopping Estação BH durante um dos trabalhos

⁶³ Esta pesquisa para efeitos de amostragem fora aplicada catalogando a procedência dos veículos particulares que estivessem em todos os andares do estacionamento do shopping Estação BH. Para isso enviamos um ofício em Julho/2012 solicitando a aplicação desta metodologia à administração do shopping Estação BH. Mas, a resposta nos foi dada depois da data solicitada. Para viabilizar a aplicação desta metodologia proposta no plano de trabalho de campo desta pesquisa, foi necessário adaptarmos as exigências de segurança do estacionamento do shopping Estação BH que não permite anotação com dados dos carros/motos dos usuários/clientes do estacionamento. Então, a tarefa de catalogar as placas dos veículos particulares fora executada no dia de domingo/feriado considerado dia de lazer durante três horas: de 15hs às 18hs e em um dia útil (terça-feira) também durante três horas: de 16hs às 19hs – horários sugeridos pelos lojistas como de maior movimento no shopping Estação BH nesses dias. Com a dificuldade de não poder fazer qualquer tipo de anotação sem prévia autorização da administração do shopping, primeiramente ao chegar ao estacionamento fora catalogada a procedência dos veículos através de suas placas com a utilização de um gravador de voz, um aparelho simples de MP3, isso ocorreu em todos os andares do estacionamento utilizados nos dias respectivos pelos clientes/usuários do shopping. Depois fora catalogada toda procedência

de campo desta pesquisa de mestrado. Através das placas dos veículos individuais (automóveis particulares e motos) estacionados e aqueles que se dirigiram à entrada principal (pela Avenida Cristiano Machado) do estacionamento do shopping durante um período de três horas em um dia útil e um dia de domingo/feriado, foram catalogadas a procedência dos veículos, para então, termos como amostragem a possível procedência dos clientes/usuários desse novo shopping.

Assim obteríamos também o alcance espacial que aqui é similar ao raio de influência desta nova expressão de centralidade, que por sua vez, também redefine a centralidade em Venda Nova e sua área entorno que inclui os municípios limítrofes do Vetor Norte da RMBH.

O entrevistado respondeu a questão com foco nas classes sociais, o que era esperado pelo foco deste tipo de empreendimento estar nos consumidores, mas, mesmo assim, nos demonstrou que consumidores que possuem maior renda em Belo Horizonte tem frequentado o novo shopping durante o horário de almoço como lugar do encontro, do entretenimento. Isso reforça o objetivo dos empreendedores em oferecer um local com lazer completo, o que vem sendo atendido pelos clientes/usuários.

Quanto à pesquisa própria de amostragem que catalogou a procedência dos clientes/usuários do shopping Estação BH, segundo as placas dos veículos individuais/particulares, o resultado tanto em um dia útil, quanto em um dia de domingo/feriado expressaram também maior frequência de moradores de Belo Horizonte (**TABELA 6 e 7**).

Em seguida, nota-se a frequência expressiva dos moradores dos municípios limítrofes à “região de Venda Nova”, ou seja, pertencentes ao Vetor Norte da RMBH (com exceção de Contagem⁶⁴). Santa Luzia e Vespasiano, que são os municípios

dos carros/motos que entravam pela entrada denominada de principal, que fica na Avenida Cristiano Machado, parte que fica atrás da estação intermodal Vilarinho, durante o restante do período de tempo proposto. Foram catalogadas as placas cujas letras da localidade de origem eram visíveis a olho nu, pois não era permitido ficar na entrada do estacionamento e sim na calçada ao lado e choveu cerca da metade do período do tempo escolhido nos dois dias.

⁶⁴ Por se tratar de uma pesquisa de amostragem a margem de erros é alta. E precisa-se levar em consideração que a localidade da placa do veículo nem sempre pode ser similar à origem de moradia do usuário/cliente que utiliza o estacionamento do shopping Estação BH. O que hipoteticamente pode ser pensado no caso de Contagem/MG que teve um número expressivo de placas catalogadas, principalmente durante o domingo (Tabela 07). Além do fato de que em Contagem há a concentração de muitas lojas de venda e troca de automóveis – um serviço especializado que é presente nesta área industrial da RMBH – muitas destas lojas já possuem o serviço de despachante, em que o veículo sai com emplacamento do município da concessionária/loja de revenda-troca. Outro fato importante de se considerar quanto à relevância do número de placas de Contagem/MG que fica em

mais limítrofes a Venda Nova, da área entorno a CAMG, destacaram-se com maiores números de placas catalogadas em ambos os dias, depois de Belo Horizonte.

TABELA 6 – Origem dos clientes/usuários do Shopping Estação BH		
Parcial de um dia de Domingo		
Município	Nº de Placas Colhidas/Veículos	Percentual
Belo Horizonte	479	65,1%
Santa Luzia	77	10,5%
Vespasiano	62	8,4%
Lagoa Santa	31	4,2%
Pedro Leopoldo	30	4,1%
Ribeirão das Neves	21	2,8%
Contagem	19	2,6%
Sabará	9	1,2%
São José da Lapa	8	1,1%
Total Geral	736	100,0%

Fonte: Ramon Coelho da Cruz, 2012.

TABELA 7 – Origem dos clientes/usuários do Shopping Estação BH		
Parcial de um dia Útil		
Município	Nº de Placas Colhidas/Veículos	Percentual
Belo Horizonte	270	63,5%
Santa Luzia	42	9,9%
Ribeirão das Neves	32	7,5%
Vespasiano	31	7,3%
Contagem	21	4,9%
Lagoa Santa	12	2,8%
Pedro Leopoldo	7	1,7%
São José da Lapa	5	1,2%
Sabará	5	1,2%
Total Geral	425	100,0%

Fonte: Ramon Coelho da Cruz, 2012.

Nosso intuito em aplicar a pesquisa de amostragem em um domingo e em um dia útil, deveu-se ao fato de o domingo representar no mundo cristão ocidental – no qual o Brasil se inclui – o dia do descanso, que remete, portanto, ao lazer e ao

região distante do Vetor Norte de Belo Horizonte, ou seja, no Vetor Oeste da metrópole é que segundo notícias veiculadas na mídia impressa e televisiva o setor industrial antes atuante em Contagem que já está com espaço industrial saturado tem-se migrado e/ou instalado novas indústrias no Vetor Norte da RMBH aproveitando a vantagem do abundante espaço e valor menor dos terrenos e/ou aluguéis para fins industriais.

entretenimento. Como já foi falado, o shopping é o empreendimento que ganha à característica de ser sinônimo de lazer e entretenimento, já que abarca dentro de si cinema e jogos eletrônicos, dentre outras atrações. Sendo, o domingo um dia diferencial. Nos dias da semana o shopping pode ter mais a característica do centro de compras, e não tanto do lugar do entretenimento.

Nessa simples metodologia aplicada foi possível perceber que clientes/usuários de municípios mais distantes da área em torno a CAMG foram ao shopping Estação BH no domingo, o que pode estar atribuído ao fato de ele representar uma opção de lazer, de entretenimento para a população mais conhecida como classe média. Como é o caso da frequência expressiva de possíveis moradores de Lagoa Santa (4,2%) e Pedro Leopoldo (4,1%) no dia de domingo (ver **TABELA 6**).

Outro dado importante de se destacar nos resultados desta metodologia é que os clientes/usuários possivelmente oriundos de Ribeirão das Neves, município do Vetor Norte da RMBH e bem próximo/limítrofe a Venda Nova, é muito mais expressivo no dia útil (7,5% - **TABELA 7**) do que no dia de domingo (2,8% - **TABELA 6**). Isso pode ser explicado pela característica de o município abrigar uma das maiores concentrações populacionais de baixa renda da RMBH e consequentemente a mão de obra que serve a metrópole. Levando isso em consideração, a presença maior durante o dia útil na semana também pode ser atribuído pelo fato de o Shopping Estação BH estar no caminho entre o local de trabalho, que geralmente é em Belo Horizonte, e o local de moradia que é, portanto, em Ribeirão das Neves.

Destacou-se em negrito nas Tabelas 6 e 7 os municípios que tiveram, através das placas catalogadas, o maior número de usuários/clientes do shopping Estação BH, o que correspondeu no dia de domingo aqueles que foram representados por até 30 veículos (equivalente a aproximadamente 5% dos veículos presentes no estacionamento) e no dia útil aqueles representados por até 20 veículos (equivalente a aproximadamente 4% dos veículos presentes no estacionamento). Belo Horizonte sobressaiu-se na liderança, seguida, como já relatado antes, dos municípios do Vetor Norte da RMBH (com exceção de Contagem).

Abaixo deles, foram considerados e relatados os municípios que foram representados até a margem de 1% dos veículos presentes no estacionamento do

shopping Estação BH. Novamente, destaca-se que todos esses demais municípios pertencem ao Vetor Norte da RMBH com exceção de Sabará (**Tabelas 6 e 7**).

Assim, foi possível detectar que, por mais que seja recente a implantação do Shopping Estação BH em Venda Nova, esse tem atraído principalmente moradores das demais regiões administrativas de Belo Horizonte e dos municípios limítrofes a CAMG e pertencentes ao Vetor Norte da RMBH. Ele também tem cooperado para a maior fixação do morador do Vetor Norte de Belo Horizonte em sua própria área, como mostra um relato colhido de morador, quando ele diz: *“Com este novo shopping aqui agora eu não preciso ir mais a Savassi [região centro-sul de Belo Horizonte] para ter um cinema de qualidade ou um ambiente mais sofisticado”* (Felipe C., publicitário, idade aproximada: 20-25 anos, morador do bairro São João Batista da regional Venda Nova, fala colhida durante trabalho de campo realizado pelo autor no mês de novembro/2012).

Isso nos remete à colocação de que o shopping Estação BH representa uma nova expressão de centralidade e uma possível extensão do alcance espacial da centralidade de Venda Nova, do Vetor Norte de Belo Horizonte. Parece ser até impróprio afirmar isto diante do curto período da implantação e funcionamento do shopping Estação BH, e por ser um empreendimento movido pelo consumo dos seus clientes/usuários.

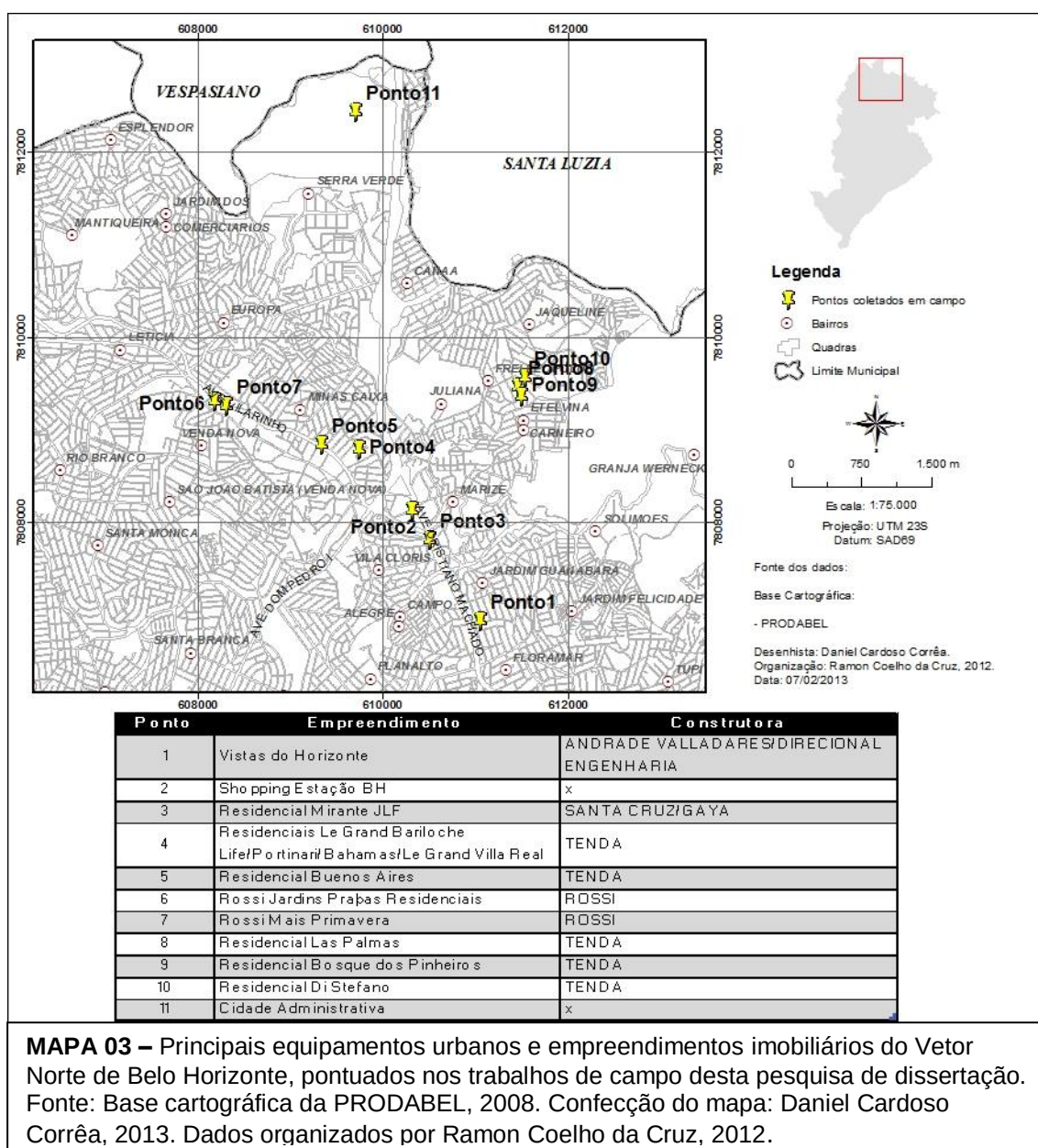
Perguntamos a administração do shopping se os lojistas já manifestam satisfação ou insatisfação, e nos foi dada esta resposta:

Como todo shopping recém inaugurado existe uma pequena parcela de lojistas que estão adequando suas lojas para atender melhor à população. Mas, a grande maioria dos lojistas está superando as expectativas com vendas muito positivas. Da mesma maneira o shopping fica muito feliz e realizado com a antecipação de retorno da população (Marcos Campomizzi Calazans, entrevista escrita concedida pelo shopping Estação BH em 30/01/2013).

Tomando os dados da pesquisa de amostragem aplicada e a entrevista escrita concedida pela administração do shopping Estação BH reafirmamos a importância do shopping Estação BH em conjunto aos equipamentos urbanos implantados pelo Estado, como a CAMG, na redefinição da centralidade no atual Vetor Norte de Belo Horizonte, o que trataremos no próximo subitem.

3.3 Uma síntese da influência direta e indireta do Vetor Norte atual na reestruturação de Belo Horizonte e a questão da centralidade

A maior parte dos equipamentos urbanos no Vetor Norte de Belo Horizonte e das obras viárias nestes primeiros anos do século XXI foram implantadas pelo Estado. Em seguida, os empreendimentos do setor econômico como empreendimentos imobiliários residenciais e estabelecimentos comerciais e de serviços (**MAPA 3**) acompanharam a iniciativa estatal e vêm em conjunto provocando a descentralização urbana em Belo Horizonte, que é resultante de um processo mais complexo, que vem a ser o da reestruturação da metrópole.



Vemos a partir da iniciativa do Estado em reestruturar, descentralizar a metrópole, que o incremento do simbolismo cultural na área do Vetor Norte de Belo Horizonte está atrelado ao político e ao econômico. Antes de prosseguir, é importante refletirmos no que Smith (1994) argumenta ao colocar que

os lugares urbanos são importantes por seu papel na acumulação de capital, disseminação de informações, consumo de bens e serviços e reprodução de mão-de-obra assalariado e não-assalariada. As cidades são também importantes, ainda, como estilo de vida. A idéia de cidade como poderoso símbolo cultural e político talvez esteja cada vez mais presente nesses “novos tempos” turbulentos (SMITH, 1994, p. 266).

O simbolismo cultural e político da cidade/metrópole se mantém, mas também se tem descentralizado. Ele tem sido transferido da Área Central para outras áreas centrais do intraurbano da metrópole, a exemplo do que ocorreu com a sede do governo estadual em Belo Horizonte, que saiu da Região Administrativa Centro-Sul e se instalou – a CAMG – na Região Administrativa de Venda Nova.

A CAMG carrega o simbolismo político e confere também um simbolismo cultural nesta área de Belo Horizonte, por estar agregada ao projeto arquitetônico de Oscar Niemeyer, responsável também por projeto anterior na Pampulha, localizada também no Vetor Norte de Belo Horizonte.

Cada vez mais se assiste ao relacionamento da cultura, da política e da economia na cidade/metrópole capitalista atual. Ao relacionar cidade e cultura, Arantes traz uma interessante provocação quando salienta que se antes a cultura era um direito, agora é obrigação político-administrativa, “a cultura tornou-se peça central na máquina reprodutiva do capitalismo, a sua nova mola propulsora” (ARANTES, 1998, p. 153).

Vivenciamos assim um comodato urbano-cultural, em que

No plano da vida urbana tudo se passa como se a tarefa coletiva – Estado e iniciativa privada – tivesse por obrigação reproduzir, embelezando, monumentalizando, se for preciso, o caos urbano, afinal fruto de uma organização espontânea dos indivíduos no livre exercício de seus direitos e criatividade (ARANTES, 1998, p. 156).

Em outra obra, a autora nos traz um importante discurso sobre a conexão entre cultura e economia no “fazer cidade” atual,

A partir da desorganização da sociedade administrada do ciclo histórico anterior, cultura e economia pareciam estar correndo uma na direção da outra, dando a impressão de que a nova centralidade da cultura é econômica e a velha centralidade da economia tornou-se cultural, sendo o capitalismo uma forma cultural entre outras rivais. O que faz com que convirjam: participação ativa das cidades nas redes globais via competitividade econômica, obedecendo, portanto, a todos os requisitos de

uma empresa gerida de acordo com os princípios da eficiência máxima, e prestação de serviços capaz de devolver aos seus moradores algo como uma sensação de cidadania, sabiamente induzida através de atividades culturais que lhes estimulem a criatividade, lhes aumentem a auto-estima, ou os capacitem do ponto de vista técnico e científico. Tais iniciativas, sejam elas grandes investimentos em equipamentos culturais ou preservação e restauração de algo que é alçado ao *status* de patrimônio, constituem, pois uma dimensão associada à primeira, na condição de isca ou imagem publicitária (ARANTES, 2000, p. 47).

Retomemos a nova configuração espacial do Vetor Norte de Belo Horizonte. O que era o simples e esquecido *Jockey Club* de Belo Horizonte deu lugar à monumental Cidade Administrativa do Governo de Minas Gerais (CAMG) arquitetada por Oscar Niemeyer (**FOTO 16**). Como já foi pontuado anteriormente. Seu aspecto monumental faz menção à política desenvolvida pelo ex-governador Aécio Neves, que se materializou nos prédios da CAMG.



Foto 16 – À direita: imagem de satélite do *Google Earth* de 19/07/2006 da área em estudo ainda com *Jockey Club*. À esquerda: foto aérea com a CAMG implantada no antigo terreno do *Jockey Club*.
Fonte: À direita: banco de Imagens do *Google Earth* (2006) e à esquerda: Alan de Lima, 2010 (Flickr).

A implantação da CAMG também torna a distância do aeroporto de Confins (AIRTN) aparentemente menor, já que é um marco na paisagem urbana e simboliza para quem desembarca em Confins pela primeira vez ou corriqueiramente para tratar de negócios e/ou turismo em Belo Horizonte e RMBH a entrada, a chegada à capital de Minas Gerais, à metrópole Belo Horizonte.

A CAMG já vem sendo considerada como um dos cartões postais de Belo Horizonte, e diante de relatos presenciados durante os trabalhos de campo desta pesquisa, a população belo-horizontina vem chamando-a de “*mini-Brasília*”, uma percepção da população que denota um simbolismo já consolidado.

O aspecto monumental da CAMG aliado à eficiência da via expressa Linha Verde que conduz ao moderno aeroporto de Confins (AIRTN) formam um conjunto capaz de elevar a imagem de Belo Horizonte como uma metrópole pronta para expansão de negócios – principalmente indústrias “limpas” de alto valor agregado como de nanotecnologia, biotecnologia, de criação de *softwares*, etc – e para a realização de grandes eventos empresariais, esportivos, culturais e ligados ao turismo.

A imagem divulgada/vendida ao capital industrial e financeiro internacional é a de uma metrópole que está apta para receber investimentos estrangeiros de grande proporção. A área entorno da CAMG e do AIRTN tem recebido e ainda vai receber muitos investimentos em infraestrutura por parte do Estado. O atual governador de Minas Gerais, Antônio Anastasia, informou no final do ano de 2012, um pacote de investimento da ordem de mais de R\$ 500 milhões para melhorar a acessibilidade e a mobilidade para o Vetor Norte da RMBH (ANÚNCIO 2 – ANEXO A) nos próximos anos, sendo grande parte destes investimentos no território de Belo Horizonte, que já encontra pontos de saturação no trânsito na hora do *rush*, principalmente na Avenida Cristiano Machado.

Tais equipamentos urbanos e obras viárias de médio a grande porte têm criado novos fluxos de mobilidade que já têm atraído o comércio e os serviços para a área da metrópole e os empreendimentos imobiliários residenciais como já abordamos nos subitens anteriores deste capítulo, o que parece estar criando novas expressões de centralidade, e principalmente o reforço da centralidade outrora existente que é a da área central Venda Nova.

O aumento de áreas centrais no território de Belo Horizonte tem correlação com a descentralização da gestão do território da cidade/metrópole que fora dividido em regiões administrativas. Posteriormente, foram criados novos eixos viários a partir da execução do Plano Diretor de 1996, que enfim, geraram novos fluxos inicialmente com o transporte coletivo – principalmente ônibus. Recentemente, esses novos fluxos têm sido intensificados pelos automóveis particulares e possibilitaram, dentre outros processos, a atual descentralização das atividades de comércio e serviços. Segundo Sposito (2001),

O aumento de número de áreas centrais produz duas dinâmicas econômico-territoriais correlatas entre si: a da descentralização territorial dos estabelecimentos comerciais e de serviços e a da recentralização dessas atividades. Essas dinâmicas ocorrem através de iniciativas de duas ordens, que se dão simultaneamente: a de surgimentos de novas atividades e

estabelecimentos comerciais e de serviços fora do centro principal e a realocação, em novos centros, de atividades e estabelecimentos que antes estavam restritos ao centro principal.

Essa redefinição da lógica de reestruturação interna das cidades resulta, ainda, de uma tendência de concentração econômica de empresas do setor comercial e de serviços, o que leva a uma ampliação dos estabelecimentos de médio e grande porte, ligados muitas vezes a empresas de porte nacional e transnacional (SPOSITO, 2001, p. 236).

Como também vimos no Quadro 3, as redes e franquias de lojas de comércio e serviços que estão atualmente se instalando na área central Venda Nova nos revelam a relação de estabelecimentos de médio e grande porte afiliados a empresas de porte nacional e transnacional. Da mesma maneira, podemos atribuir à chegada dessas redes e franquias de lojas a instalação do shopping Estação BH na estação intermodal Vilarinho em Venda Nova.

A maioria das novas redes de lojas e franquias se instalaram entre os anos de 2011-2012 na área comercial de Venda Nova, praticamente o mesmo período enquanto estava sendo preparada a estação intermodal Vilarinho para a instalação do shopping Estação BH – inaugurado no mês de maio de 2012.

O processo de descentralização e recentralização das atividades comerciais e de serviços na área central Venda Nova ainda se encontra em andamento. No chamado “centro histórico de Venda Nova”, pequenas lojas antigas e que estavam com o imóvel em situação precária estão sendo vendidas e posteriormente demolidas por construtoras de imóveis comerciais e novos prédios para fins comerciais estão sendo erguidos como exemplo do prédio na Rua Padre Pedro Pinto na entrada do bairro Venda Nova da Foto 17.

Ao analisarmos que o período desta pesquisa de dissertação é bem curto para descrever e analisar um processo de descentralização urbana, que se demonstra decorrente de um processo espacial de abrangência ainda maior que é o da reestruturação da cidade de Belo Horizonte e possivelmente da sua região metropolitana, várias mudanças no Vetor Norte de Belo Horizonte já puderam ser aqui demonstradas e analisadas, o que também nos indica a rapidez com que se está dando os processos espaciais, a atuação dos agentes sociais e aceitação dessas mudanças pela população residente nesta área e conformação da população

belo-horizontina⁶⁵ com a concentração dos novos equipamentos urbanos já instalados no Vetor Norte de Belo Horizonte.



Foto 17 – À direita e esquerda: novos prédios para uso comercial na Rua Padre Pedro Pinto.
Fonte: Ramon Coelho da Cruz, 2012.

Ainda estão por vir outras obras viárias e equipamentos urbanos no Vetor Norte de Belo Horizonte como: a Catedral Metropolitana de Belo Horizonte também com projeto assinado pelo então arquiteto Oscar Niemeyer, que será em terreno de frente a estação intermodal Vilarinho e Shopping Estação BH; obras viárias de médio a grande porte como a duplicação da Avenida Pedro I, construção do anel rodoviário Rodoanel Norte, implantação do BRT Pedro I, BRT Cristiano Machado e Avenida Vilarinho, dentre outros de pequeno porte que objetivam viabilizar ainda mais a acessibilidade e mobilidade para esta importante área central do Vetor Norte de Belo Horizonte.

Como parte da metodologia desta pesquisa de mestrado foram colhidas reportagens do principal jornal do estado de Minas Gerais, o jornal Estado de Minas. Tais reportagens retratam uma visão jornalística do atual Vetor Norte de Belo Horizonte desde o início da reativação do Aeroporto de Confins e últimos empreendimentos públicos e privados anunciados até o término da escrita desta dissertação, as principais reportagens podem ser conferidas no Anexo A.

⁶⁵ Embora alguns relatos da população belo-horizontina que reside na Região Administrativa Centro-Sul, considerada a regional com população de maior renda, mais privilegiada socioeconomicamente, manifestam um pouco de indignação dos recursos públicos estarem sendo direcionado nesse momento atual prioritariamente ao Vetor Norte. Esses relatos foram presenciados durante os trabalhos de campo dessa pesquisa, e também se vê um exemplo na Reportagem 12 do Anexo A.

Como já vimos, destaca-se ao incremento de equipamentos urbanos e obras viárias de médio a grande porte, a intensificação da valorização imobiliária no Vetor Norte – que ganha importância como uma das principais áreas foco do setor imobiliário na metrópole Belo Horizonte. Isso tem se estendido também ao Vetor Norte da RMBH, ou seja, aos municípios limítrofes e que ficam entre a CAMG e o AIRTN, os quais vêm recebendo empreendimentos residenciais de médio a grande porte direcionados principalmente para a classe social de média a alta renda (ANÚNCIO 4 – ANEXO A).

A maioria dos empreendimentos residenciais do Vetor Norte da RMBH já obtiveram sucesso de vendas, com mais da metade ou a totalidade dos lotes vendidos, segundo informações de corretores imobiliários que atuam tanto em Belo Horizonte quanto na RMBH.

Esses empreendimentos se encontram em fase de construção, sendo condomínios residenciais fechados e *resorts* residenciais de luxo com completas estruturas de lazer. Além desses, também se encontram em construção na mesma área do Vetor Norte da RMBH, os condomínios industriais e os hotéis. Vale mencionar também outros empreendimentos que vem sendo anunciados em outdoors na Linha Verde no trecho entre o AIRTN e a CAMG, como um novo *shopping Center*. A Foto 18 traz um dos principais condomínios de luxo em construção no município de Vespasiano: o Alphaville Minas Gerais e o anúncio publicitário em *outdoor* de um novo shopping “para toda Vespasiano e região”.



Foto 18 – À direita: terreno onde está sendo construído o condomínio fechado de luxo Alphaville Minas Gerais. À esquerda: *outdoor* que anuncia novo *shopping* em Vespasiano, embora dados apontem sondagem de terreno em Santa Luzia para o *Santa Luzia Shopping*.
Fonte: Ramon Coelho da Cruz, 2012.

Nosso recorte territorial, área de estudo, é o Vetor Norte de Belo Horizonte, mas, como já tratamos desde o início do texto desta pesquisa, falamos a respeito de uma metrópole, cuja influência ultrapassa seu limite municipal. Nosso intuito em apontar esses dados do Vetor Norte da RMBH é desmistificar que a área “continuará vazia e reduto dos pobres que não conseguirão se manter e/ou viver no território da metrópole”, como apontavam estudos mais antigos e alguns pesquisadores de estudos urbanos na metrópole Belo Horizonte, os quais podemos denominar assim de “visão pessimista” com o que antes era definido de periferia metropolitana.

Não é o que estamos presenciando e vendo acontecer nessa área. Na verdade, as prefeituras do Vetor Norte da RMBH têm atraído empreendedores e facilitado a implantação de grandes projetos que tem como foco obter clientes/consumidores de média a alta renda. Isso faz com que os municípios limítrofes a CAMG e AIRTN como, principalmente, Vespasiano, Lagoa Santa e Confins sejam os novos redutos dos ricos na RMBH, situação similar com o que ocorreu com o município de Nova Lima da RMBH durante a expansão urbana conduzida pelo Vetor Oeste de Belo Horizonte nas duas últimas décadas.

A reativação e ampliação do aeroporto de Confins (AIRTN) pode ter sido o primeiro grande projeto do Estado para atrair investimentos nessa direção da metrópole conjunto a grande obra viária Linha Verde, mas foi a Cidade Administrativa (CAMG) que se destaca como principal equipamento que atraiu o investimento dos empreendedores imobiliários para o Vetor Norte de Belo Horizonte que já contava com infraestruturas de acessibilidade e mobilidade, como uma estação intermodal – metrô e ônibus – a estação Vilarinho no bairro Venda Nova, além da Estação BH Bus Venda Nova, que é conjunta a filial do Restaurante Popular da PBH na rua Padre Pedro Pinto – bairro Letícia da regional Venda Nova.

Ou seja, o fluxo intermediário de passageiros do aeroporto de Confins (AIRTN) não seria tão atraente para as atividades de comércio e serviços quanto é o fluxo contínuo dos servidores e demais funcionários e frequentadores da Cidade Administrativa (CAMG). Nesse conjunto de novos equipamentos urbanos e obras viárias e novos estabelecimentos de comércio e serviços, a área se tornou uma localização privilegiada na metrópole, o que valorizou o solo urbano e tornou a produção imobiliária atraente e bastante rentável no Vetor Norte de Belo Horizonte,

intensificando a oferta e a demanda por imóveis residenciais nesta área da metrópole.

É essa expansão urbana no Vetor Norte de Belo Horizonte, iniciada por um processo de descentralização urbana que tem ido além do limite municipal e atingido os municípios limítrofes e vizinhos, pertencentes ao Vetor Norte da RMBH.

No início da pesquisa, cogitamos uma nova expressão de centralidade em torno a CAMG, mas ainda não se vê uma conexão dos bairros Morro Alto, em Vespasiano e São Benedito, em Santa Luzia, com a CAMG. Apesar do PDDI encomendado pelo Governo de Minas, não se vê a união dos municípios da RMBH nessa área em torno a CAMG para efetivar de fato uma centralidade compartilhada. O que se assiste é que cada município quer ganhar com os benefícios que a proximidade a CAMG lhes atribui, mas não desejam partilhar os possíveis ganhos com os outros municípios limítrofes/vizinhos.

Com isso, levantamos aqui uma hipótese que futuros estudos nessa área poderão responder posteriormente: a metrópole Belo Horizonte possui o maior potencial de criar uma nova área central no Vetor Norte de Belo Horizonte, uma centralidade que compreende a área entre a CAMG e a estação intermodal Vilarinho-Shopping Estação BH.

Um dos nossos entrevistados, o sr. Marcelo Cintra, pontuou também a respeito disso:

O PDDI está baseado na ideia de centralidade e vem discutir esta centralidade, criar e reforçar esta centralidade, que acho que a lei [9.959 de julho/2010 da PBH] meio que espelha isso. Então é um planejamento aí, como é que chama? É... “built” um planejamento que você vai consolidar o que está sendo construído. Então o planejamento não sendo de primeira etapa né? Sendo feito depois, tem sido um planejamento mais corretivo né? Muito mais de terminar de formatar isso, contribuir para que esta mudança seja positiva, neste sentido de formar de fato uma centralidade. Mas, me parece... Eu tenho ido pouco ali, mas me parece que está longe de se integrar ali com o que de fato existe de centralidade, que é o São Benedito na entrada de Santa Luzia, tá longe disso! E eu não acredito que um prédio público, por mais emprego que tenha, vire uma centralidade se não tiver essa integração com o entorno direto! Se não vai “virar uma ilha de alguma coisa dentro de um mar”, que continua sendo o bairro residencial, ou que talvez vire uma centralidade de fato. Não deixa de ter ali uma “centralidadezinha”, Santa Luzia é a sede, e a Avenida Brasília já era um subcentro regional. Eu não entendi aquilo ali ainda, entendeu? Não tenho o conhecimento de ninguém que tenha feito o esforço de conexão. O que ouço é muito mais uma crítica de “não deixar envolver” porque é uma região muito pobre, e na verdade o emprego do Centro Administrativo na verdade é um emprego público de alta renda, mais qualificado, que não está usando esta mão de obra, talvez tenha usado na construção, mas não usa depois. Então, para transformar de fato ali uma centralidade, vai ser uma centralidade “meio maiorzinha” né? Que aí você vai olhar um pouquinho

mais pra baixo, que é a estação Vilarinho, *shopping center* e a Catedral Metropolitana. Ali talvez... Aquele nó ali tenha mais potencial de ser a referência da centralidade. E isso, se a gente resolver a conexão de um lado pro outro também né? Que é o lado final da Avenida Antonio Carlos [trecho conhecido como Avenida Pedro I] conectando de fato com o lado de lá [Av. Cristiano Machado]. O que não está ainda resolvido (Marcelo Cintra do Amaral, entrevista cedida ao autor em 20/07/12, *grifo nosso*, [adaptação nossa]).

Não sabemos se essa “*crítica de ‘não deixar envolver’ porque é uma região muito pobre*” que o nosso entrevistado Marcelo Cintra cita em sua fala durante a entrevista se refere à visão que os gestores da Prefeitura de Belo Horizonte (PBH) têm da centralidade da Avenida Brasília em Santa Luzia. O certo a afirmar é que, de fato, a gestão dos três municípios - Belo Horizonte, Santa Luzia e Vespasiano - não tem feito esforço algum para viabilizar uma integração que possibilite criar ali uma centralidade em torno da CAMG.

No momento atual podemos afirmar que, sendo a área central Venda Nova uma centralidade já consolidada, com a implantação da CAMG e do Shopping Estação BH está havendo, portanto, uma redefinição desta centralidade outrora já existente.

Redefinição essa que amplia sua influência, e vale pontuar também que Venda Nova já é um centro regional da metrópole (atinge a RMBH e principalmente o município de Ribeirão das Neves). A redefinição de centralidade em Venda Nova se mostra principalmente com atribuição de novas funções que os novos equipamentos urbanos lhe conferiram, como concentração de órgãos públicos estaduais através da CAMG e a remodelação do comércio e dos serviços correlacionada à instalação do Shopping Estação BH.

O Vetor Norte de Belo Horizonte conta hoje com funções, bens e serviços antes existentes apenas na Área Central ou centro principal, o que dentro da reestruturação da cidade de Belo Horizonte eleva a importância de Venda Nova e área entorno por apresentar agora diferenciais funcionais que a faz notória diante das demais áreas centrais da metrópole.

Não queremos dizer que hierarquicamente o centro principal perdeu sua importância nem que Venda Nova por ser a centralidade mais expressiva do Vetor Norte de Belo Horizonte e, por concentrar a CAMG, se tornou a área central mais importante da metrópole. Desejamos apenas argumentar que Venda Nova e o Vetor Norte de Belo Horizonte de hoje não são os mesmos dos anos de 1940 a 2000. Como muitos noticiários em mídia digital e imprensa titularam suas manchetes

(ANEXO A), realmente, aparenta-se que a metrópole de Belo Horizonte agora começa e cresce pelo Vetor Norte.

Isso também tem influenciado as regiões administrativas mais distantes de Venda Nova, além das regionais Norte e Pampulha. Um exemplo é o caso do bairro São Gabriel, pertencente à regional Nordeste e limítrofe a Norte, que já possui a estação intermodal São Gabriel de metrô da CBTU e ônibus da BHTrans. Nessa estação, está sendo implantado o novo terminal rodoviário de Belo Horizonte (Nova Rodoviária) através de uma parceria entre a prefeitura (PBH) e a concessionária SOCICAM, com previsão para finalizar as obras em dezembro de 2013 e entrar em funcionamento a partir de janeiro de 2014.

O objetivo com isso é desafogar o trânsito no centro principal de Belo Horizonte, transferindo todo o antigo terminal rodoviário Israel Pinheiro, localizado na Área Central, para o novo terminal no bairro São Gabriel. Isso faria também com que a chegada dos passageiros dos ônibus rodoviários na metrópole de Belo Horizonte seja agora na sua direção norte. Tal ação consolidaria ainda mais a ênfase que Belo Horizonte agora começa no Vetor Norte de Belo Horizonte, considerando essa área do novo terminal rodoviário como influência indireta desse vetor.

Contudo, nesta pesquisa foi possível apontar que centralidades tem sido redefinidas, novas expressões de centralidades tem surgido no Vetor Norte de Belo Horizonte, a “região de Venda Nova” se reafirma como uma das áreas centrais de Belo Horizonte e intensifica o caráter de uma metrópole poli e multicêntrica.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Antes de tratarmos de nosso recorte territorial, que foi o Vetor Norte de Belo Horizonte, é preciso retomar o tema da produção do espaço urbano em Belo Horizonte e de seu processo de descentralização. Por isso, levantamos no início a hipótese de que a descentralização, que geralmente decorre de uma reestruturação da cidade, é um dos principais processos espaciais para a mudança da estrutura do território de uma cidade monocêntrica para uma estrutura policêntrica.

O início e a intensificação da ocupação humana na área norte da cidade de Belo Horizonte se deu com a construção da Lagoa da Pampulha, embora já existisse o povoado de Venda Nova.

A “região de Venda Nova” recebeu posteriormente, no processo de metropolização de Belo Horizonte e saturação da Área Central, uma população que supera a marca de 200.000 habitantes.

Porém, o vetor de crescimento da metrópole que mais se destacou em meados do século XX até os anos 2000 foi o Vetor Oeste, pois concentrou a indústria, o terciário e grande parte da população de renda mais elevada que residia fora da Região Administrativa Centro-Sul de Belo Horizonte. Com a saturação da Região Administrativa Centro-Sul a área oeste de Belo Horizonte tornou-se um *continuum* da regional Centro-Sul.

No alvorecer do presente século XXI, o Vetor Oeste de Belo Horizonte passou a dar sinais de saturação, adensamento populacional, vias de trânsito constantemente com trânsito lento/engarrafamentos, fluxos comprometidos na ligação com a Área Central.

Com a necessidade de se impor como metrópole competitiva no cenário econômico regional, nacional e mundial, o Estado e os empreendedores imobiliários – principais agentes sociais neste momento atual que – retomaram o sentido, o vetor de crescimento de Belo Horizonte para a porção norte do município e sua região metropolitana.

Através do ótimo cenário de elevada demanda por moradia dentro do território de Belo Horizonte e RMBH, das obras viárias, destaque para a Linha Verde e instalação dos grandes equipamentos urbanos, como a ampliação e reativação do Aeroporto de Confins (AITN) e implantação da Cidade Administrativa (CAMG), é aberto o caminho para investimentos do setor imobiliário.

Vários empreendimentos imobiliários, residenciais, já foram entregues no período de 2008-2012 no Vetor Norte de Belo Horizonte, que passou a ser um dos principais destinos de população de outras áreas de Belo Horizonte e RMBH, aumentando a ocupação dessa área da metrópole, e consequentemente atraindo a concentração de comércio e serviços, como grandes redes de lojas e um *shopping center*, o caso do Shopping Estação BH. O que tende a redefinir as centralidades existentes no Vetor Norte de Belo Horizonte e criar novas expressões de centralidade, conforme fora dito antes.

Foram necessárias políticas públicas e legislações urbanísticas comandadas pelo Estado/poder público para a ordenação do uso e da ocupação do solo no Vetor Norte de Belo Horizonte. É uma das áreas da metrópole de relevo mais planejado,

favorável a construções de edifícios e ao mesmo tempo próxima a várias áreas de proteção ambiental (inclusive se considerarmos a RMBH).

Entregar a gestão urbana aos agentes sociais do setor imobiliário no Vetor Norte de Belo Horizonte tornará essa área da metrópole mais um exemplo da intensificação da segregação residencial na produção do espaço urbano atual, e vai redirecionar os problemas socioespaciais para a RMBH, conferindo uma problemática social de caráter regional. Sendo preciso, promover o acesso à moradia da população de baixa renda no Vetor Norte de Belo Horizonte, a demanda não solvável do mercado imobiliário.

Percebe-se que o desenvolvimento econômico em Belo Horizonte e RMBH se direcionaram para a porção norte da metrópole. Os agentes modeladores do espaço urbano que mais se destacam em primeiro momento na reestruturação de Belo Horizonte e sua RMBH, neste alvorecer do século XXI, tem sido o Estado, principalmente em sua instância de governo estadual, e os agentes imobiliários.

Reestruturação esta que inicia com a descentralização urbana, transferindo e criando novos fixos e fluxos para o Vetor Norte. A ação e estratégia dos agentes sociais aumentaram, e se diferenciam, cada vez mais, na medida que o desenvolvimento econômico passa a ser destaque nessa porção da metrópole.

O Estado favoreceu a vinda do investimento do capital imobiliário, e consequentemente a vinda do comércio e dos serviços. E com a saturação de terrenos para fins industriais no Vetor Oeste da RMBH, o cenário pareceu estar sendo preparado no Vetor Norte da RMBH, para receber novas indústrias, principalmente as “indústrias limpas”, de alto valor agregado.

Além das empresas do projeto piloto do aeroporto-indústria no AITN, vários empresários anunciam aplicações para instalação de empresas do ramo de tecnologia e informação em vários municípios do Vetor Norte da RMBH. O que indica intensificação desse processo de reestruturação de Belo Horizonte e de sua RMBH nos próximos anos.

O Vetor Norte de Belo Horizonte com todas as obras viárias e grandes projetos/equipamentos urbanos públicos e privados que têm recebido nos primeiros anos desse século XXI, se torna o presente e o futuro do desenvolvimento urbano da metrópole mineira.

Pela monumentalidade da CAMG, anunciaram que este grande projeto seria uma nova cidade em Belo Horizonte, porém, ainda não houve a plena integração

territorial com áreas circunvizinhas. Com o crescimento demográfico de Venda Nova, noticiaram ser esta uma cidade dentro de Belo Horizonte; o que não é para tanto, outras regiões administrativas em Belo Horizonte possuem, também, elevada densidade demográfica, mas, não expressam uma centralidade urbana daquela magnitude.

Percebemos que este aparente desenvolvimento urbano no Vetor Norte de Belo Horizonte favoreceu, sobretudo, agentes sociais das classes sociais de alta e média renda, pois foram os mais beneficiados com a valorização imobiliária.

Portanto, tomando a totalidade do território da metrópole de Belo Horizonte é possível apontar que o Vetor Norte de Belo Horizonte intensificou através da redefinição de sua centralidade mais expressiva que é Venda Nova, a característica de uma cidade/metrópole multicêntrica, uma metrópole que vai diminuindo a dependência da sua Área Central, e vem possibilitando assim o surgimento de novas expressões de centralidade e novas áreas centrais em seu território.

Este conjunto de áreas centrais consolidadas e áreas especializadas em todo o território de Belo Horizonte nos faz assistir, assim, no limiar deste século XXI a uma metrópole que ganhou maturidade e que pode vir a ser denominada de metrópole multi(poli)cêntrica.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABLAS, Luis Augusto de Queiroz. **A teoria do lugar central:** Bases teóricas e evidências empíricas. Estudo de caso de São Paulo. São Paulo: IPE, 1982.

ALMEIDA, Lúcia Karine. Tendências e contradições do processo de expansão do segmento mercantil-capitalista de provisão de moradias na região de Venda Nova – Belo Horizonte/MG. 2009. 221f. Dissertação (Mestrado) – Escola de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2009.

ARANTES, Otília Beatriz Fiori. **Urbanismo em fim de linha e outros estudos sobre o colapso da Modernização arquitetônica.** São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo (Edusp), 1998.

_____. Uma estratégia fatal. In: ARANTES, Otília. VAINER, Carlos. MARICATO, Ermínia. **A cidade do pensamento único:** desmanchando consensos. Petrópolis, RJ: Vozes, 2000. p. 11-74.

ARRUDA, Rogério Pereira de (Org.). **Album de Bello Horizonte.** Edição fac-similar com estudos críticos. Belo Horizonte: Autêntica, 2003. 174p.

BELO HORIZONTE, Prefeitura Municipal. **Plano Diretor de Belo Horizonte**. Lei 7.156, 1996.

BERRY, Brian J.L. **Geography of Market Centers and Retail Distribution**. Englewood Cliffs, N.J.: Prentice Hall, 1967.

_____. Internal Structure of the City. In: BOURNE, Larry S, (Coord.). **Internal Structure of the City: Readings on Space and Environment**. New York: Oxford University Press, 1972. p. 97-103.

CAMPOS, Paola Rogedo. O preço da terra urbana e a moradia de baixo custo. In: MENDONÇA, Jupira Gomes de. COSTA, Heloisa Soares de Moura (Organizadoras). **Estado e capital imobiliário: convergências atuais na produção do espaço urbano brasileiro**. Belo Horizonte: C/Arte, 2011. p. 63-79.

CAPEL, Horácio. Agentes y estrategias en la producción del espacio urbano español. **Revista de Geografia**, Barcelona, v.8, n.1-2, p.19-58, 1974.

CARDOSO, Leandro. **Transporte público, acessibilidade urbana e desigualdades socioespaciais na região metropolitana de Belo Horizonte**. Tese (Doutorado em Geografia) – Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2007. 218p.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. **Espaço-tempo na metrópole: a fragmentação da vida cotidiana**. São Paulo : Contexto, 2001. 386 p.

CASTELLS, Manuel. **A questão urbana**. Tradução de Arlene Caetano. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1983.

CHRISTALLER, Walter. **Central places in southern Germany**. Englewood Cliffs: Prentice-Hall, 1966. *Original publicado em 1933*.

CLARK, William A. V. Monocentric to Polycentric: New Urban Forms and Old Paradigms. In: **A companion to the city**. BRIDGE, Gary; WATSON, Sophie (ed.). Oxford, UK. Malden Mass: Blackwell, 2000. p. 141-154.

COLBY, C. C. Centrifugal and centripetal forces in urban geography. In: KOHN, C.; MAYER, R. (ed.): **Readings in urban geography**. Chicago, 1958: The Chicago University Press, 1933. p. 287 - 298.

COMPANHIA DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO DE MINAS GERAIS. **Cidade Administrativa**. Belo Horizonte: CODEMIG, 2010. Disponível em: <<http://www.codemig.com.br/site/content/parcerias/projetos.asp?id=25>>. Acesso em 28 set. 2010.

CORRÊA, Roberto Lobato. **Variations in central place systems**: an analysis of the effects of population densities and income levels. (Dissertação de Mestrado). Chicago: The University of Chicago, Department of Geography, 1974. 77 p.

_____. **O Espaço Urbano**. São Paulo: Ática, 1995b.

_____. **Trajetórias Geográficas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997.

_____. Sobre Agentes Sociais, Escala e Produção do Espaço: Um texto para Discussão. In: **A Produção do Espaço Urbano**: Agentes, Processos, Escalas e Desafios. Carlos, Ana Fani Alessandri. Souza, Marcelo Lopes de. Sposito, Maria Encarnação Beltrão (organizadores). São Paulo: Contexto, 2011. p. 41-51.

CORDEIRO, Helena Kohen. **O centro da metrópole paulistana**: Expansão Recente. São Paulo: IGEOG-USP. 1980. (Teses e Monografias, 40).

COSTA, Geraldo Magela. LOPES, Erika. O Projeto Linha Verde e a prática do desfavelamento de novo tipo: desdobramentos de uma política de remoção e reassentamento no Vetor Norte de Belo Horizonte. In: OLIVEIRA, Fabricio Leal de (Org.) *et al.* **Grandes Projetos Metropolitanos**: Rio de Janeiro e Belo Horizonte. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2012. p. 265-286.

COSTA, Heloísa Soares de Moura. Metamorfose Ambulante. **UFMG Diversa**. Revista da Universidade Federal de Minas Gerais. Ano 8, nº 17, agosto de 2009, Cidades. Belo Horizonte, 2009. Disponível em: <<http://www.ufmg.br/diversa/17/index.php/mobilizacao/metamorfose-ambulante>>. Acesso em: 28 set. 2010.

COTA, Daniela Abritta; MOL, Natália Aguiar. Produção imobiliária e regulação urbana em Belo Horizonte (1997-2002). In: **Planejamento urbano no Brasil**: trajetória, avanços e perspectivas. COSTA, Geraldo Magela; MENDONÇA, Jupira Gomes de (Organizadores). Belo Horizonte, C/Arte: 2008. 304 p.

CRUZ, Ramon Coelho da. PÁDUA, Letícia Carolina Teixeira. **Percepção e construção de mapas mentais**: moradores ribeirinhos da Bacia do Córrego Cercadinho - BH/MG. Anais do XV Encontro Nacional de Geógrafos. AGB, USP: São Paulo. 2008. Disponível em: <<http://blogs.unibh.br/wpmu/geografia/files/2008/08/artigo-edpdxveng-usp.pdf>>. Acesso em 14 out. 2012.

DICIONÁRIO PRIBERAM DA LÍNGUA PORTUGUESA. Disponível em: <<http://www.priberam.pt/DLPO/default.aspx?pal=mono>> Acesso em 19 set. 2012.

DONNE, Marcella Delle. **Teorias sobre a cidade**. Lisboa: Ed. 70, 1990.

FARIA, José Ricardo Vargas de. Discursos e impactos em grandes projetos urbanos: estudo de caso sobre a Cidade Administrativa Presidente Tancredo Neves. In: OLIVEIRA, Fabricio Leal de (Org.) *et al.* **Grandes Projetos Metropolitanos**: Rio de Janeiro e Belo Horizonte. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2012. p. 216-231.

FRÚGOLI Jr., Heitor. **Centralidade em São Paulo**. São Paulo: Cortez Editora-Edusp-Fapesp, 2000.

GUIMARÃES, Berenice Martins. As favelas da Região Metropolitana de Belo Horizonte: desafios e perspectivas. *In*: BÓGUS, Lúcia M.; RIBEIRO, Luiz César de Q. (Org.). **Cadernos Metrópole**, n. 5. Desigualdade e governança. São Paulo: EDUC, 2001. p. 61-80.

HALBERT, Ludovic. The Decentralization of Intrametropolitan Business Services in the Paris Region: Patterns, Interpretation, Consequences. **Economic Geography**. Vol. 80, n  4. Clark University, 2004, p. 389-404.

HALL, Tim. **Urban Geography**. 3rd edition. Milton Park, Abingdon, Oxon; New York: Routledge, 2006. 198p.

HARRIS, Chauncy D., ULLMAN, Edward L. A natureza das cidades. **Cidades**, v.2, n.3, p.145-153, 2005.

HARVEY, David. **A Justi a Social e a Cidade**. São Paulo: Hucitec, 1980.

_____. El arte de la renta: la globalización y la mercantilización de la cultura. *In*: HARVEY, D.; SMITH, N. **Capital financiero, propiedad inmobiliaria y cultura**. Barcelona: Universitat Aut noma de Barcelona, 2005. Disponível em: <<http://pt.scribd.com/doc/65598111/DavidHarvey-Elartedelarenta>>. Acesso em 17 dez. 2012.

INSTITUTO DE PESQUISAS ECONÔMICAS E ADMINISTRATIVAS (IPEAD/UFGM). Pesquisa construção e comercialização de imóveis novos. Belo Horizonte: Fundação Instituto de Pesquisas Econ micas e Administrativas e Contábeis da Universidade Federal de Minas Gerais - IPEAD/UFGM, 2008-2012.

_____. Pesquisas em mercado imobiliário – Belo Horizonte: Classificação dos bairros de Belo Horizonte. IPEAD/UFGM: Belo Horizonte: 2005. Disponível em: <http://www.ipead.face.ufmg.br/site/siteipead/downloads/Classes_Bairros_BH_com_mapa.pdf>. Acesso em 25 jul. 2012.

INSTITUTO HORIZONTES. **Vetor Norte da RMBH**: Programa de Ações Imediatas. Belo Horizonte: 2008. Disponível em: <http://www.institutohorizontes.org.br/imagens/estudoseprojetos/DOCUMENTO_FINAL_VETOR_NORTE.pdf> Acesso em 28 set. 2010.

KASSARDA, Jonh. **Global Airport Cities**. Insight Media, United Kingdom, 2010.

LABBATE, Aline. Imóveis v o valorizar 100%. **Jornal O Tempo**, 14/09/2010. Disponível em: <<http://rss.otempo.com.br/otempo/noticias/?IdEdicao=1788&IdCanal=5&IdSubCanal=&IdNoticia=151091&IdTipoNoticia=1>> Acesso em 01 Nov. 2011.

LEFEBVRE, Henri. **A revolução urbana**. Belo Horizonte: Ed. da UFMG, 1999.

_____. **O direito à cidade**. São Paulo: Ed. Documentos, 2001.

_____. **Espaço e Política**. Belo Horizonte: Ed. da UFMG, 2008.

LEMOS, Celina Borges. Construção simbólica dos espaços da cidade. In: MONTE-MÓR, Roberto Luís de Melo (coord.). **Belo Horizonte: espaços e tempos em construção**. Belo Horizonte: CEDEPLAR/PBH, 1994.

_____. Uma centralidade belo-horizontina. Dossiê. **Revista do Arquivo Público Mineiro**. Belo Horizonte, Dez. 2007. Disponível em: <http://www.siaapm.cultura.mg.gov.br/acervo/rapm_pdf/Uma_centralidade_belo-horizontina.PDF>. Acesso em: 30 jun. 2011.

_____. **Antigas e novas centralidades**: A experiência da cultura do consumo no centro tradicional de Belo Horizonte. Belo Horizonte: Editora da Escola de Arquitetura da UFMG, 2010. 236 p.

LIBÂNEO, Clarisse de Assis. **Favela é isso aí**. Belo Horizonte: 2006. Disponível em: <<http://www.favelaeissoai.com.br/>>. Acesso em 17 dez. 2012.

LOJKINE, Jean. **O estado capitalista e a questão urbana**. São Paulo: Martins Fontes, 1981. Tradução: Estela dos Santos Abreu. 337p.

LUME. **Estudo de Impacto Ambiental – EIA**: Centro Administrativo do Estado de Minas Gerais. Vol. 1. LUME: Belo Horizonte, 2006.

MAGALHÃES, Felipe Nunes Coelho Magalhães. TONUCCI FILHO, João Bosco Moura. SILVA, Harley. Valorização imobiliária e produção do espaço: novas frentes na RMBH. In: MENDONÇA, Jupira Gomes. COSTA, Heloísa Soares de Moura. **Estado e capital imobiliário**: convergências atuais na produção do espaço urbano brasileiro. Belo Horizonte: C/Arte, 2011. p. 17-40.

MAIA, Andréa Casa Nova. PEREIRA, Valnei. **Belo Horizonte em Três Tempos**: Projetos em Perspectiva Comparada. 2010. Disponível em: <<http://www.ppghis.ifcs.ufrj.br/media/BeloHorizonte.pdf>>. Acesso em: 28 set. 2010.

MARSHALL, Alfred. **Princípios de economia**. São Paulo: Editora Nova Cultural, 1996. *Original escrito em 1920*.

MARTINS, Sérgio. A cidade sem infância: a produção do espaço no mundo da mercadoria. In: **Boletim Paulista de Geografia**, São Paulo, n.74, p.23-46, 1996 [referente à publicação do ano de 1993].

MENDONÇA, Jupira Gomes de. ANDRADE, Luciana Teixeira de Andrade. Caracterização Geral. In: ANDRADE, Luciana Teixeira de Andrade (Org.). **Como anda Belo Horizonte**. Rio de Janeiro: Observatório das Metrópoles: Letra Capital, 2009. 98 p.

MENDONÇA, Jupira Gomes de. COSTA, Heloisa Soares de Moura. Dinâmica Imobiliária e a formação de um “obscuro objeto de desejo”: localização residencial e representação simbólica. In: MENDONÇA, Jupira Gomes de. COSTA, Heloisa Soares de Moura (Organizadoras). **Estado e capital imobiliário: convergências atuais na produção do espaço urbano brasileiro**. Belo Horizonte: C/Arte, 2011. p. 169-187.

MINAS GERAIS. Secretaria de Estado de Cultura de Minas Gerais. **Circuito Cultural Praça da Liberdade**. Belo Horizonte, 2010. Disponível em: <<http://www.circuitoculturalliberdade.mg.gov.br/projeto-historia.php>>. Acesso em 11 abr. 2010.

MONTE-MÓR, Roberto Luís de Melo. Belo Horizonte: A cidade planejada e a metrópole em construção. In: MONTE-MÓR, Roberto Luís de Melo (coord.). **Belo Horizonte: espaços e tempos em construção**. Belo Horizonte: CEDEPLAR/PBH, 1994.

MONTE-MÓR, Roberto Luís de Melo; PAULA, José Antônio de. Formação histórica: três momentos da história de Belo Horizonte. In: LEMOS, Mauro Borges *et al.* **Projeto PBH séc. XXI**, Universidade Federal de Minas Gerais/CEDEPLAR, Belo Horizonte, 2004.

OLIVEIRA, Fabrício Leal de. Grandes projetos e planejamento urbano: práticas recentes das administrações públicas brasileiras. In: OLIVEIRA, Fabricio Leal de (Org.) *et al.* **Grandes Projetos Metropolitanos**: Rio de Janeiro e Belo Horizonte. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2012. p. 66-89.

PAIVA, Claudio Cesar de. PAIVA, Suzana Cristina Fernandes de. A implantação do Aeroporto-Indústria em Confins e a ascensão da Aerotrópolis: burburinhos de uma fantasia organizada. In: OLIVEIRA, Fabricio Leal de (Org.) *et al.* **Grandes Projetos Metropolitanos**: Rio de Janeiro e Belo Horizonte. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2012. p. 187-215.

PAIVA, Eduardo França. **Venda Nova: Séculos XVIII e XIX: um estudo de história regional**. Belo Horizonte: PBH/Secretaria Municipal de Cultura, 1992.

PEREIRA; Doralice Barros. CAMPOS, Laura Arantes. A Linha Verde na Região Metropolitana de Belo Horizonte: projeto de modernidade e empreendimentos. **Geografias**. Belo Horizonte: Canta Cantos, 2009. p. 50-64. Disponível em: <<http://www.cantacantos.com.br/revista/index.php/geografias/article/viewArticle/174>>. Acesso em: 24 set. 2010.

PERSON PRENTICE HALL, Inc. 2008. In: SJHS AP Human Geography Wiki. **Models to know**. Disponível em: <<http://aphug.wikispaces.com/Models+to+Know>>. Acesso em: 17 dez. 2012.

PIMENTEL; Thaís Velloso Cougo. Belo Horizonte ou o estigma da cidade moderna. **Varia História**. Belo Horizonte, n. 18, p. 61-66, set. 1997.

PLAMBEL (1986). **A estrutura urbana da RMBH**: diagnóstico e prognóstico. Belo Horizonte: Plambel, 1986, 3 volumes (v. 1 – O processo de formação do espaço urbano da RMBH 1897-1985. 162 p.).

PORTO, Gil Carlos Silveira. FRANCA, Bárbara Lúcia Pinheiro de Oliveira. **Transformações urbanas em São Paulo, Salvador e Belo Horizonte**: Reflexões iniciais numa perspectiva crítica. Anais do XII SIMPURB, Belo Horizonte, 2011. Disponível em:<<http://xiisimpurb2011.com.br/gt06/a8c1f6bec0a55437896f03dbe811d3c7.pdf>>. Acesso em: 05 dez. 2011.

PREFEITURA MUNICIPAL DE BELO HORIZONTE (PBH). **Plano Diretor de Belo Horizonte: Lei de Uso e ocupação do solo, estudos básicos**. Belo Horizonte, 1995, 247 p.

_____. **Plano Estratégico de Belo Horizonte 2030**. Anexo II: Cenários Exploratórios para Belo Horizonte: 2010-2030. PBH, 2010. 109 p. Disponível em: <<http://www.pbh.gov.br/bhmetaseresultados/pdf/anexo-2-cenarios.pdf>>. Acesso em 24 set. 2010.

RAMIRES, Júlio César de Lima. FREITAS, Cláudia Maria de. Agentes Sociais e Produção do Espaço Urbano: A Estrutura do Distrito Industrial de Uberlândia”. **Sociedade e Natureza**. Uberlândia: UFU, 1995. Janeiro/fevereiro. p. 49-68.

REIS, Luis Carlos Tosta dos Reis. **Descentralização e Desdobramento do Núcleo Central de Negócios na Cidade Capitalista**: Estudo Comparativo Entre Campo Grande e Praia do Canto, na Grande Vitória-ES. 2007. 287 f. Tese (Doutorado). UFRJ, Rio de Janeiro, 2007. Disponível em: <http://www.ppgg.igeo.ufrj.br/index.php?option=com_content&task=view&id=425&Itemid=49>. Acesso em 24 set. 2010.

RIBAS, Sílvio. CHOUCAIR, Geórgia. Confins é a bola da vez para as companhias aéreas. In: **Jornal Estado de Minas Digital**, Belo Horizonte: 28/09/2012. Disponível em:<http://www.em.com.br/app/noticia/economia/2012/09/28/internas_economia,320162/gol-transfere-conexoes-de-brasilia-para-minas.shtml>. Acesso em 13 dez. 2012.

RIBEIRO, Carolina. ANDRADE, Tarcisio Bruzzi de. VARGAS, Wilder. **A Relação entre Estado e mercado imobiliário no processo de urbanização e valorização do bairro Cidade Nova**. Anais do XII SIMPURB, Belo Horizonte, 2011. Disponível em:<<http://xiisimpurb2011.com.br/app/web/arq/trabalhos/842adddbc84d7c7f7a172485f74b30692.pdf>>. Acesso em: 04 set. 2012.

RIBEIRO, Luiz Cesar de Queiroz Ribeiro. **Dos cortiços aos condomínios fechados**: as formas de produção da moradia na cidade do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira: IPPUR, UFRJ: FASE, 1997. 352p.

RIBEIRO, William da Silva. **Para Além das Cidades, Centralidade e Estruturação Urbana**: Londrina e Maringá. 2006. UNESP, Presidente Prudente, 2006. 280 f. Tese (Doutorado). Disponível em: <http://www.athena.biblioteca.unesp.br/exlibris/bd/bpp/33004129042P3/2006/silva_wr_dr_prud.pdf>. Acesso em 05. Ago. 2010.

RIBEIRO FILHO, Vitor. A Área Central e Sua Dinâmica: Uma Discussão. **Revista Sociedade & Natureza**, Uberlândia, UFU, 2004. p. 155-167. Disponível em: <<http://www.seer.ufu.br/index.php/sociedadennatureza/article/view/9197/5661>>. Acesso em 01 ago. 2011.

RIGUELLE, François. THOMAS, Isabelle Thomas. VERHETSEL, Ann. Measuring urban polycentrism: a European case study and its implications. **Journal of Economic Geography**. 7, 2007, p. 193-215.

ROCH, Fernando. GUERRA, Felipe. **Especulacion del suelo?** Coleção: Hacer la ciudad. Editora: Nuestra Cultura. Madrid, 1981. 125p.

ROCHEFORT, Michel. **Redes e Sistemas**: Ensinando sobre o urbano e a região. São Paulo: Hucitec, 1998.

SALGUEIRO, Teresa Barata. Cidade pós-moderna: espaço fragmentado. **Território**, Rio de Janeiro, v. 3, n. 4, p. 39-53, jan.-jun. 1998.

SANTOS, Milton. **Por uma economia política da cidade**. São Paulo: Hucitec, 1994.

SEABRA, Odette Carvalho de Lima. O pensamento de Henri Lefebvre e a Geografia. In: **Boletim Paulista de Geografia**, São Paulo, n.74, p.7-21, 1996 [referente à publicação do ano de 1993].

SEABRA, Odette. MARTINS, Sergio Manuel. A cidade sem infância no universo pioneiro da soja. In: **Revista Travessia**, n. 15 jan/abr, 1993, p.19-21.

SIMMEL, Georg. A metrópole e a vida mental. Tradução de Sérgio Marques dos Reis. In: VELHO, Otávio Guilherme (Organizador). **O fenômeno urbano**. Rio de Janeiro, 1973: Zahar Editores.

SILVA, Regina Helena Alves da. “Belo Horizonte: o que marca sua singularidade”. In ARRUDA, Rogério Pereira de (Org.). **Album de Bello Horizonte**. Edição fac-similar com estudos críticos. Belo Horizonte: Autêntica, 2003. p. 145-154.

SINGER, Paul. **Economia Política da Urbanização**. Editora Brasiliense, São Paulo, 1ª edição: 1973. 152 p.

_____. **Economia dos serviços**. Petrópolis: Vozes, 1979. (Estudos CEBRAP, 24).

SMITH, Susan J. Geografia urbana num mundo em mutação. In: GREGORY, Derek. MARTIN, Ron. SMITH, Graham. **Geografia Humana**: Sociedade, Espaço e Ciência Social. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 1994. p. 248-268.

SOJA, Edward. O desenvolvimento metropolitano pós-moderno nos EUA: virando Los Angeles pelo avesso. In: **Território**: globalização e fragmentação. SANTOS, Milton Santos; SOUZA, Maria Adélia A. de; SILVEIRA, Maria Laura (Organizadores). São Paulo: HUCITEC, 1994. p. 154-168.

SOUZA, Marcelo Lopes de. **A prisão e a ágora**: reflexões em torno da democratização do planejamento e da gestão das cidades. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006. 632 p.

_____. **ABC do desenvolvimento urbano**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2003. 190 p.

SOUZA, Renata Guimarães Vieira de Souza. BRITO, Fausto Reynaldo Alves de Brito. **A Expansão Urbana da Região Metropolitana de Belo Horizonte e suas implicações para a redistribuição espacial da população**: a migração dos ricos. Anais do XV Encontro de Estudos Populacionais, ABEP, Caxambu/MG: 2006. Disponível em: < http://www.abep.nepo.unicamp.br/encontro2006/docspdf/ABEP2006_408.pdf>. Acesso em 19 out. 2012.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. **O chão arranha o céu: a lógica da (re)produção monopolista da cidade**. (Tese de Doutorado). São Paulo: USP, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, 1991a. 391 p.

_____. Centro e as formas de expressão da centralidade urbana. **Revista de Geografia**. Universidade Estadual Paulista/UNESP. São Paulo, 1991b, v.10. p. 1-18.

_____. Novas Formas Comerciais e a redefinição da centralidade intra-urbana. In: SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (Org.). **Textos e contextos para a leitura geográfica de uma cidade média**. Presidente Prudente: UNESP, 2001. p. 235-253.

_____. “A Produção do Espaço Urbano” em dez anos de GASPERR: reflexão individual sobre uma trajetória coletiva. In: **Produção do espaço e redefinições regionais**: a construção de uma temática. SPOSITO, Eliseu Savério (organizador). Presidente Prudente: UNESP/FCT/GASPERR, 2005. p. 85-115.

_____. Formas Espaciais e Papéis Urbanos: As Novas Qualidades da Cidade e do Urbano. **Revista Cidades**, 2010, v. 7, n. 11. Grupo de Estudos Urbanos – GEU. Presidente Prudente, 2010a. p. 123-147.

_____. Multi(poli)centralidade urbana. In: SPOSITO, Eliseu Savério; NETO, João Lima Sant'Anna. (Org.). **Uma Geografia em Movimento**. São Paulo: Expressão Popular, 2010b, p. 199-228.

VASCONCELOS, Pedro de Almeida. A utilização dos agentes sociais nos estudos de Geografia Urbana: Avanço ou Recuo? In: **A Produção do Espaço Urbano: Agentes, Processos, Escalas e Desafios**. Carlos, Ana Fani Alessandri. Souza, Marcelo Lopes de. Sposito, Maria Encarnação Beltrão (organizadores). São Paulo: Contexto, 2011. p. 75-96.

VILLAÇA, Flavio. **A estrutura territorial da metrópole sul brasileira**. Tese (Doutorado). Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas-USP, 1978.

_____. **Espaço intra-urbano no Brasil**. São Paulo: Studio Nobel: FAPESP: Lincoln Institute, 2001.

_____. **Reflexões sobre as cidades brasileiras**. São Paulo: Studio Nobel, 2012. 296 p.

**APÊNDICE A – Cronograma do principal trabalho de campo da Pesquisa de
Mestrado e relação das principais entrevistas**

QUADRO 1 – Cronograma do segundo trabalho de campo.

QUADRO 2 – Relação das principais entrevistas realizadas.

QUESTIONÁRIO 1 – Modelo de questionário das entrevistas orais.

QUESTIONÁRIO 2 – Modelo do questionário de entrevista escrita.

QUADRO I – Cronograma do segundo trabalho de campo da Pesquisa de Dissertação

Trabalho de campo de longa duração, concentrado em 25 dias, com as atividades assim distribuídas:

ATIVIDADES	05 a 06/07/12	07 a 08/07/12	09/07 a 13/07/12	14 a 15/07/12	16 a 30/07/12	21, 27 e 29/07/12	23 a 28/07/12
Consulta ao EIA/RIMA (projeto de implantação) na Secretaria Estadual de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável – SEMAD situada no centro de BH.							
Tratamento dos dados colhidos nas áreas de estudo e dos órgãos públicos e privados, como também dos relatos das entrevistas.							
Visitas de campo nas áreas de estudo e entrevistas com técnicos em órgãos públicos (SEPLAG na Cidade Administrativa, Secretaria Adjunto de Planejamento da PBH e regionais Venda Nova e Norte) para coleta de dados que podem subsidiar a metodologia da pesquisa de Dissertação.							
Visitas de campo nas áreas de estudo e entrevistas com técnicos em órgãos privados (Câmara dos Dirigentes Lojistas de BH, escritórios das construtoras e incorporadoras: MRV, Tenda, Rossi e Direcional Engenharia; Shopping Estação BH, Sinduscon-MG, IPEAD/UFMG) para coleta de dados que podem subsidiar a metodologia da pesquisa de Dissertação.							
Visita aos núcleos de pesquisas da UFMG com vistas a entrevistar também os pesquisadores do IGC, do CEDEPLAR e da Escola de Arquitetura que possuem pesquisas em andamento sobre a expansão urbana no Vetor Norte de Belo Horizonte.							

QUADRO 2 - Relação das principais entrevistas realizadas

QUADRO 2 – Relação das principais entrevistas realizadas durante os Trabalhos de Campo da Dissertação de Mestrado de Ramon Coelho da Cruz – 2012/2013				
Nome	Faixa etária aproximada	Tipo de Entrevista/ Duração*	Data da Entrevista	Profissão/Cargo- Instituição
Marcelo Cintra do Amaral	45-55	Oral - 60min	jul/12	Engenheiro civil - doutorando em Geografia na UFMG. Coordenador de Políticas de Sustentabilidade (CORPS) na Diretoria de Planejamento (DPL) da empresa BHTRANS-PBH.
Celina Borges Lemos	50-60	Oral - 51min	jul/12	Arquiteta e professora associada da Escola de Arquitetura da UFMG.
Gustavo Palhares	25-35	Oral - 49min	jul/12	Chefe de gabinete da Agência RMBH do Governo do Estado de Minas Gerais.
Josélia Pinheiro Santos	35-45	Oral - 15min	jul/12	Corretora de Imóveis da Construtora TENDA.
Lúcia Karine de Almeida	25-35	Oral - 34min	ago/12	Técnica da GEOPS na Secretaria Adjunta de Planejamento Urbano da Prefeitura de Belo Horizonte.
Marcos Campomizzi Calazans	23	Escrita	jan/13	Empresário – Desenvolvedor de Shopping da BRMALLS - Shopping Estação BH.

Fonte: Elaborado por Ramon Coelho da Cruz, 2013.

QUESTIONÁRIO 1 - Modelo de questionário das entrevistas orais.

	UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO Programa de Pós-Graduação em Geografia – PPGG/UFRJ	
QUESTIONÁRIO PARA AUXÍLIO À ENTREVISTA		Disciplina: Pesquisa de Mestrado

Data da Entrevista: _____

Entrevistador: Ramon Coelho da Cruz – Aluno de Mestrado (desde 2011) do PPGG-UFRJ

Nome do Entrevistado: _____ Idade: _____

Perfil do entrevistado:

() Pesquisador acadêmico – IES/Cargo/Curso: _____

() Funcionário público (como representante do Estado) Órgão Público: _____

() Corretor de imóveis – Empresa: _____

() Empresário – Comerciante – Empresa: _____

1. Como você descreveria a descentralização urbana de Belo Horizonte nestes primeiros anos do século XXI?

2. Desde sua fundação Belo Horizonte se expandia a partir de sua área central e carregava a figura de uma cidade radiocêntrica, monocêntrica. Depois da saturação de sua área central e a denominada Zona Sul (hoje região administrativa ou regional centro-sul) em meados do século XX (1940-1950) os vetores de crescimento, expansão da cidade passaram a ser em suas periferias – áreas a oeste e norte do município. O Vetor Oeste é um exemplo de rápida expansão urbana na área oeste da metrópole belo-horizontina, principalmente durante os anos 1990-2000. Hoje o vetor apontado como de crescimento, expansão da cidade tem sido o Vetor Norte, em sua opinião por que se optou agora por esta área da metrópole?

3. O professor Roberto Lobato Corrêa (1995b) em seu livro Espaço Urbano denomina o termo: agentes modeladores do espaço urbano àqueles agentes sociais que produzem o espaço urbano, que fazem e refazem a cidade através de estratégias e ações concretas. Os agentes sociais citados por Corrêa (1995b) são: a) proprietários dos meios de produção – principalmente os grandes industriais, b) proprietários fundiários, c) promotores imobiliários, d) Estado e e) grupos sociais excluídos. Quanto à reestruturação do Vetor Norte de Belo Horizonte qual (is) destes agentes modeladores do espaço urbano se destacam mais em sua opinião, e por quê?

4. Grandes projetos de investimento têm sido feitos pelo Governo estadual e municipal com apoio financeiro do governo federal na reestruturação do Vetor Norte de Belo Horizonte. A partir de Março de 2010, com a inauguração da Cidade Administrativa do Governo de Minas Gerais – CAMG, o Estado em sua instância estadual estimula uma centralidade político-administrativa nesta área da cidade, e em 20 de Julho de 2010 a Prefeitura de Belo Horizonte sanciona a Lei de nº 9.959 que traz alterações na legislação urbanística municipal e tem como um dos objetivos ordenar a ocupação do solo, visando a estruturar nova centralidade no entorno da Cidade Administrativa do Estado de Minas Gerais (PBH, 2010). Por favor, diga como você vê tais iniciativas do Estado e se acredita que tais iniciativas modificam ou não a estrutura da cidade – principalmente na área norte da metrópole e municípios circunvizinhos da região metropolitana?

Outras anotações:

Fonte: Elaborado por Ramon Coelho da Cruz, 2012.

QUESTIONÁRIO 2 – Modelo do questionário de entrevista escrita.

	UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO Programa de Pós-Graduação em Geografia – PPGG/UFRJ	
QUESTIONÁRIO DE ENTREVISTA ESCRITA AO SHOPPING ESTAÇÃO BH – Venda Nova, Belo Horizonte/MG.		Disciplina: Pesquisa de Mestrado

Data da Entrevista: ____/____/2013.

Entrevistador: Ramon Coelho da Cruz – Aluno de Mestrado (desde 2011) do PPGG-UFRJ

Nome do Entrevistado: _____ Idade: _____

Perfil do entrevistado:

- () Pesquisador acadêmico – IES/Cargo/Curso: _____
- () Funcionário público (como representante do Estado) Órgão Público: _____
- () Promotor/Corretor de imóveis – Empresa: _____
- (X) Empresário – Comerciante – Representante logista: _____

1. Sabemos que a instalação do Shopping Estação BH envolveu parcerias entre a empresa Cyrela Commercial Properties – CCP, BR Malls e CBTU. Por favor, nos informe como se deu a participação entre cada empresa e qual a empresa que na fase de operação, hoje, é a responsável pela administração e comercialização do Shopping Estação BH?

2. Por que houve o interesse da instalação do Shopping Estação BH ser no Vetor Norte de Belo Horizonte e sua região metropolitana? Qual o perfil de consumidores vocês objetivam alcançar, atrair?

3. Antes da instalação do Shopping Estação BH no Vetor Norte de Belo Horizonte houve a instalação do Shopping Norte em Venda Nova na Avenida Vilarinho em 19/08/1997 que não obteve o sucesso esperado – e tornou-se mais uma galeria de lojas e cinema para classe social de média a baixa renda. O que motivou a Administração e Comercialização do Shopping Estação BH em instalar em 2012 este empreendimento de grande porte nesta mesma área (mas em local diferente)?

4. A (s) empresa (s) responsável (is) pela instalação, administração e comercialização do Shopping Estação BH cogitou (aram) outra área em cidades da Região Metropolitana de Belo Horizonte como são o caso de Santa Luzia, Vespasiano ou Ribeirão das Neves? Ou em outra área de Belo Horizonte, sem ser o Vetor Norte?

5. Ao escutar frequentadores desta área do Vetor Norte de Belo Horizonte e estudiosos urbanos que lidam com a qualidade da acessibilidade e mobilidade em áreas metropolitanas tem sido bastante pontuado a reclamação quanto à quantidade de transporte coletivo – principalmente os ônibus da

região que atende ao Shopping Estação BH. E os motoristas dos transportes coletivos – ônibus (principalmente os de circulares da região de Venda Nova – linhas suplementares) também reclamam de congestionamentos devido ao longo retorno que tem que fazer na Avenida Pedro I ao sair da Rua Padre Pedro Pinto em Venda Nova para ter acesso a Av. Cristiano Machado e enfim ao Shopping Estação BH. Poderia nos informar se houve ou se há um acordo com o Poder Público (Prefeitura – BH Trans e/ou Governo de Minas) para viabilizar uma logística melhor no trânsito para entrada e saída do Shopping Estação BH para todas modalidades de transporte?

6. Devido à proximidade do Shopping Estação BH com a Cidade Administrativa do Governo de Minas Gerais e empresas/indústrias localizadas na RMBH vizinha a área do Shopping Estação BH sabemos que foi criado o guia de descontos: LADO A LADO visando à clientela do funcionalismo público e executivos destas empresas da região. Podem nos informar se este programa de descontos LADO A LADO tem tido boa adesão e atraído de fato este público?

7. Mesmo sendo recente a instalação e operação do Shopping Estação BH por acaso já foi realizado pela Administração/Comercialização do Shopping Estação BH um estudo que procurou saber a origem dos clientes/usuários do Shopping Estação BH? Se sim, poderia nos informar se há elevada frequência de residentes da região metropolitana, além de residentes em Belo Horizonte? E buscou saber o perfil socioeconômico deste público, como, por exemplo, qual a faixa de renda familiar e/ou individual destes clientes sobressaiu, qual classe social é mais frequente ao Shopping Estação BH?

8. Novamente, sabendo que é recente a instalação e operação do Shopping Estação BH, já é possível dizer um pouco da satisfação e/ou insatisfação dos logistas? O volume de vendas tem sido dentro da expectativa dos mesmos, abaixo ou superior ao que estava previsto?

9. Para finalizar: - todas as lojas disponíveis para comercialização já foram locadas? Ou ainda restam lojas para locar? A administração/comercialização do Shopping Estação BH locaria espaços caso houvesse interesse para instalação de uma rede de hipermercado? Se não, por quê?

Fonte: Elaborado por Ramon Coelho da Cruz, 2013.

ANEXO A – Principais reportagens e anúncios sobre o tema

REPORTAGEM 1A/B	Vetor Norte: Ordem na Casa (19/08/2007)
REPORTAGEM 2 A/B/C	Venda Nova uma cidade dentro da cidade (09/11/2008)
REPORTAGEM 3	Ritmo mais acelerado (07/03/2010)
REPORTAGEM 4	Nasce uma nova Minas dentro de Minas Gerais (19/04/2010)
REPORTAGEM 5 A/B	Ordem no crescimento de BH (21/07/2010)
REPORTAGEM 6	Nova cidade dentro de BH (15/03/2011)
REPORTAGEM 7	Confinos e o futuro (04/04/2011)
REPORTAGEM 8 A/B	Catedral metropolitana: sonho concreto (25/06/2011)
REPORTAGEM 9	Vizinhas acordam para negócios (24/07/2011)
REPORTAGEM 10	CAMG: Mais gastos que o esperado (03/10/2011)
REPORTAGEM 11	Caminhos para atrair empresas (29/03/2012)
REPORTAGEM 12	Leitor é contra investimentos no Vetor Norte (24/04/2012)
REPORTAGEM 13	Estação BH abre as portas hoje (23/05/2012)
ANÚNCIO 1	Chamada de investimento no mercado imobiliário no Vetor Norte (19/09/2010)
ANÚNCIO 2	Informe Especial: Pacote de obras no Vetor Norte (15/09/2012)
ANÚNCIO 3	Capa do Jornal do Comércio anuncia condomínio para segmento empresarial no Vetor Norte (11/10/2012)
ANÚNCIO 4	Condomínio fechado Vitória Tennis Prime Residence (13/02/2013)

REPORTAGEM 1A – Vetor Norte: Ordem na Casa (19/08/2007)

ESTADO DE MINAS • DOMINGO, 19 DE AGOSTO DE 2007 • EDITOR: Arnaldo Viana • EDITOR-ASSISTENTE: Anibal Penna • E-MAIL: gerais.em@uol.com.br • TELEFONE: (31) 3263-5244

23

GERAIS



ATENDIMENTO COMPROMETIDO

Com medo da violência, médicos relutam em trabalhar nos postos de saúde de Belo Horizonte.

PÁGINA 25

VETOR NORTE

ORDEM NA CASA

IZABELA FERREIRA ALVES

Um novo centro de ocupação e desenvolvimento se desenha na Região Metropolitana de Belo Horizonte (RMBH). Empreendimentos em curso, como a Linha Verde, o Aeroporto Internacional e Industrial Tancredo Neves (AITN), o Rodoanel, o Centro Administrativo de Minas Gerais (CAMG) e outros, ainda no papel – Precon Park, parque tecnológico BHtec, polo de microeletrônica e Granja Werneck –, vão mudar a realidade dos municípios do Vetor Norte da Grande BH (ver mapa página 24). Para evitar impactos negativos, como os ocorridos em Betim e Contagem, cidades que nos anos 1940 a 1950 não tiveram estratégia de crescimento, é fundamental que as prefeituras da porção Norte não percam o foco sobre o planejamento urbano. A ordem na casa depende de como o estado e as administrações municipais vão controlar, primeiramente, questões referentes à habitação e ao transporte. Para iniciar esse processo, amanhã e terça-feira ocorre a 1ª Conferência da RMBH.

Mas um plano municipal integrado para o Vetor Norte ainda está longe de sair do papel. Para a subsecretaria de desenvolvimento metropolitano da Secretaria-adjunta de Estado de Desenvolvimento Regional e Política Urbana (Sedru), Maria Madalena Garcia, o principal desafio hoje é a regularização fundiária de muitas áreas desse eixo. "Com a Linha Verde, a tendência era a ocupação dos vazios. Por isso, o decreto reforça a necessidade de autorização do estado para novos loteamentos", justifica. A subsecretaria se refere ao Decreto Estadual 44.500, que institui o Plano de Governança Ambiental e Urbanística da RMBH, uma espécie de plano municipal integrado com destaque para a articulação entre o estado e as prefeituras do Eixo Norte.

A conferência que vai tratar desses assuntos tanto para a porção Norte como para toda a Grande BH é organizada pelo estado, porque compete ao governo de Minas, conforme a legislação, integrar a organização, planejamento e execução de funções públicas de interesse comum na região metropolitana, composta por 34 municípios. Como os investimentos no Eixo Norte já estão em curso e ainda não há um plano diretor para a área e, muito menos, para a RMBH, o estado publicou o Decreto 44.500 com intuito de promover o desenvolvimento sustentável da dessa porção da Grande BH, a preservação de seus ativos ambientais e do uso do solo. Mas especialistas já apontam o atraso até mesmo nessa mobilização.

Maria Coeli Simões Pires, secretária-adjunta da Sedru, afirma que as ações do estado no Vetor Norte não são aleatórias, mas resultado de um plano estratégico – conjunto de iniciativas alinhadas com o cronograma de investimentos privados e públicos – que se sobrepõe ao planejamento urbano. "O ideal seria que o estado já tivesse implementado o arranjo institucional da RMBH, criando o conselho, a agência e o fundo responsáveis por controlar e financiar o crescimento na Grande BH. Mas, durante muito tempo, a questão metropolitana foi negligenciada. Agora, há um posicionamento claro do governo de buscar as rédeas do desenvolvimento da região", diz.

De concreto, Maria Coeli cita a definição de datas para a implantação, em conjunto com a Prefeitura de Belo Horizonte (PBH), do Parque Serra Verde, a instalação de sede provisória do Parque do Sumidouro, articulação com o Instituto Estadual de Florestas (IEF), para elaboração do sistema de áreas protegidas do vetor e outras. "Paralelamente, trabalhamos um sistema de fiscalização da regularização fundiária, em parceria com a Secretaria de Estado de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável (Semad). Para isso, estamos criando um decreto para regulamentar nosso poder de polícia".

Hoje, as ações são desenvolvidas pelo grupo de governança, criado pelo Decreto 44.500 e composto por representantes de secretarias de Estado. "Tivemos que criar essa instituição para responder às demandas. Assim que for instituído o conselho metropolitano, os municípios vão participar mais ativamente desse processo", afirma. O Estado vem promovendo ainda encontros setoriais e estuda um sistema de informação para diagnóstico da região. Esse banco de dados vai subsidiar medidas de regulação urbana – como concessão de titularidade de imóveis. Houve também reuniões entre as prefeituras de Belo Horizonte, Ribeirão das Neves, Vespasiano e Santa Luzia e a Sedru.

Até que fique pronta a base de informações, a Sedru se vale do Estudo e Relatório de Impacto Ambiental (EIA/RIMA) do centro administrativo para apontar outras ações e detalhar as já definidas pelo Decreto 44.500. Conforme esse material, a área onde vai ser implantado o CAMG – antigo hipódromo Serra Verde Jockey Club do Brasil, limite com Vespasiano, Santa Luzia e Ribeirão das Neves, no extremo Norte de BH – é marcada pela carência de serviços, por tendência expressivas de crescimento demográfico e urbano, concentração de uma população de baixa renda, presença de um perfil industrial variado e falta de encadeamento produtivo entre as empresas.

Para o especialista em transporte rodoviário e coordenador da equipe técnica responsável pelas análises referentes ao impacto na área com a transferência do centro administrativo, professor Osias Baptista, a concorrência predatória das 10 companhias de trânsito municipais e suas linhas é um entrave à resolução dos problemas de transporte na Grande BH e, particularmente, no eixo Norte. "O estado está muito atrasado quanto ao diagnóstico. Uma solução seria a criação de terminais de integração nas cidades do eixo e atendimento pelas linhas troncais, com até mais de um transbordo, para que nem todos os ônibus cheguem ao centro de BH. O sistema tem que ser desenhado junto com o metrô".

Já a doutora Maria de Lourdes Delabala, responsável pela coordenação de outra equipe técnica, acredita que os planos diretor metropolitano e de governança estão dentro do prazo. "Ao se sobrepor essas normas aos planos municipais questões de ordem em habitação vão ser controladas", diz.

LEIA MAIS SOBRE RMBH
PÁGINA 24

CRONOLOGIA

Ocupação e o crescimento do Vetor Norte da Grande BH

1940	1941	1942	1948	1950	1951	1952	1960	1961/1969
Início da expansão para Oeste	Criação da Cidade Industrial (Betim)	Conclusão dos primeiros prédios do conjunto da Pampulha	Emancipação de Contagem	Expansão urbana e a explosão demográfica	Implantação da Av. Antônio Carlos	Início da construção da BR-424	Adensamento passa a se alternar entre os eixos Oeste, Norte e BH	Boom imobiliário em Contagem (Oeste)
1970	1975 a 1979	1980	1984	2004	2005	2007		
Implantação da Fiat em Betim. Busca de outras centralidades para a RMBH	Apenas 10 empresas concentram 53% dos loteamentos na RMBH, 96% deles em Ribeirão das Neves	Milagre econômico se estende em Minas até o início da década. Aumento da concentração urbana com favelas em áreas já ocupadas. Situação em BH se agrava, aumentando diferenças internas na capital	Inauguração do Aeroporto Internacional de Confins, revitalização do Aeroporto da Pampulha	Requalificação do Aeroporto Tancredo Neves	Lançamento da Linha Verde – via expressa ligando o centro da capital ao aeroporto internacional	16/3 Conselho Estadual de Política Ambiental (Copam) aprova licença prévia do Rodoanel		
								6/07 Centro Administrativo de Minas Gerais recebe licença prévia do Copam

Obra da interseção com Avenida Bernardo de Vasconcelos, vista da rua Itapetinga, antiga Estrada da Pampulha – 1952

Mesmo local, em 2006

Trecho entre o atual Anel Rodoviário e a Rua Manoel Gomes – 1952

Mesmo área, em 2006



WILSON BAPTISTA/ACERVO - 1952

OSIAS BAPTISTA/DIVULGAÇÃO - 2006

WILSON BAPTISTA/ACERVO - 1952

OSIAS BAPTISTA/DIVULGAÇÃO - 2006

REPORTAGEM 1B – Vetor Norte: Ordem na Casa (19/08/2007)

ESTADO DE MINAS • DOMINGO, 19 DE AGOSTO DE 2007

24

GERAIS

MATÉRIA DE CAPA

Avanço da Linha Verde aumenta especulação imobiliária e demanda urgentes investimentos em infra-estrutura em municípios da Região Metropolitana de Belo Horizonte, como Ribeirão das Neves

Reflexos já se fazem sentir

Apesar de a Linha Verde ainda não ter chegado a Ribeirão das Neves, seus efeitos já podem ser percebidos, como a especulação imobiliária no entorno do município e aumento do fluxo de veículos em suas proximidades. Com a quinta pior renda per capita do estado, a cidade concentra 50% dos problemas da Região Metropolitana de Belo Horizonte (RMBH). A afirmativa é do secretário de Planejamento e Gestão Orçamentária, Fernando Fraga, e justifica a atenção especial dada pelos governos federal e estadual à área. A cidade sofre com problemas de infra-estrutura básica em quase todos os bairros.

Os 10 mais carentes, situados na sede do município, não têm sequer a rede de captação do esgoto, abastecimento de água e pavimentação e foram alvo do primeiro diagnóstico feito pela prefeitura. O objetivo é investir em regularização fundiária para, posteriormente, responsabilizar os empreendedores dos loteamentos irregulares. Ações de requalificação urbana nessas áreas vão ser desenvolvidas com recursos do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC). No total, foram captados R\$ 140 milhões e a contrapartida da administração municipal é de 5% do montante.

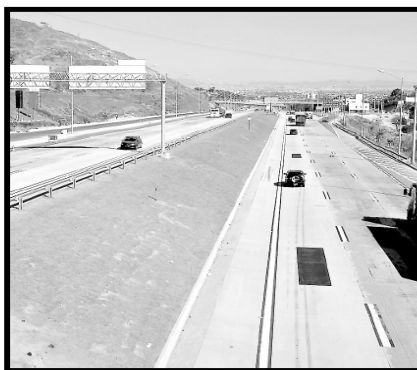
No distrito de Justinópolis e na Região do Veneza, onde há, ao menos, estrutura básica para saneamento, a Companhia de Saneamento do Estado de Minas Gerais (COPASA) vai se encarregar de construir as estações de tratamento de esgotos (ETEs) e outras melhorias vão ser feitas com a verba conseguida pelo convênio com a estatal. Junto com as secretarias de Estado de Desenvolvimento Regional e Política Urbana (Sedru), Desenvolvimento Social (Sedese), Planejamento e Gestão (Seplog) e Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável (Semad), programas ambientais, de inclusão produtiva da população jovem, habitação, remoção e reassentamento de famílias vêm sendo desenvolvidos.

No desenvolvimento metropolitano, é importante definir funções para cada um atacar uma parte. Esse processo está em curso e só assim vamos conseguir apagar as imagens de cidade-dormitório e cidade-presídio e reforçar nossa vocação industrial", afirma o secretário. Para a referência técnica e consultoria em urbanismo da Prefeitura de Belo Horizonte (PBH), Maria Caldas, o descompasso entre planejamento e crescimento das cidades é histórico no Brasil, porém mais grave nas regiões metropolitanas. "Com o fim da ditadura, os organismos responsáveis por essa gestão acabaram e ficou essa lacuna", relembra.

Ela reforça que o vácuo na gestão da Grande BH ainda existe tanto do ponto de vista técnico quanto institucional. "Não existe órgão com recursos próprios, mas é um quadro que começa a se reverter com o Ministério das Cidades e a intenção clara do governo de Minas", pondera. No que diz respeito ao plano de governança, com destaque para o Vetor Norte, ela afirma que os entendimentos ainda são incipientes. "Estamos fazendo estudos complementares", adianta.

O deputado estadual Roberto Carvalho (PT), autor da lei complementar que institui e cria os instrumentos de gestão da RMBH, destaca a importância do consenso entre estado e municípios. "Muitos prefeitos acharam que a forma de organização do conselho os estava excluindo. O espírito não é esse. Precisamos dispor de uma instância agil para tomada de decisão onde o importante não é quem vai mandar, mas quem está junto, para encontrarmos soluções", diferencia.

Baseada na Emenda à Constituição Estadual 65 – legislação pela qual o estado dá prioridade a ações de gestão compartilhada da Grande BH, também de autoria do deputado – a Lei Complementar 89 define, como escopo de atuação da assembleia, conselho e agência metropolitanos, o transporte intermunicipal, sistema viário, funções relacionadas à defesa contra acidentes e defesa civil, saneamento básico, uso do solo metropolitano, aproveitamento dos recursos hídricos, distribuição de gás canalizado, mapeamento da área, preservação e proteção do meio ambiente, habitação, saúde e desenvolvimento socioeconômico. (IFA)



Ações de desenvolvimento do Vetor Norte deverão amortecer o impacto do adensamento do espaço urbano provocado por obra viária



Para Maria Caldas, o descompasso entre o planejamento e crescimento das cidades ainda é realidade, embora com algumas mudanças

Caminho aberto ao diálogo

No Conselho Deliberativo de Desenvolvimento Metropolitano, a capital tem dois representantes natos. Contagem e Betim contam com um conselheiro, todos do Executivo. O restante dos municípios integrantes da Grande BH podem eleger três participantes já na Assembleia Metropolitana (Ambel), na qual vão ser debatidas as questões com a sociedade civil, empresários e demais atores, o conjunto das cidades tem 50% de voto e o estado a outra metade.

"Essa distribuição favorece a participação de todos", afirma o secretário de Governo de Vespasiano, Fábio Bittencourt. Ele reforça a importância de o poder público estadual ter assumido o desafio e a responsabilidade de equacionar as questões metropolitanas, com prioridade para o Vetor Norte. "Estamos atrasados, mas isso é conjunção de vários fatores, entre eles, a história política da Grande BH e a conjuntura econômica do país", pondera.

Para ele, diferentemente do passado, a situação hoje é favorável à articulação dos 34 municípios, em função do diálogo aberto entre a União e o estado, atual credibilidade do país frente aos investidores estrangeiros e a efetiva consolidação do Aeroporto Internacional Tancredo Neves (AITN), em Confins. Juntamente com a Linha Verde e

o Rodão foi montado o cenário para o crescimento", acrescenta.

De acordo com o Decreto Estadual 44.500, de abril deste ano, o governo estadual se compromete a promover e a implantar projetos e ações de desenvolvimento integrado, principalmente no Eixo Norte e área de influência do Anel de Contorno da região, em princípio, por meio de 10 medidas. A elaboração do Programa de Saneamento Ambiental da Bacia do Ribeirão da Mata até 30 de junho de 2008, uma iniciativa da COPASA em articulação com o Comitê da Bacia do Rio das Velhas, é fundamental para Vespasiano.

Segundo o secretário, está em curso o processo de criação de um consórcio entre os municípios, para levantamento dos projetos da companhia que já podem ser licitados. Mais de R\$ 480 milhões, recursos do governo federal via Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) em parceria com a administração de Minas, vão ser investidos nas cidades do vetor. Acrescido o montante voltado para melhorias das condições de moradia em vilas e favelas, o total atinge R\$ 550 milhões e quase 10% desse valor vai ser repassado para o município. Quanto à institucionalização da RMBH, Fábio Bittencourt considera justo o poder de decisão conferido às prefeituras. (IFA)

VETOR NORTE DA GRANDE BH



FONTE: EIA/RIMA/CAMG

Soluções devem ser integradas



“Não adianta eu definir coeficientes de aproveitamento e taxas de ocupação do solo incentivando a criação de uma área residencial se a cidade vizinha define, para a área limítrofe, uma zona industrial”

■ Hugo Melo,

secretário de Obras de Vespasiano

Outro ponto positivo ressaltado pelas prefeituras do Vetor Norte é a criação da Promotora Metropolitana, importante para orientar as administrações e fortalecer o poder de polícia conferido ao estado na fiscalização das medidas adotadas pelas administrações municipais quanto às funções públicas de interesse comum. Na Conferência Metropolitana, marcada para terça e quinta-feira, vai ser oficializado o Fundo de Desenvolvimento Metropolitano, eleito o conselho e criadas a agência, de caráter técnico e executivo, e a assembleia.

No entanto, o Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado, peça-chave para coordenar o uso do solo em nível metropolitano, que já deveria estar pronto também para nortear os planejamentos municipais – exigência do Estatuto das Cidades para todas as municípios inseridos em regiões metropolitanas – ainda precisa ser elaborado e aprovado pela Assembleia Legislativa e passar pelo crivo do conselho.

O secretário de Obras de Vespasiano, Hugo Melo, explica a urgência de se aprovar o plano diretor da Grande BH. “Não adianta eu definir coeficientes de aproveitamento e ta-

xas de ocupação do solo, incentivando a criação de uma área residencial, se a cidade vizinha define, para a área limítrofe, uma zona industrial. O círculo poluído do município que faz divisa com Vespasiano corta nossa cidade. Essas questões deviam ter sido pensadas antes”, diz.

Para ele, outra questão fundamental para se traçar as diretrizes do desenvolvimento no Eixo Norte é o diálogo permanente com a iniciativa privada: “Estamos tentando qualificar a mão-de-obra local e fazer a infraestrutura para dar suporte a essas organizações, mas o ideal seria criar antes esses vetores. Não sabemos qual impacto será causado pelos investimentos públicos muito menos as intenções do empresariado”.

O secretário concorda que a Sedru faz um bom trabalho, mas acha difícil o estado conseguir unir interesses tão díspares. “O papel de articulador de objetivos não é fácil, porque, conforme a Constituição, cada cidade tem sua autonomia e sabemos que as peculiaridades são muitas”, justifica. Assim como Ribeirão das Neves, Vespasiano também procura redefinir sua inserção na área, favorecendo a indústria. (IFA)

REPORTAGEM 2A – Venda Nova uma cidade dentro da cidade (09/11/2008)

ESTADO DE MINAS • DOMINGO, 9 DE NOVEMBRO DE 2008 • EDITOR: Arnaldo Viana • E-MAIL: gerais.em@uai.com.br • TELEFONES: (31) 3263-5244/3263-5105 • FAX: (31) 3263-5024

25

GERAIS



LOUCURAS NO POP ROCK BRASIL

Ragga mostra o agito da galera no Mega Space, em Santa Luzia, enquanto as bandas esquentavam os instrumentos.

PÁGINA 27

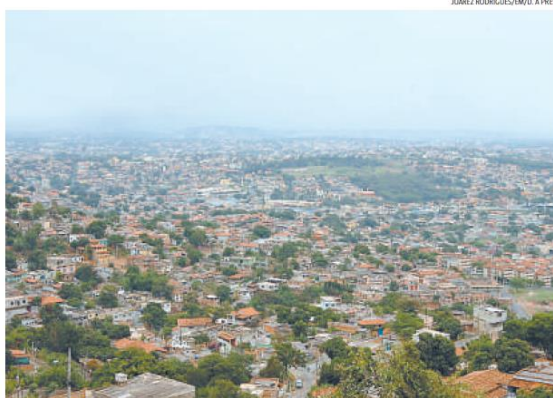
CARLOS HACUK/ESP/IM/DA PRESS



REGIONAL VENDA NOVA/PREFEITURA DE LOUZEIRO

1948

Vista aérea da região, que começava a ser povoada. A Rua Direita, hoje Padre Pedro Pinto, ainda era uma estrada, pela qual passavam tropas e boiadas



JUAZÉ RODRIGUES/EM/DA PRESS

2008

Hoje, densamente ocupada, com 16 vilas e 31 bairros não muito bem ordenados, prepara-se para comemorar, em 2011, seus 300 anos

PAULO HENRIQUE LOBATO

Dezembro é mês importante para Venda Nova: o primeiro distrito de Belo Horizonte começou a ser povoado em 1711, quase dois séculos antes da inauguração da capital, em 1897, mas sua história administrativa com a cidade só teve início no último mês de 1948, quando foi aprovada a Lei Estadual 336. O texto determinou que a área, atualmente formada por 31 bairros e 16 vilas, fosse anexada ao município, processo concluído em 1949, pois, até então, havia sido terra de Sabará, de Santa Luzia e de Campanha, hoje Justinópolis, pertencente a Ribeirão das Neves. Prestes a completar 300 anos de fundação e 60 de integração a BH, a região é um distrito com status de cidade, com cerca de 250 mil moradores, distribuídos em 27,6 quilômetros quadrados.

A origem do nome remonta aos tropeiros. O documento mais antigo sobre o então vilarejo, segundo a Prefeitura de BH, é uma solicitação de licença para abertura de uma venda, em 1781, décadas depois de a área receber os primeiros habitantes. Alguns se instalaram ali para atender os tropeiros que vinham da Bahia, seguindo o traçado do Rio São Francisco, até chegar às terras banhadas pelo leito do Rio das Velhas. Conta a tradição oral que a venda era bonita, grande e, claro, nova. Daí o batismo, que, por anos, ficou na boca dos viajantes que levavam gado do Norte para o Sul do país: "Vamos parar naquela venda nova".

A história reforça a vocação comercial do distrito. A Regional Venda Nova, da prefeitura, informa que a área conta com nove agências bancárias, 4.206 empresas varejistas, 499 atacadistas, 4.102 prestadoras de serviços, 537 profissionais autônomos e 286 indústrias. Boa parte dos empresários se instalou na Rua Padre Pedro Pinto, antiga Rua Direita, que, na época dos tropeiros, era a Estrada do Carretão. Na verdade, um caminho bem mais estreito que o atual, invadido por dezenas de linhas de ônibus, carros, motos, caminhões e até perueiros.

O transporte clandestino e a diversidade comercial mostram que Venda Nova é o espelho da capital, com pontos positivos, como o centro cultural do Bairro Novo Letícia, que atende mais de 1 mil moradores, e negativos, entre eles as pichações, que tiram parte da beleza dos imóveis. As duas faces da mesma moeda fazem parte do dia-a-dia de Nilza Silva de Oliveira Miranda, de 69 anos, que mora no distrito desde 1963. "Venda Nova era pequena e todos se conheciam. Não é mais assim. Cresceu. É uma cidade, né?", define a aposentada, filha-

da de Padre Pedro Pinto, que morreu em 1953.

Da janela de casa ela observa o vaivém de veículos na via que homenageia o padrinho. Repara que uma multidão transforma a rua num formigueiro. O casal André Luis Ribeiro, de 24, e Aláide Rodrigues Feitosa, de 20, passa pela Padre Pedro Pinto diariamente. Grávida de nove meses, a jovem espera o primogênito, cujo nome também começará, como o dela, com a primeira letra do alfabeto: Arthur. "Já está para nascer", diz a futura mãe, passando a mão pela barriga, enquanto descansa num dos bancos da Amintas de Barros, uma das 104 praças da Venda Nova.

Outra praça é a Francisco Monteiro Lara, no Centro. O espaço, pequeno, abriga um grande patrimônio da cidade. Trata-se de um cruzeiro, o que reforça a religiosidade de Venda Nova, cujo padroeiro é Santo Antônio. O distrito oferece aos moradores e visitantes os coloridos jardins dos parques Alexander Brant, no Bairro Candelária, e Cenáculo, no bairro homônimo. Outra importante área verde é o clube do Sesc, que chama a atenção de muitas pessoas que moram em bairros da parte alta de Venda Nova, como o Nova Torque.

QUEIMA DE FOGOS é de lá que as primas Maria Aparecida Silva, de 36, e Valquíria Francisca da Silva, de 20, têm uma bela vista da capital. Na virada do ano, muita gente vem para cá ver a queima de fogos na Lagoa da Pampulha. O céu fica lindo", diz a mais nova. Segundo a Regional, a altitude da região oscila de 751 a 850 metros. Em algumas partes do vetor Norte, chega a 1 mil metros. O raio-X do perfil de Venda Nova reforça que o distrito tem status de cidade. Tão importante que tem até restaurante popular.

"A comida é muito boa. Hoje, almoocei arroz, feijão, salada, canjiquinha e bife de porco. De sobremesa, banana. Antes, tinha que trazer marmitta para o trabalho. Agora, é diferente. Como bem e pago apenas R\$ 1", agradece o jardineiro Paulo Eusebio, de 42, que mora no Bairro Mantiqueira. Outra ação importante da região é o Centro Cultural do Bairro Novo Letícia, que atende mais de 1 mil pessoas, entre elas o jovem Gabriel Marques, de 12. A instituição oferece oficinas de lazer e cultura à comunidade, além de ampla biblioteca. "Muita coisa mudou na minha vida. O Centro estimula a gente a estudar. Fiz muitas amizades", elogia o menino.

LEIA MAIS SOBRE VENDA NOVA
PÁGINAS 28 E 29

VENDA NOVA UMA CIDADE DENTRO DA CIDADE

Distrito, que começou a ser povoado em 1711, pertenceu a vários municípios até ser anexado a Belo Horizonte. Tem cerca de 250 mil moradores e enfrenta problemas semelhantes aos das grandes cidades, mas há também muito do que se orgulhar

REPORTAGEM 2B – Venda Nova uma cidade dentro da cidade (09/11/2008)

28

ESTADO DE MINAS • DOMINGO, 9 DE NOVEMBRO DE 2008

GERAIS

VENDA NOVA, UMA CIDADE DENTRO DA CIDADE

PAULO HENRIQUE LOBATO

Parece conta de mentiroso, mas não é. A população de Venda Nova – cerca de 250 mil pessoas – é maior do que a das chamadas sete vilas do ouro: Mariana (52 mil habitantes), Ouro Preto (68 mil), Sabará (121 mil), São João del-Rei (82 mil), Caeté (40 mil), Serro (21 mil) e Pitangui (25 mil). O distrito, que começou a ser povoado no início do século 18 e contemporâneo das cidades mais antigas de Minas, elevadas à categoria de vilas no início do século 18, e seu passado continua alimentando o futuro. Muitos moradores que chegaram à região antes de a área ser incorporada à capital recordam da vida pacata dos idos de 1940, como uma foto preta e branca, do arquivo da prefeitura, que mostra a então Rua Direita, atual Padre Pedro Pinto, sem calçamento e com poucas casas próximas da Igreja de Santo Antônio, onde o pároco pregava ensinamentos de Cristo.

O templo, demolido recentemente para dar lugar à nova matriz que homenageará o admirado padre, está em vários retratos do álbum de dona Nilza Silva de Oliveira Miranda, de 69 anos. Ela tem forte ligação com a catedral e com o padre Pedro Pinto, pois, afilhada de batismo do religioso, morou na casa parquial até os 14 anos. “O padre foi me batizar e perguntou à mamãe quem era o padrinho. Ela respondeu que era ele próprio. Deus o pôs no meu caminho”. E foi assim que o homem mais famoso de Venda Nova ajudou a criar a mulher, que se casou, em 1973, com o vizinho Abel Miranda, hoje com 67, com quem teve três filhas.

O imóvel mais antigo de Venda Nova, conhecido como casarão azul e branco e que foi sede da fazenda que deu origem ao primeiro loteamento na região, também está na lembrança da aposentada. “Em 1948, a Escola Estadual Santos Dumont, onde hoje é o Sesi, foi fechada para reforma. Os alunos foram ter aula no casarão. Ficamos um ano lá. Minha mãe, que era professora, lecionou para uma classe no porão”, diz, com o coração apertado, ao lembrar que a mesma casa, em julho de 2007, foi danificada por um incêndio.

O casarão, de 1884 e que ocupa o número 122 da Rua Boa Vista, é o único de Venda Nova tombado pelo Conselho Deliberativo do Patrimônio Cultural de BH. Mas nem o título impediu a tragédia, causada, segundo parte da população, por moradores de rua. Construído em estilo colonial, tinha um belo alpendre de ladrilho colorido. Colunas de madeira davam charme às janelas e portas, além da grade de madeira trabalhada ao redor de todo o imóvel. Com exceção da fachada, o restante foi consumido pelas labaredas.

A prefeitura informou que pretende transformar o casarão numa unidade de educação infantil (Umei). A administração justificou que o fogo danificou a estrutura, o que a impede de manter as características originais. Maria da Glória Alvarenga Marques, de 64, mora há seis décadas em Venda Nova e lamenta o estado do ex-cartão-postal. “A última moradora de lá, Sebastiana Nunes, foi minha colega de trabalho na escola em que lecionava”, diz a professora aposentada, que nasceu em Santana do Riacho, cidade encravada na Serra do Cipó.

Ela prefere as boas lembranças da juventude: “Brincávamos na Rua Direita. De vez em quando passava um carro. Hoje, custamos a atravessá-la. Lembro-me que o piso da via, de pé-de-moleque, estragava o salto alto das mocinhas. Havia o *forring* (passeio); as moças, de mãos dadas, andavam pela rua e os rapazes, na calçada, ficavam observando. Era assim que surgia o namoro, bem diferente do de hoje. Era uma olhadinha, um sorriso... Na época, a Avenida Vilarinho não existia. Havia o córrego (homônimo)”.

FOTO: JACKSON ROMANELLI/IMAGEM PRESS



Casarão antigo foi danificado por um incêndio

HISTÓRIA RESISTE NA BOCA DO POVO

Moradores antigos mantêm viva a memória da região, passada de geração a geração, principalmente os feitos do legendário padre Pedro Pinto, religioso que tinha forte relação com a comunidade. As mulheres falam dos tempos românticos, quando ainda havia paquera e namoro na praça



Nilza Silva de Oliveira Miranda guarda com carinho a foto do padre que a batizou e que foi seu padrinho

Transporte para uma MULTIDÃO

Boa parte dos habitantes do primeiro distrito de BH depende da ampla rede de transporte público que atende os bairros e vilas. Balanço da BHTrans mostra que, diariamente, 70 mil homens e mulheres passam pela estação BHBus de Venda Nova, onde estacionam, para embarque e desembarque, 21 linhas de ônibus. Este universo de passageiros chega a 10 mil pessoas nos horários de pico. A empresa que gerencia o trânsito divide os coletivos da BHBus em dois grupos. No primeiro, chamado de tron-

cais, quatro linhas levam e trazem passageiros do distrito ao Centro da capital. No segundo, formado por 17 ramais alimentadores, as pessoas são transportadas dentro da própria região e fazem a baldeação na estação.

“Há muitos ônibus disponíveis. Três linhas me atendem perfeitamente, pois passam perto de casa. Não ‘meio’ no ponto, pois os coletivos passam rapidamente”, aprova a dona-de-casa Maria Aparecida Silva, de 36 anos, que mora na parte alta do

Bairro Nova Lorque, de onde tem privilegiada vista da cidade. “Consigno ver, por exemplo, o Mineirão. A paisagem é bonita e nos dá uma sensação de liberdade”, compara a mulher.

Mas não são todos que têm a mesma opinião. Muitos encontram falhas no transporte público que serve a região. O cadeirante Wenderson Dhiay Gomes Matoso, de 30, depende dos ônibus equipados com elevador para deficiente físico e sofre com a falta de infra-estrutura de algumas linhas. Raras

vezes ele chega ao ponto e embarca com facilidade. “Estou há uma hora e meia esperando algum coletivo que me atenda. Já passaram cinco que poderiam me levar até o destino, mas nenhum tem o equipamento”, reclama.

O transporte público em Venda Nova conta ainda com o ramal do metrô, mas, assim como os ônibus, há elogios e reclamações, pois as composições, principalmente no horário de pico, partem abarrotadas de usuários.

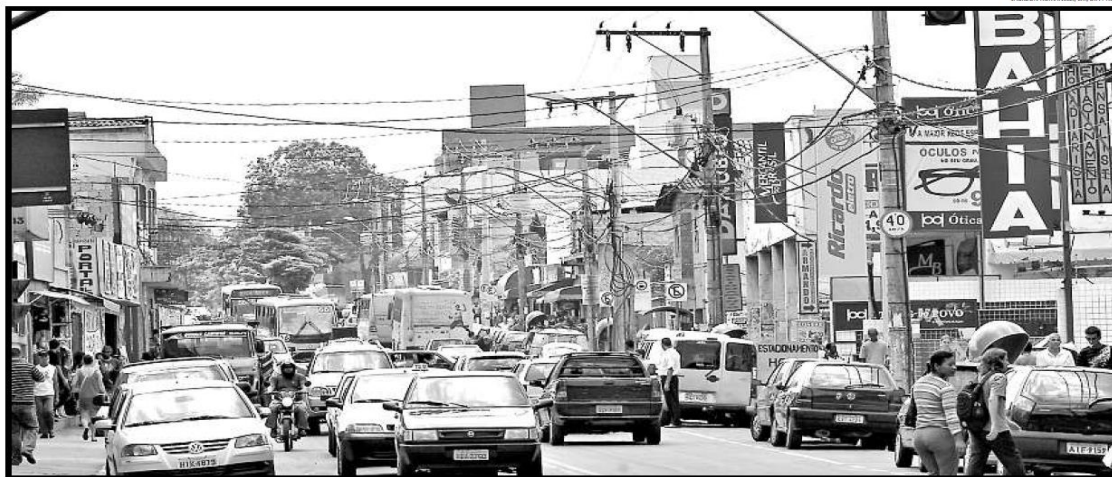
REPORTAGEM 2C – Venda Nova uma cidade dentro da cidade (09/11/2008)

ESTADO DE MINAS • DOMINGO, 9 DE NOVEMBRO DE 2008

GERAIS

29

JACKSON ROMANELLI/EMO A PRESS



Rua Padre Pedro Pinto é uma longa e congestionada via de escoamento, que concentra alguns dos serviços essenciais à população da movimentada região e variados estabelecimentos comerciais

15

POSTOS DE SAÚDE ESTÃO À DISPOSIÇÃO DOS MORADORES, ALÉM DE UMA UPA QUE RECEBE CERCA DE 350 PACIENTES POR DIA

21

LINHAS DE ÔNIBUS PASSAM PELA ESTAÇÃO BHBUS PARA SERVIR AOS MORADORES DOS 31 BAIROS E 16 VILAS DA REGIÃO

10

MIL PASSAGEIROS VIAJAM DIARIAMENTE PELOS COLETIVOS E O SERVIÇO TEM DIFERENTES AVALIAÇÕES DA POPULAÇÃO

A região de Venda Nova oferece aos moradores uma boa infraestrutura em várias áreas, como as dezenas de linhas de ônibus que atendem a população, mas ainda carece de investimentos em outros setores. Um dos exemplos é a falta de saneamento em parte do Bairro Mantiqueira. Os pontos positivos e negativos resultam da importância do ex-vilarejo para a capital, mais ainda para a região metropolitana, pois moradores de municípios vizinhos, principalmente de Ribeirão das Neves, dependem de seus serviços.

Muitos "forasteiros", sempre bem-vindos, vão a Venda Nova em busca de emprego ou de atendimento médico, pois o distrito tem ampla rede de saúde: 15 postos, uma unidade de pronto-atendimento (UPA), que funciona 24 horas, além de consultórios particulares e do Hospital de Pronto-Socorro (HPS) Risoleta Neves. A Secretaria Municipal de Saúde (SMS) informou que a UPA recebe cerca de 350 pacientes por dia, o que resulta num movimento médio de 10,5 mil pessoas a cada mês. Desse, 3% vêm de Vespasiano, 1% de Santa Luzia e 20% de Ribeirão das Neves.

Foi nessa última cidade que mora o ajudante de fundidor Wesley Francisco da Silva, de 19 anos, que, por mais de uma vez, recorreu ao auxílio da UPA. "Tenho dores no corpo e vim ser medicado", explicou o rapaz. Mas nem sempre os pacientes que procuram a unidade saem satisfeitos, embora a saúde pública seja direito garantido pela Constituição. Há enfermo que suplica por ajuda e deixa o estabelecimento sem ser examinado.

Foi o que ocorreu com a auxiliar de escritório Rosilene Aparecida Martins, de 23. Ela chegou à UPA na terça-feira, às 7h, para tratar o filho, Ryan, de 1 ano, que "fervia de febre há três dias". O relógio marcou meia-dia e o bebê não havia sido atendido. A mãe, que paga os impostos em dia, estava chateada com o que classificou de "descaso". "A médica disse que só atenderia caso de parada cardíaca. Comentou-se que faltam profissionais. Uma mulher, acompanhando o filho que vomitava, voltou para casa. É falta de respeito", lamentou a jovem. Ela não era a única indignada. O universitário Rodrigo Pereira de Brito, de 30, levou uma mulher em uma moto e foi impedido de deixar o veículo no amplo pátio da unidade.

"O estacionamento está vazio. Por que não posso parar a moto se há veículos aqui?", perguntou o rapaz ao vigilante, que, dizendo "cumprir ordens", respondeu: "São os carros dos funcionários". Lamentável o poder público ter esse procedimento", criticou o estudante. A SMS respondeu, por meio de nota, que "o quadro de profissionais da UPA estava completo naquela manhã, com três clínicos, dois médicos de apoio, um pediatra e um cirurgião".

Acrescentou que "o acesso à entrada é permitido a qualquer veículo transportando paciente, apenas para desembarque. Mas não é permitida a permanência no local ou no estacionamento – que é ocupado, em sua maior parte, por ambulâncias. Parte da área de estacionamento é reservada à maternidade municipal, que está em construção no segundo piso do prédio".

O LADO BOM E O LADO RUIM

Região é bem servida pela rede básica de saúde e conta com um grande hospital, o Risoleta Neves, mas parte da população ainda sofre com esgoto a céu aberto



Maria Silvana mora às margens do córrego e, nas épocas de chuvas, teme que a água chegue à sua casa



Gercino Raimundo da Silva vive drama semelhante e sempre desejou levar a família para outro lugar

Saneamento ainda é PROBLEMA

A região mais antiga que BH necessita de mais investimentos em saneamento básico, pois moradores do Bairro Mantiqueira, na divisa com Ribeirão das Neves, sofrem com um córrego a céu aberto. A maior parte do leito foi canalizada, mas um trecho ainda é motivo de queixa da população ribeirinha. No calor, o mau cheiro invade as casas. Na época de chuva, há o receio das en-

chentes. "Na última trovoadá, a água passou por cima daquela ponte", aponta a dona-de-casa Maria Silvana Duarte Oliveira, de 46.

Seu vizinho, Gercino Raimundo da Silva, de 55, vive o mesmo drama. O homem, que perdeu a mulher há seis meses, vítima de câncer, conta que ele e a companheira sempre tiveram vontade de sair da beira do córrego. Uma vez,

lembra, escorregou na estreita ponte sobre o poluído leito e caiu, como diz, "no meio da sujeira".

O secretário da Regional, João Batista Viana, informa que um quilômetro e meio do córrego já foi tratado com verba do Orçamento Participativo (OP). Isso representa cerca de dois terços. A população se mobilizou e conseguiu o tratamento do fundo do leito. A comu-

nidade se organizou e não abriu mão da realização da obra até a conclusão final. Faltam entre 600 e 800 metros".

OLHO VIVO Comerciantes lamentam que as câmeras do Olho Vivo ainda não chegaram à região. Além de reduzir os assaltos, os equipamentos afastariam pichadores. "Já pinte a fachada da loja várias vezes, mas eles

sempre voltam. Na última, escreveram na parede: 'Nós de volta'. É uma praga que proliferou pela cidade", reclama Aguiar Alves de Souza, de 54, diretor da Associação Comercial de Minas Gerais (ACMinas). A Secretaria de Estado de Defesa Social informou que "a implantação das câmeras de videomonitoramento está em fase de estudo e planejamento".

REPORTAGEM 3 – Ritmo mais acelerado (07/03/2010)

ESTADO DE MINAS • DOMINGO, 7 DE MARÇO DE 2010 • PARA ANUNCIAR NOS MEGAClassificados LIGUE (31) 3228-2000

MEGAClassificadosIMÓVEIS

3

MATÉRIA DE CAPA

Imóveis situados nos vetores Sul e Norte de Belo Horizonte têm maior potencial de valorização

Ritmo mais acelerado

DENISE MENEZES

Na Região Metropolitana de Belo Horizonte, os imóveis com maior potencial de valorização este ano são aqueles situados no Vetur Norte, na extensa área de entorno da Linha Verde e próximos à Cidade Administrativa, no Serra Verde, em Venda Nova, que já começa a ganhar vida com a transferência de parte dos funcionários do governo do estado. Também devem se valorizar, em ritmo acelerado, os imóveis situados em bairros vizinhos às áreas mais nobres da capital e os localizados em Nova Lima, Região Sul de BH.

"Com o esgotamento das áreas no Bevedeiro, o Vila da Serra passou a ser o caminho dos empreendimentos de luxo de alto padrão. Com isso, os imóveis do bairro estão mais valorizados e isso tende a aumentar mais", afirma Rui Gondim, diretor da Vivar Imóveis ao prever que bairros vizinhos ao Vila da Serra com áreas disponíveis, como o Vale do Sereno, também vão se beneficiar.

Já Cinezio Geraldo Pereira, diretor da Atlântica Assessoria Imobiliária, considera que o destaque este ano será dos imóveis situados no Vetur Norte de Belo Horizonte. "Acho que o Vetur Norte vai liderar em valorização. Há uma conjunção de fatores: o início de operação da Cidade Administrativa, as melhorias viárias e a preparação da cidade para os grandes eventos, como parte dos jogos da Copa do Mundo de 2014. Isso não quer dizer que a Região Sul não vá se valorizar e sim que o Vetur Norte tende a ter maior valorização este ano", explica.

De acordo com Cinezio, em 2009, a valorização dos terrenos situados no Vetur Norte já foi superior à registrada pelos lotes da Região Sul. "Tivemos casos de terrenos próximos da Cidade Administrativa que se valorizaram 50%, embora a valorização de outros tipos de imóveis, como os apartamentos, seja ainda maior na Região Sul, que registrou média entre 20% e 25% de valorização em 2009, sobre o ano



Segundo Cinezio Pereira, diretor da Atlântica Assessoria Imobiliária, infraestrutura precária desestimula investimentos na Região Oeste



Luciano Guimarães, diretor da Lar Imóveis, destaca o Luxemburgo como bairro promissor

anterior, enquanto os apartamentos na Região Norte de BH tiveram elevação de preços entre 15% e 18%.

Entre os bairros do Vetur Norte, muitos deles em municípios vizinhos a Belo Horizonte, o vice-presidente da CMI/Secovi-MG, Evandro Negrão de Lima Júnior, aposta que da Região da Pampulha serão os mais valorizados este ano. "Depois de vários anos abandonada, a Pampulha recebeu, nos últimos cinco anos, uma série de investimentos em melhoria de infraestrutura. Isso estimulou o crescimento sustentado e trouxe grande valorização, que tende a continuar, porque não é motivada por especulação, mas por melhorias reais", afirma.

DEMANDA Luciano Guimarães, diretor comercial da Lar Imóveis, diz também acreditar que a Pampulha será a

área de maior valorização imobiliária em 2010, pelo menos entre as localizadas no Vetur Norte. Com filial no Bairro São Luís, a empresa tem grande demanda por imóveis na região. "Mas a oferta é pequena em relação à procura, por isso, as construtoras já começam a se interessar em adquirir terrenos na Pampulha", diz.

Na Região Sul de Belo Horizonte, Evandro Negrão avalia que áreas situadas no entorno de bairros nobres, já bastante adensados e sem disponibilidade de terrenos, serão as mais valorizadas em 2010. Para Luciano, um bairro da Região Sul que deve registrar grande valorização este ano é o Luxemburgo. "Aos poucos, as construtoras estão redescobrimdo o Luxemburgo, que deve ganhar muitos empreendimentos."

Áreas ainda disponíveis

Para o diretor da Atlântica Assessoria Imobiliária, Cinezio Geraldo Pereira, a revitalização, com melhorias em infraestrutura viária, de alguns bairros de Belo Horizonte pode estimular o mercado imobiliário a investir onde ainda há bom número de áreas disponíveis para a construção de empreendimentos. "Em Belo Horizonte, existem ainda muitos terrenos disponíveis, mas que não são demandados em função de sua infraestrutura viária precária dos bairros onde estão localizados", avalia.

Entre esses bairros, Pereira cita os da Região Oeste. "Na região, há bairros importantes como Barroca, Prado, Nova Suíça, Jardim América, Betânia e Gameleira que têm número significativo de terrenos disponíveis, mas não conseguem atrair grandes empreendimentos imobiliários em função de sua infraestrutura precária. Nesses bairros, o mercado de imóveis se restringe a atender clientes que já moram na região. Se houvesse investimento em melhoria viária, com alargamento de vias e melhor sinalização, em aprimoramento do transporte coletivo e medidas de estímulo à instalação de empresa, sobretudo prestadores de serviço, como as instituições de ensino, certamente a região se transformaria em alternativa de moradia e trabalho e, portanto, receberia grandes empreendimentos imobiliários."

O diretor da Atlântica reclama ainda que a Savassi, região nobre de Belo Horizonte, está abandonada e necessita de investimentos também em melhoria viária, limpeza urbana e segurança, para atrair maior número de empreendimentos. "Como há uma evidente escassez de terrenos na região, os empreendimentos dependem da aquisição de casas e prédios antigos que darão lugar às construções novas. Mas com preços elevados e falta de investimentos em melhoria de infraestrutura, há um desestímulo à atividade na Savassi", diz.

REPORTAGEM 4 – Nasce uma nova Minas dentro de Minas Gerais (19/04/2010)

ESTADO DE MINAS • SEGUNDA-FEIRA, 19 DE ABRIL DE 2010

13

ECONOMIA

EDITORA: Renata Nogueira
 EDITORA-ASSISTENTE: Vera Schmitt
 E-MAIL: economia.em@uol.com.br
 TELEFONE: (31) 3263-5103

PLANEJAMENTO

Estudo realizado pela consultoria Jurong, de Cingapura, mostra que região no entorno do aeroporto internacional de Confins pode gerar um PIB de US\$ 172 bilhões até 2030

Nasce uma nova Minas dentro de Minas Gerais

GEÓRGIA CHOUAIR

O Votor Norte da Região Metropolitana de Belo Horizonte (área do aeroporto de Confins, Lagoa Santa e municípios próximos) se prepara para gerar, em 2030, um Produto Interno Bruto (PIB) comparado ao atual de todo o estado de Minas Gerais (em cerca de US\$ 172 bilhões). A região caminha para se tornar um corredor multimodal de alta tecnologia, com investimentos focados em sete setores potenciais: defesa e aeroespacial, ciências da vida (nanotecnologia, biotecnologia, equipamentos médicos e farmacêuticos), tecnologia de informação (serviços de suporte de TI e desenvolvimento de softwares), componentes eletrônicos, turismo de negócios, educação e parques de logística de distribuição e comércio atacado.

Esses setores devem atrair investimentos de US\$ 21,9 bilhões, sendo US\$ 15,3 bilhões em manufatura e serviços e US\$ 6,6 bilhões em pesquisas. Os novos negócios devem gerar mais 400 mil empregos nos próximos 20 anos e uma população adicional de 1,4 milhão de pessoas na região. Os dados fazem parte de um estudo detalhado que acaba de ser apresentado ao governo pela Jurong Consultants, de Cingapura. A empresa, especializada em planejamento de infraestrutura de cidades, está debruçada desde 2008 em pesquisa com outras consultorias nacionais e estrangeiras para traçar o projeto Diretrizes para a sustentabilidade e desenvolvimento do Votor Norte da Região Metropolitana de Belo Horizonte: o plano macroestrutural e o seu ordenamento econômico.

Queremos ver Belo Horizonte como um hub de investimentos internacionais. Para isso, é importante fazer reservas em áreas estratégicas. Já em cinco anos queremos ver essa área como sustentável e competitiva", afirmou Raphael Chua, gerente da Jurong Consultants. Chua apresentou o plano à administração direta do estado, associação de prefeitos e universidades na semana passada. Os investimentos realizados no Aeroporto Internacional Tancredo Neves, ressalta Chua, já foram o primeiro passo. "Em qualquer lugar do mundo, o aeroporto não é só um lugar para sentar na aeronave e decolar. A vizinhança deve ter um desenvolvimento econômico", diz.

ORGANIZAÇÃO O projeto propõe que os investimentos sejam concentrados em 13 municípios: Betim, Contagem, Ribeirão das Neves, Vespasiano, Santa Luzia, Sabará, São José do Lapa, Confins, Lagoa Santa, Jaboticatubas, Matãozinho, Capim Branco e Pedro Leopoldo. "Os prefeitos precisam se organizar para preparar o território para os novos investimentos. A infraestrutura precisa crescer junto com o crescimento econômico. Belo Horizonte amanhã não vai competir só com São Paulo ou Rio de Janeiro, mas com Tóquio e Paris também. É preciso que a cidade tenha um plano estrutural que permita aos investidores chegar aqui", ressaltou Chua durante a apresentação.

O subsecretário de assuntos internacionais da Secretaria de Desenvolvimento Econômico de Minas Gerais, Luiz Antônio Athayde, ressalta que o objetivo



Estrada que leva ao aeroporto na Região Norte da Grande BH: trunfo do projeto é exatamente o fato de o estado já ter um terminal

do estudo foi buscar uma diversificação econômica para o estado. "Foram eleitos os setores que vão dar mais dinamismo ao parque industrial e trazer um conteúdo de inovação para as empresas que já estão instaladas aqui e para as novas que virão", afirma.

A transferência dos voos da Pampulha para Confins, destaca Athayde, em 2005, já foi realizada dentro das novas diretrizes para o Votor Norte. "Tínhamos um aeroporto da mesma grandeza, pronto para operar com segurança, mas desativado. Além disso, a Linha Verde deu mais consis-

tência ao Votor Norte e a decisão de instalar a Cidade Administrativa na região só veio a consolidar a vocação de serviços da área", afirma. A Cidade Administrativa, diz, vai demandar com frequência trabalhos de empresas de software e hardware e atrair companhias de alta tecnologia.

A região do Rodan foi traçada no plano como área de suporte às plataformas de montagem. "Queremos colocar Belo Horizonte dentro de uma economia que já funciona em rede. Temos hoje uma economia diversificada dentro de segmentos tradicionais,

calçados em bens intermediários. Mas temos espaço para ser um dos territórios mais atraentes na nova onda de investimentos prevista para o Brasil. Temos área disponível, logística avançada e aeroporto pronto, com capacidade de expansão", afirma Athayde. Ele destaca ainda os centros de pesquisa em tecnologia da informação, biotecnologia e centro de manutenção em aeronaves. "Os centros de manutenção da Gol e da Trip foram atraídos para aqui dentro dessa concepção e já geram cerca de 2 mil empregos diretos", ressalta.



Aviões na pista de Confins: plano também prevê obras de expansão e ampliação do local

MARCELO SANTINHA/EMV, A PRESS

Benefícios serão gerais

O plano da consultoria Jurong, de Cingapura, estudou 28 setores no mundo e destacou sete. Embora a consultoria tenha elegido 13 municípios com potencial forte de investimento, Luiz Antônio Athayde, subsecretário de assuntos internacionais da Secretaria de Desenvolvimento Econômico, ressalta que todas as cidades do interior com potencial de produção de itens com alto valor agregado serão beneficiadas.

"Estamos apenas desenhando os passos para a diversificação da economia. Além disso, apesar de termos alguns setores com maior poder de contribuição, os demais não são descartados", diz. Pelas diretrizes traçadas, o corredor multimodal tem potencial para gerar, só em 2015, cerca de 18 mil empregos diretos. "Hoje, já temos 5 mil empregos diretos no Votor Norte", diz Athayde.

Para implementar o plano, o governo pretende iniciar uma discussão com os prefeitos da região e traçar as adaptações necessárias aos seus planos diretores, de forma a preparar a ocupação do solo para os novos investimentos. "Quanto mais harmônico for a implementação desses parques, mais atrativos serão os investimentos", diz (GC)

MARCELO SANTINHA/EMV, A PRESS



Athayde: "Foram eleitos setores que darão dinamismo à indústria"

IPI REDUZIDO

Azera 2010 - Top de linha

de R\$ 49.999

HYUNDAI

ÚLTIMAS UNIDADES

IMBATÍVEL: PAGUE 50% DO VALOR NAS 12 PRIMEIRAS PARCELAS

OU ENTRADA PARA 2014 COM A PRIMEIRA PARA DEPOIS DA COPA DE 2010

HYUNDAI

CONDIÇÕES IMPERDÍVEIS

HR 2010

de R\$ 48.999

HYUNDAI

Drive your way

Tucson GL

de R\$ 49.999

HYUNDAI

mazam

motors

Sete Lagoas e Região (31) 2107 1700

www.mazamotors.com.br

REPORTAGEM 5A – Ordem no crescimento de BH (21/07/2010)

ESTADO DE MINAS • QUARTA-FEIRA, 21 DE JULHO DE 2010 • EDITOR: Arnaldo Viana • E-MAIL: gerais.em@uai.com.br • TELEFONES: (31) 3263-5244/3263-5105 • FAX: (31) 3263-5024

21

GERAIS

PRESERVAÇÃO
DÁ DINHEIRO

lepho divulga lista de 7
idades que ganham
ICMS extra por protege
cultura. Mariana (foto)
é a primeira.

PÁGINA:

RENATO WBL/DVD, A PRESS

ENTRAM EM VIGOR HOJE AS MUDANÇAS NO
PLANO DIRETOR E NA LEI DE USO E OCUPAÇÃO
DO SOLO, QUE VÃO INDICAR O TRAÇADO
DA CIDADE NAS PRÓXIMAS DÉCADAS

ORDEN NO crescimento DE BH

FLÁVIA AYER E AMANDA ALMEIDA

As vésperas de completar 15 anos sem uma revisão das normas que ditam a forma de urbanização da cidade, finalmente entram em vigor hoje as mudanças no Plano Diretor e na Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo de Belo Horizonte. Depois de oito meses de discussões e polêmicas, o prefeito Marcio Lacerda sancionou ontem as legislações que dão o traçado da capital da próxima década e prometem combater a construção de espigões, frear a especulação imobiliária, além de controlar o número de moradores em bairros já saturados, como Burity e Castelo. Ao lado do Código de Posturas, documento que regula o uso do espaço público sancionado em abril e cuja regulamentação está prevista para o fim do mês, as novas leis, embora não apaguem os atropelos do passado, dão à cidade aparato legal moderno, capaz de acabar com uma série de incômodos de grande parte da população, como flanelinhas, poluição visual e até mesmo o caos no trânsito. Mas, por outro lado, essas legislações também correm o risco de não sair do papel, caso a prefeitura não invista em fiscalização. O próprio prefeito admite ser preciso melhorar esse quesito, tornando-o menos burocrático e mais eficiente.

A força da lei está posta em prova nos 5 mil quilômetros de ruas e avenidas de BH, onde apenas cerca de 40 engenheiros e 200 fiscais atuam para fazer valer as normas. Lacerda justifica que uma legislação moderna e atualizada torna a interpretação mais fácil. "Estamos fazendo um trabalho de revisão no modelo de fiscalização, dando várias atribuições ao fiscal. Não se trata de aumentar o número, mas de agrupar funções para que um único profissional possa cuidar de vários assuntos. Estamos tentando desburocratizar", ressalta. O prefeito acrescenta que os fiscais também serão equipados com aparelho GPS e de compartilhamento de dados.

A revisão do Plano Diretor (7.165/1996) de BH saiu aos 48 minutos do segundo tempo, pois, de acordo com o Estatuto das Cidades, lei federal de 2001, esse documento tem que ser revisto a cada 10 anos, com risco de corte de verbas a quem não cumprir a norma. As mudanças na Lei de Parcelamento, Ocupação e Uso do Solo (7.166/1996), que estabelece desde a localização de determinadas atividades econômicas, e no Plano Diretor foram fruto de debates na 3ª Conferência Municipal de Políticas Urbanas e contou com a contribuição de 243 delegados. O texto, de autoria do Executivo, também passou por oito meses de tramitação na Câmara Municipal, até a aprovação, em maio.

De acordo com Marcio Lacerda, que vetou apenas trechos com redação confusa, as novas leis estão em sintonia com um planejamento a longo prazo da cidade. "Certamente, não apresentam efeitos imediatos, mas vão gerar resultado na redução de 10% no adensamento de BH, e de 50% em bairros como Burity e Castelo. Também descentraliza as atividades econômicas, facilitando que as pessoas morem perto do trabalho", afirma. A consultora técnica da prefeitura Maria Fernandes Caldas ressalta a incorporação de diversos instrumentos previstos no Estatuto das Cidades. "Vamos conseguir conter a especulação imobiliária e compartilhar os benefícios, mas também o ônus, da urbanização", afirma.

ALTERAÇÕES Uma das mudanças radicais é o combate à verticalização, com a redução de todos os coeficientes de aproveitamento (área a ser construída, em relação à metragem do terreno) em 10% na capital. Na prática, isso significa erguer prédios com menos andares. Em bairros já saturados como Burity, na Região Oeste, e Castelo, na Pampulha, a diminuição foi ainda maior, além de Áreas de Diretrizes Especiais (ADEs), como Santa Efigênia, Floresta e Santa Tereza. No entanto, a partir de um novo instrumento, a outorga onerosa do direito de construir, o empreendedor pode construir mais, desde que pague uma taxa que vai para o Fundo Municipal de Habitação.

Para conter a especulação imobiliária, a prefeitura se encarregou de estabelecer regras para a ocupação de regiões extremamente visadas, a partir de operações urbanas consorciadas. Sob os termos de uma lei específica, o poder público detalha como determinadas áreas serão ocupadas. O principal exemplo é a Região do Ribeirão Isidoro, considerada a última fronteira verde da capital e a futura 10ª regional da cidade. A área do Ribeirão Isidoro, afluente do Ribeirão do Onça, que deságua no Rio das Velhas, vai receber 72 mil apartamentos, shoppings, dois parques, dois grandes corredores viários, além de infraestrutura urbana, contrapartida dos empreendedores orçada em R\$ 1 bilhão.

A Região da Savassi também tem projeto específico de urbanização. O novo Plano Diretor autoriza a ampliação do shopping Pátio Savassi, desde que o empreendimento custeie a revitalização da Praça Diogo Vasconcelos. O Vetor Norte é outro foco de trabalho especial. "Vamos dotar a região de infraestrutura, em vez de corrigir os problemas depois que tudo estiver ocupado", ressalta Maria Caldas. As áreas do entorno de corredores viários importantes e de estações de transporte coletivo estão sob a mesma lógica. Nesses casos, a nova lei dá à prefeitura preferência de compra nos lotes próximos das áreas de operação urbana consorciada. Ou seja, antes de vender terrenos próximos a avenidas como Cristiano Machado, Antônio Carlos, Pedro I, Pedro II ou do Anel Rodoviário, os donos deverão consultar o poder público.

A revisão também altera critérios para cálculos de varandas, hall, elevadores e escadas, as chamadas áreas descontáveis, ou seja, que não são consideradas no total da construção. Antes, elas não sofriam restrições, mas agora ficam restritas ao limite de 14% da área de cada pavimento. O cálculo da área de garagem também mudou e passa a ser a multiplicação do coeficiente de aproveitamento pela área do terreno. Projetos imobiliários que entrarem na Secretaria Municipal Adjunta de Regulação Urbana a partir de hoje continuarão seguindo normas da regra antiga.

LEIA MAIS SOBRE AS LEIS
PÁGINA 22

REPORTAGEM 5B – Ordem no crescimento de BH (21/07/2010)

ESTADO DE MINAS • QUARTA-FEIRA, 21 DE JULHO DE 2010

22

GERAIS

MATÉRIA DE CAPA

Com 40 engenheiros e 200 agentes de fiscalização, prefeitura teria dificuldades para regular cumprimento da nova Lei de Uso e Ocupação do Solo e do Código de Posturas

SOBRA PROBLEMA, FALTA FISCAL

AMANDR ALMEIDA E FLÁVIA AYER

A tão aguardada revisão de leis importantes para Belo Horizonte, como a de Uso e Ocupação do Solo, corre o risco de ficar só no papel. A garantia de que os milhares de projetos imobiliários da capital cumpram as novas normas está nas mãos de cerca de 40 engenheiros e 200 fiscais, que acumulam também a função de fazer valer os códigos de Postura e de Obras, recentemente reformulados. A enxuta equipe cobre uma área de 5 mil quilômetros de ruas e avenidas. O próprio Código de Posturas, sancionado há quase quatro meses e ainda sem regulamentação, é exemplo de uma mudança necessária para a organização da cidade que continua em compasso de espera, abrindo lacunas para o desrespeito a normas como, por exemplo, a proibição de flanelinhas e a redução do número de outdoors.

No caso da Lei de Parcelamento, Ocupação e Uso do Solo, grande parte das regras já passa a valer hoje e terá que ser adotada no dia a dia da equipe de fiscalização. A secretária adjunta de Regulação Urbana, Gina Rende, explica o que muda: "Antes de iniciar uma obra, o interessado deve apresentar o projeto à prefeitura, que o aprovará se estiver de acordo com as leis. Durante a construção, engenheiros fazem o acompanhamento. Para receber o Habite-se, autorização final, a obra passa pela avaliação do profissional".

Na teoria, até mesmo as alterações no projeto original feitas posteriormente por proprietários estariam sob a mira dos 200 fiscais da cidade. Na prática, porém, a Associação de Fiscais Municipais (Asfim-BH) admite que o setor de fiscalização da prefeitura não é capaz de cumprir todas as suas tarefas. "Não estamos conseguindo mostrar para o morador o resultado que ele queria ver. A fiscalização precisa ser mais eficiente", reconhece Neyde de Freitas Brum, presidente da Asfim. Além de atuarem para que o Plano Diretor e a Lei de Uso e Ocupação do Solo sejam respeitados, eles terão que ficar atentos ao Código de Posturas. Entre as missões estabelecidas por ele estão garantir que BH fique livre de 85% dos outdoors, fiscalizar se as mesas e cadeiras de bares e restaurantes estão dispostas de maneira correta nos passeios, proibir a atuação de flanelinhas e evitar que as ruas virem ponto de venda para ambulantes.

Mas os problemas para executar essas muitas tarefas não ficam apenas na enxuta equipe de agentes. "A principal dificuldade é a falta de organização. Não há uma boa preparação para os fiscais cumprirem seu papel. Quando chega um novo agente, o fiscal antigo é responsável por ensinar as tarefas", des-



Atuação de flanelinhas, proibida pelas normas municipais, não foi regulamentada pelo Executivo

creve Neyde. Segundo ela, a estrutura de fiscalização também é precária. "Não há carros da prefeitura para a gente trabalhar. Temos que usar nossos próprios carros ou ônibus. Mas a prefeitura só paga passagem para a gente ir e voltar do trabalho", reclama.

Segundo a secretária adjunta Gina Rende, veículos da prefeitura somente ficam disponíveis em operações especiais. "Dividimos as regionais em grupos de fiscais, que são responsáveis por uma pequena área. Realmente, fazem o serviço a pé", diz. No primeiro semestre, os agentes promoveram 57.041 vistorias, sendo 8.718 ligadas ao Código de Obras, 27.686 ao Código de Posturas e 20.637 sobre vias urbanas.

SUPERFISCAL Para tentar desatarracar o nó da fiscalização, a prefeitura deve apostar na transformação dos agentes em superfiscais. Na prática, significa que um profissional hoje responsável pelo cumprimento do Código de Posturas acumula outras funções, como inspecionar o Código de Obras. "Essa é uma reivindicação antiga da Asfim. A prefeitura sinalizou que até o fim do ano encaminha um projeto de lei à Câmara Municipal que altera as funções do fiscal. É uma maneira de otimizar o nosso trabalho. Um mesmo fiscal seria responsável por 96% das funções de fiscalização. Uniríamos em uma figura a fiscalização das obras, posturas, vias urbanas, limpeza urbana e controle ambiental", explica Neyde.

Segundo a Secretaria de Planejamento, Orçamento e Informação, o projeto está sendo discutido pela prefeitura, mas não há previsão de incorporação. Funções como Vigilância Sanitária, que exigem especialização, continuam com fiscais próprios.

PLANO DIRETOR

O QUE É: Lei obrigatória para municípios com mais de 20 mil habitantes, situados em regiões metropolitanas, áreas de interesse turístico e aglomerações urbanas. É o instrumento básico da política de desenvolvimento e expansão urbana, devendo ser revisto a cada 10 anos.

1 REGIÃO DO ISIDORO

Cria a Região do Isidoro, considerada a última fronteira verde da cidade e a 10ª regional de BH. Com 10 quilômetros quadrados, a área receberá 72 mil apartamentos, dois parques, dois grandes corredores viários, além de toda a infraestrutura urbana.

2 SAVASSI

Institui operação urbana na Região do Savassi. A partir de lei específica para mudanças na urbanização da área, autoriza a revitalização da Praça Diogo Vasconcelos e permite a ampliação do Pólo Savassi.

3 BARÃO HOMEM DE MELO

Institui operação urbana para a ampliação da Avenida Barão Homem de Melo, que corta parte da Região Oeste de BH.

DEMAIS OPERAÇÕES

Há também projetos específicos de urbanização em outras áreas, como Vitor Norte, corredores viários e áreas no entorno de onde serão implantados o Transporte Rápido por Ônibus (BRT, na sigla em inglês), Plano de Reabilitação do Hipercentro, áreas localizadas a 600m de estações de transporte coletivos, estacionamento subterrâneo na Assembleia Legislativa, no Bairro Santo Agostinho.

OUTORGA ONEROSA DO DIREITO DE CONSTRUIR

Por este instrumento, previsto no Estatuto das Cidades, é possível aumentar o potencial construtivo do terreno (área a ser construída, em relação à metragem do terreno), até um coeficiente de aproveitamento máximo. O direito de construir acima do coeficiente de aproveitamento do lote é concedido, mediante pagamento de taxa à prefeitura, revertida ao Fundo Municipal de Habitação.



LEI DE PARCELAMENTO OCUPAÇÃO E USO DO SOLO

O QUE É: Estabelece normas e condições para o parcelamento urbano. Também define as regras para seu uso e ocupação, autorizando ou não determinadas atividades em certas áreas da cidade, regulando o perfil das edificações, entre outros pontos.

ZONAMENTO

Serra do Curral, bairros Belvedere (Centro-Sul), Uberlândia e Trevo (Pampulha), Bacia do Ribeirão Isidoro (Norte) e Mata do Morcego (Nordeste) são enquadradas como áreas de interesse ambiental e proteção de paisagem, com mais restrições nos parâmetros urbanísticos. Pelo texto, a ADE Pampulha fica maior, com os bairros Brás e Garças. Nessa área, passam a ser permitidos estabelecimentos de caráter cultural, turístico e de lazer.

ATIVIDADES ECONÔMICAS

A localização de atividades econômicas passa a ser regida com a maior compatibilidade com o uso residencial e não só por critérios de classificação da via (coletora, arterial, local). Microempresas poderão obter alvará pela internet.

COMBATE À VERTICALIZAÇÃO

O coeficiente de aproveitamento (área a ser construída, em relação à metragem do terreno) foi reduzido em 10% em toda cidade. Em linhas gerais, se hoje num terreno de 1 mil metros quadrados há permissão para se construir 1 mil metros quadrados, com o projeto da prefeitura, esse potencial construtivo cai para 900. Nos bairros Butristi, Castelo, Carlos Prates, Padre Eustáquio, Prado, Floresta, Santa Elégia e Santa Tereza, o coeficiente de aproveitamento caiu mais que 10%, por se tratarem de Áreas de Diretrizes Especiais (ADEs).

VARANDA, PORTARIA E PILOTIS

O potencial construtivo de um terreno (limite de área autorizada para construção), atualmente, não leva em conta as áreas de portaria, pilotis, escadas, hall, elevador e casa de máquinas. Varandas que medem até 10% da área do pavimento também não são consideradas. O texto aprovado restringe essas áreas não computáveis, liberando a construção de um pavimento de pilotis. Varandas, hall, elevador e escadas não serão consideradas até o limite de 14% da área de cada pavimento.

GARAGEM

A lei atual não limita o número de vagas de garagem por apartamento. Agora, a partir de um cálculo (coeficiente de aproveitamento X área do terreno) é possível chegar à área máxima destinada à garagem, sem que isso ocorra descontos na área construída.

CÓDIGO DE POSTURAS

O QUE É: Documento que regula o uso do espaço público, com o objetivo de melhorar a convivência entre os cidadãos. Regula o uso dos passeios públicos, a instalação de mobiliário urbano, o exercício de atividades profissionais ao ar livre e a instalação de faixas e cartazes de publicidade em locais públicos, entre outros pontos

ENGENHOS DE PUBLICIDADE

- Proíbe outdoors no perímetro da Avenida do Contorno, nas áreas centrais de Venda Nova e Barro Preto, e em bairros definidos como Área de Diretrizes Especiais (ADEs) Santa Tereza, Pampulha, Mangabeiras, Belvedere, Cidade Jardim, São Bento e Santa Lúcia.
- Reduz em 85% o número de outdoors da cidade.
- Placas são proibidas sobre marquises, grades, coberturas de edificações, além de toldos (limitados a queles considerados indicativos, na testeira frontal e com altura máxima de 30 cm), em grades.

MESAS E CADEIRAS

- Somente poderá colocar mesa e cadeira o imóvel usado para funcionamento de restaurante, bar, lanchonete, café, livreria ou similares.
- Em calçadas com largura igual ou superior a 2 metros, desde que fique garantida a circulação de 1m para trânsito de pedestres.
- Após as 20h, será permitido usar tablado removível em via pública, na área de estacionamento de veículos.

PASSEIO

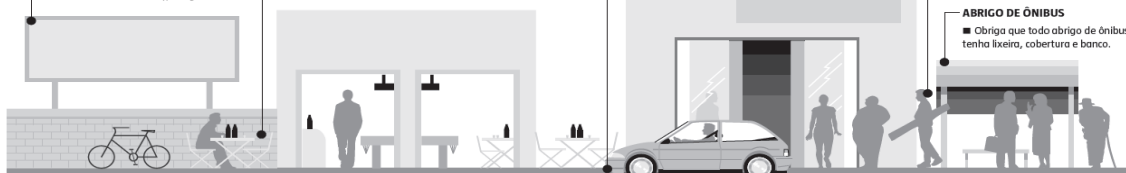
- O passeio não poderá ser usado como espaço de manobra, estacionamento ou parada de veículo. Nos casos em que a edificação tiver um recuo, deve ser reservada área de 1m para circulação de pedestres rente ao estabelecimento e os carros podem estacionar no espaço restante.
- Calçadas consideradas de fluxo intenso de pedestre receberão tratamento especial de manutenção pela prefeitura.

AMBULANTES

- Proíbe ambulantes, exceto nos casos em que o profissional é deficiente visual.
- Libera carro de som. Prevalecem os moldes da Lei do Silêncio, em que a atividade fica restrita de 10h às 16h, em locais específicos.
- Proíbe a atuação de flanelinhas na cidade. Somente será autorizada a permanência de lavadores de carros credenciados pela prefeitura.

ABRIGO DE ÔNIBUS

- Obriga que todo abrigo de ônibus tenha lixeira, cobertura e banco.



REPORTAGEM 6 – Nova cidade dentro de BH (15/03/2011)

GERAIS



PORTA HISTÓRICA DE VOLTA À UFMG

Obras de expansão da Faculdade de Medicina incluem o retorno de peça retrada na demolição do prédio de 1958.

PÁGINA 27

URBANISTA JAIME LERNER VAI TRAÇAR OS CONTORNOS DO MULTICOMPLEXO RESIDENCIAL, COMERCIAL E DE LAZER A SER ERGUIDO NA REGIÃO DO ISIDORO, UNINDO PRATICIDADE E RESPEITO À NATUREZA

NOVA CIDADE DENTRO DE BH

FLÁVIA RYER

As mãos do ex-prefeito de Curitiba e ex-governador do Paraná Jaime Lerner, urbanista brasileiro de renome internacional, vão traçar os contornos da área que passará de última fronteira verde a décima regional de Belo Horizonte, com mais de 70 mil unidades habitacionais e outros equipamentos urbanos. O planejamento de parte da Região do Isidoro, no Vetor Norte da capital, vai engrossar o currículo de Lerner – ex-consultor da Organização das Nações Unidas (ONU) e responsável pela implantação do famoso sistema integrado de transporte coletivo da capital paranaense – e dar o pontapé para a ocupação do último vazão de BH, cortado pelo Ribeirão Isidoro, afluente do Ribeirão do Onça e integrante da bacia do Rio das Velhas. O escritório do arquiteto foi contratado por duas construtoras para elaborar o plano diretor da Granja Werneck, correspondente a um terço do Isidoro, com área de 10 quilômetros quadrados, superior à do perímetro da Avenida do Contorno.

Já no segundo semestre, a Direcional Engenharia e a Rossi Residencial, que formaram um consórcio com os proprietários da área, os herdeiros do médico Hugo Furquim Werneck (1878-1935), pretendem iniciar na Granja Werneck, onde funcionou um sanatório para tuberculosos e hoje há um lar de idosos, a construção de um novo bairro de BH. O empreendimento ocupará uma área de 3,5 quilômetros quadrados, com prédios residenciais, centro comercial, além equipamentos públicos, como postos de saúde, escolas e creches – contrapartidas impostas pelo Executivo municipal. Para atender demanda da prefeitura, o interesse do consórcio é concluir pelo menos 2 mil unidades habitacionais até a Copa do Mundo de 2014, para hospedar jornalistas e turistas.

O consórcio já apresentou à prefeitura, em fevereiro, o estudo e o relatório de impacto ambiental (EIA/RIMA), primeiro passo do licenciamento ambiental, e agora espera a liberação da licença prévia (LP) para continuar o projeto. As construtoras não revelam o investimento nem o número total de apartamentos. Mas um dos herdeiros dos Werneck, o engenheiro Fernando Vianna Werneck, adianta que devem ser construídas entre 22 mil e 25 mil unidades habitacionais. “Esse número ainda não está fechado”, diz, contando que a família atua em coparticipação com as construtoras. Os empreendedores têm 12 anos para concluir a obra, quando os parâmetros urbanísticos da área serão revistos.

De acordo com o sócio do escritório Jaime Lerner Arquitetos Associados, Paulo Kawahara, coordenador do projeto, a proposta é construir um bairro sustentável. “Queremos que a Granja Werneck tenha vida e trabalho junto, e não seja apenas dormitório, como a maioria dos bairros da Região Norte. O grande diferencial será o verde e o equilíbrio com a natureza”, afirma.

GRANJA WERNECK



Localizada no Vetor Norte de Belo Horizonte, a Granja Werneck corresponde a quase um terço da Região do Isidoro, última fronteira verde da capital.

Ao todo, o Isidoro conta com 10 quilômetros quadrados, área superior à da Avenida do Contorno. Um empreendimento na Granja Werneck será o pontapé na urbanização da região.

Segundo Kawahara, ao longo do Ribeirão Isidoro haverá um parque linear, com área de lazer para a comunidade. O Parque Leste, um dos dois a serem implantados na região, com 2,3 milhões de metros quadrados, área similar à do Parque das Mangabeiras, na Região Centro-Sul, também abrange o terreno da Granja.

O urbanista ressalta que, para evitar deslocamento dos moradores, o planejamento urbano prevê um centro comercial diversificado, denominado Aldeia. “A ideia é que haja tudo no Aldeia, desde comércio, escritórios, hotéis, miniterminal de transporte, espaço religioso. A proposta é que essa parte da granja seja um ponto de encontro, com serviços que atendam também os bairros do entorno”, afirma Kawahara, destacando que cada pequeno conjunto residencial contará com um centro comercial, composto por farmácia, padaria e mercado.

O gerente de novos negócios da Direcional Engenharia, Renato Michel, explica que o empreendimento será voltado para a classe média e prédios residenciais com apartamentos de dois e três quartos. “É o primeiro planejamento urbanístico em BH desde a época de Aarão Reis. Pensamos num empreendimento inovador. Apenas um terço da área total será ocupada, o resto será preservado. Será uma região de baixo adensamento e muito verde. A expectativa é de que 12% dos terrenos tenham vocação comercial. Há previsão para ciclovias e um sistema viário eficiente”, indica Michel.

ISIDORO Situada numa área cobijada pelo mercado imobiliário, vizinha à Cidade Administrativa e da Linha Verde, a Região do Isidoro, que faz limite com município de Santa Luzia, é alvo da maior operação urbana consorciada encampada pela prefeitura. Por meio de uma lei especial, aprovada dentro da reforma da Lei de Parcelamento, Ocupação e Uso do Solo, e do Plano Diretor de BH, no ano passado, o poder público alterou os padrões de urbanização da última área verde da cidade, sob o argumento de evitar que siga o exemplo dos bairros populares vizinhos, Ribeirão de Abreu e Tupi, marcados por ocupações irregulares.

Antes da operação urbana, o Isidoro, região de importância ambiental ímpar, por abrigar 64 córregos e 280 nascentes, poderia receber 16,3 mil casas, em terrenos de até mil metros quadrados. As mudanças deram sinal verde para a construção de prédios, em lotes de 5 mil metros quadrados, num total de mais de 70 mil unidades habitacionais. Em contrapartida, os proprietários se comprometem a dotar a área de infraestrutura e equipamentos públicos, num investimento total de R\$1,07 bilhão.

LEIA MAIS SOBRE ISIDORO

PÁGINA 24



O PROJETO PARA A ÚLTIMA ÁREA VERDE DA CAPITAL EVITA CONSTRUÇÕES IRREGULARES, PRESERVA BENS NATURAIS E OFERECE CONDIÇÕES PARA UMA OCUPAÇÃO CONFORTÁVEL E INDEPENDENTE

Confins e o futuro

MAURO WERKEMA

Jornalista, sócio do Instituto Horizontes



O prefeito Célio de Castro, nos idos de 1998, resumia numa só palavra o futuro desejável da cidade: a internacionalização. Célio usava o conceito de “cidades renovadas”, com estímulo e expansão do que alguns urbanólogos cha-

mam de “terciário moderno”, ou seja, um comércio globalizado e diversificado, uma educação de qualidade mundial e democrática no acesso, com núcleos de elevada capacidade na formação de recursos humanos e desenvolvimento de inteligências, uma medicina avançada e socializada, uma cadeia do receptivo turístico capaz de atrair o segmento de eventos e negócios nacional e internacionalmente, oferta de atrativos culturais de excelência, compatíveis com a tricentenária história mineira e setores complementares fortes, como a indústria de software, a competitiva indústria da moda, um setor alimentício modelar, boa prestação de serviços liberais. Via, nesses setores, a vocação de BH, que nasceu sob o signo da modernidade republicana, e que hoje tem efetivamente 84% do seu PIB no terciário. Para isso, a cidade deveria ser também mais justa socialmente, limpa, segura, hospitaleira e com boa condição de deslocamentos urbanos. Com esse objetivo, Célio contratou a Fundação Dom Cabral para um diagnóstico preliminar, realizou seminário na Associação Comercial (ACMinas) e reorientou a Belotur para se transformar numa efetiva agência de promoção turística internacional.

Com rara e instigante lucidez, em palestra na ACMinas, Luiz Antônio Athayde, secretário-adjunto de Desenvolvimento do Estado, coloca questões similares, relevantes para Minas e sua capital: a inserção de ambas na “nova economia”, que se transforma velozmente no Brasil e no mundo, exige enfrentamentos audaciosos, com visão de futuro ampliada. Conhecimento e tecnologia são os dois condicionantes principais das cidades mais competitivas e de melhor padrão social. A relação mercado/consumo será mais ágil. Interagindo com todas essas novas exigências, como fator básico de realização, coloca-se a questão do transporte, urbano, nacional e internacional.

A constatação maior é que os aeroportos terão papel essencial nessa nova sociedade. E Confins, mais do que um “hub”, distribuidor de rotas, poderá ter influência decisiva na transformação de BH e de Minas. Aeroporto e cidade renovados estarão cada vez mais próximos. Não serão somente facilitadores do deslocamento humano, mas plataformas logísticas, tecnológicas e de negócios, abrindo-se ao mercado internacional, com alta competitividade em vetores como custo, velocidade e amplitude de acesso. Ainda com áreas livres no seu entorno, diferentemente dos principais aeroportos brasileiros, com posição central no mapa sul-americano, Confins é o que mais cresceu, nos últimos anos: atingiu 7,2 milhões de passageiros em 2010, já alcança os 8,5 milhões agora, com franco esgotamento de sua capacidade. E chegará a 12 milhões em 2015, daqui a quatro



Ainda com áreas livres no seu entorno e posição central no mapa sul-americano, este é o aeroporto que mais cresceu nos últimos anos: já alcança 8,5 milhões de passageiros, com franco esgotamento de sua capacidade

anos. Sua expansão é absolutamente inadiável e não só para Copa ou Olimpíadas mas para o próprio futuro de Minas e de BH.

Mas, para alcançar a condição desejada para Confins, são indispensáveis a melhoria da Linha Verde, já esgotada pela excessiva demanda, o Rododanel, em projeto mas sem definição de recursos, a duplicação do Anel Rodoviário, a própria expansão de Confins, para a qual falta concordância do governo federal quanto às duas etapas, o metrô ou uma ligação sobre trilhos, esta a solução mais eficaz e duradoura, passando pela Cidade Administrativa e levando até Confins, o uso adequado do Aeroporto da Pampulha e muito mais, especialmente o agenciamento urbano de todo o Vetor Norte, contendo desde já a ocupação imobiliária desordenada. E tudo isso ligado ao Centro Aeroespacial que a Aeronáutica planeja para sua base em Lagoa Santa e o programa do Centro de

Capacitação Aeroespacial, em desenvolvimento pela UFMG.

Os aeroportos, nas sociedades futuras, mundializadas e interdependentes, terão um amplo elenco de funções, integrantes de um complexo em que o transporte de passageiros é apenas um item. Tanto quanto a expansão da mobilidade humana, crescerá a demanda de transportes especiais, viabilizadores de intercâmbios, negócios, parcerias e conhecimento. Já vários são os exemplos em algumas cidades do mundo em processo de renovação econômica e social. O conceito de modal aéreo, já utilizado, compreende essas novas funções. Enfim, Confins tem todas as condições para tornar-se equipamento que, em futuro muito próximo, poderá decidir favoravelmente a encruzilhada em que se acha BH e Minas, em razão do próprio crescimento do país, a exigir reposicionamentos rápidos.

REPORTAGEM 8A – Catedral metropolitana: sonho concreto (25/06/2011)

ESTADO DE MINAS

www.em.com.br

BELO HORIZONTE, SÁBADO, 25 DE JUNHO DE 2011

● MG: R\$ 2 ● NÚMERO 25.342 ● 1ª EDIÇÃO ● 32 PÁGINAS ● FECHAMENTO DA EDIÇÃO: 20H30



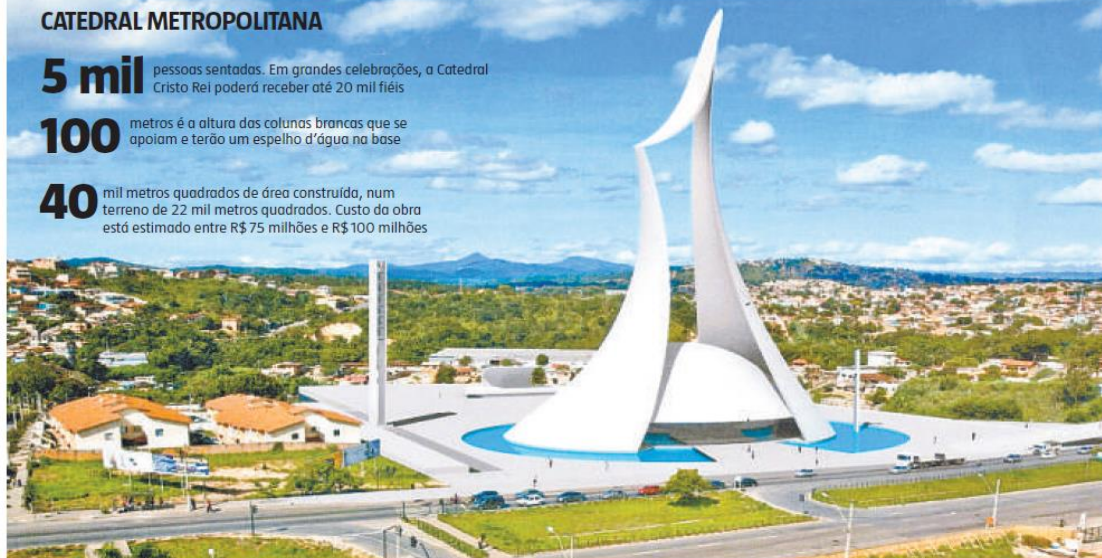
ARQUIDIOCESE DE BELO HORIZONTE/DIVULGAÇÃO

CATEDRAL METROPOLITANA

5 mil pessoas sentadas. Em grandes celebrações, a Catedral Cristo Rei poderá receber até 20 mil fiéis

100 metros é a altura das colunas brancas que se apoiam e terão um espelho d'água na base

40 mil metros quadrados de área construída, num terreno de 22 mil metros quadrados. Custo da obra está estimado entre R\$ 75 milhões e R\$ 100 milhões



SONHO CONCRETO

Um desejo dos católicos está prestes a se realizar. No sábado que vem, o arcebispo metropolitano de BH, dom Walmor Oliveira de Azevedo, lançará oficialmente, durante missa no Mineirinho, o projeto da catedral metropolitana, de Oscar Niemeyer, antecipado com exclusividade pelo **EM**. O templo será construído na Avenida Cristiano Machado, na Região Norte. "Além de um centro de espiritualidade e confraternização, pensamos na Catedral Cristo Rei como polo de educação e cultura", adianta dom Walmor. Niemeyer também enaltece a obra: "É um projeto que me gratifica. A catedral é a última que faço". **PÁGINAS 17 E 19**

ESTADO DE MINAS ● SÁBADO, 25 DE JUNHO DE 2011 ● EDITOR: Arnaldo Viana ● E-MAIL: gerais.em@uai.com.br ● TELEFONES: (31) 3263-5244/3263-5105 ● FAX: (31) 3263-5024

17

GERAIS



70 ANOS E SEM MEDO DO TRABALHO

A rotina de Maria Pereira dos Santos começa cedo, em Salinas: ela cuida da casa, das galinhas, tece e ainda faz capina.

PÁGINA 22

LUIS ROBERTO/TATIA FREIX

Arcebispo de Belo Horizonte apresenta o projeto oficial da Catedral Cristo Rei, feito por Oscar Niemeyer, e que será erguida na Região Norte da capital. Lançamento será dia 2

ACatedral

Campanário

Com 40 metros de altura, o campanário terá sete sinos. Na praça, haverá ainda uma cruz com 20 metros de altura, na cor branca

Onde fica



Galeria da Gratidão

Dentro da catedral, os grandes colaboradores terão seu nome eternizado na Galeria da Gratidão. Haverá também o Livro de ouro digital com o mesmo objetivo



Nova casa da fé

REPORTAGEM 8B – Catedral metropolitana: sonho concreto (25/06/2011)

ESTADO DE MINAS • SÁBADO, 25 DE JUNHO DE 2011

GERAIS

19

REPORTAGEM DE CAPA

Meta de construir a catedral metropolitana de Belo Horizonte surgiu ainda na década de 1930, com dom Cabral. Projeto era grandioso, mas acabou relegado ao esquecimento

LINHA DO TEMPO

30 de abril de 1922 – Dom Cabral chega a Belo Horizonte para instalar a diocese, criada em 11 de fevereiro de 1921 pelo papa Bento XV. Entre as tarefas, estava o desafio de construir a nova catedral.

2004 – O arcebispo metropolitano de Belo Horizonte, dom Walmor Oliveira de Azevedo, começa as conversas com o clero e segmentos da sociedade, certo de que o projeto terá que ser no epicentro da Região Metropolitana de BH.

2005 – Definição de que o projeto será implantado em frente à estação de metrô Vilarinho, na Avenida Cristiano Machado, na Região Norte da capital. O arquiteto escolhido é Oscar Niemeyer.

2006 – Em maio, Niemeyer apresenta o projeto para ser discutido na arquidiocese.

2 de julho de 2011 – Apresentação do projeto à comunidade católica, às 14h30, no ginásio do Mineirinho, na Região da Pampulha, em BH.

Galeria da Gratidão vai eternizar nomes de quem ajudou nas obras



ARQUITECTOS DE BELO HORIZONTE/OWILKACAO

Ideia que atravessou século

GUSTAVO WERNECK

O projeto arquitetônico de Oscar Niemeyer e a determinação do arcebispo dom Walmor Oliveira de Azevedo concretizam um velho sonho da comunidade católica de Belo Horizonte. A primeira catedral, idealizada na década de 1930, seria erguida na confluência das avenidas do Contorno e Afonso Pena (Praça Milton Campos) no limite dos bairros Serra, Funcionários e Cruzeiro, Região Centro-Sul da capital. O primeiro bispo da arquidiocese, dom Cabral (1884-1967), contratou o alemão Holz Meister para fazer o projeto, que até começou a ganhar forma, com a obra da cripta, mas acabou relegado ao esquecimento.

Conforme os especialistas, o projeto da catedral era grandioso, com espaço maior do que a Catedral de São Pedro, no Vaticano. Ao deixar o Brasil, Meister foi para a Turquia, onde assinou a maior parte dos prédios públicos de Istambul. Pelos desenhos da catedral, encontrados em livros, é possível ver uma grande cúpula, com anjos de pé, tendo no alto uma torre menor sob uma cruz. A base, ao fim de uma escada, se assemelha a um tambor.

O projeto monumental tinha capacidade para aproximadamente



Terrão onde a Catedral Cristo Rei será erguida, na Região Norte da capital

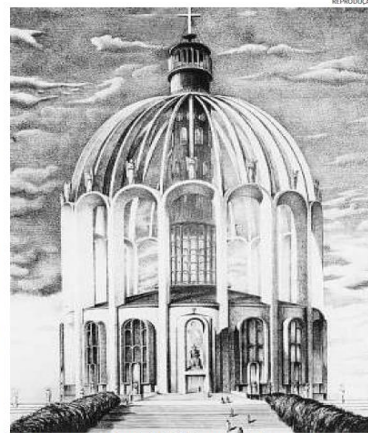
12 mil pessoas, mas não se encaixava na estética da arquitetura de BH. Na época, havia no local apenas uma cruz – daí vem o nome do Bairro Cruzeiro –, marcando o fim da Avenida Afonso Pena. O terreno estava reservado para a construção de uma matriz, já prevista na planta original de Afonso Reis, pois a capital estava ligada, até 1921, à arquidiocese de Mariana. O primeiro projeto da catedral não foi adiante por falta de recursos. Logo depois, a prefeitura entrou em acordo com a arquidiocese e abriu o restante da Afonso Pena.

LIVRO DE OURO DIGITAL A construção da Catedral Cristo Rei vai

custar de R\$ 75 milhões a R\$ 100 milhões e a previsão é de que fique pronta até 2014. Para captação dos recursos, a arquidiocese vai lançar, sábado, no Mineirinho, a campanha "Faço parte", quando os católicos presentes à missa poderão dar a sua contribuição financeira. Já em 22 de agosto, será a vez do empresário mineiro tomar conhecimento da importância do projeto e responder com apoio. Dom Walmor quer a ajuda dos filhos da terra e até dos mineiros que vivem fora do Brasil. O nome de cada um ficará eternizado, pois dentro do prédio haverá a Galeria da Gratidão, registrando os patrocinadores da empreitada,

e um livro de ouro digital com a relação de todos os colaboradores.

A arquidiocese prefere, por enquanto, não mostrar o projeto do interior da catedral, pois há alguns aspectos em discussão, mas o arcebispo antecipa que haverá estacionamento com 1 mil vagas. "Aqui poderão ser celebrados casamentos, ordenações e outras cerimônias religiosas. A arquidiocese também vai comandar, da catedral, as suas obras sociais", afirma dom Walmor. A atual Catedral de Nossa Senhora da Boa Viagem, que vem funcionando em caráter provisório, continuará como Santuário Arquidiocesano de Adoração Perpetua.



REPRODUÇÃO

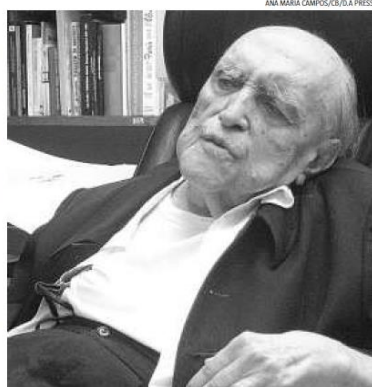
Esboço do arquiteto alemão Holz Meister, que não chegou a ser executado

Palavra do mestre

ANA MARIA CAMPOS/CB/LA PRESS

"A Catedral Cristo Rei muito me encanta. É especial. Tenho grande satisfação e realização por esse projeto, tanto que foi escolhido para ser a capa do livro sobre as catedrais que eu e minha equipe projetamos. É um projeto que me gratifica. A Catedral Cristo Rei é a última que faço. Tem tudo o que um arquiteto pode querer: aspectos relacionados à estrutura, luz, contraste da forma e da natureza. É uma arquitetura rica, complexa e abrangente, de maneira que sempre a estudo com especial interesse. O acesso começa no terreno, no jardim. Ainda na área externa há um lugar concebido para a prece.

Logo depois surge a catedral como monumento. Estou certo de que esse templo será o lugar mais visitado de Belo Horizonte e de Minas Gerais. Um grande espaço foi aberto onde ela será construída, toda feita de concreto armado, que é dócil, atento aos desejos do arquiteto. Essa obra é exemplo de como se pode usar o concreto, material generoso. Ele permite tudo o que a gente quer. Por isso, procurei idealizar as formas com mais liberdade e proje-



tar uma catedral diferente. É alta, muito completa para o fim a que se destina. Uma obra importante. A Catedral Cristo Rei foi a maneira que encontramos de chegar

ao resultado desejado e fazer uma obra tão importante para os católicos, não só da Arquidiocese de Belo Horizonte, mas de todo o Brasil". (Oscar Niemeyer)

REPORTAGEM 9 – Vizinhas acordam para negócios (24/07/2011)

ESTADO DE MINAS • DOMINGO, 24 DE JULHO DE 2011

18

ECONOMIA

DESENVOLVIMENTO

Municípios que eram conhecidos como dormitórios, na Grande BH, começam a virar o jogo

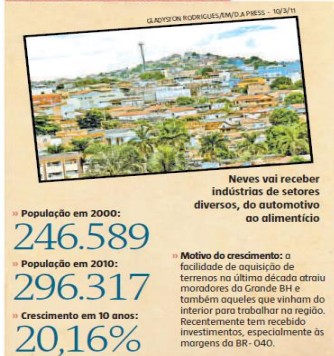
Vizinhas acordam para negócios

PAULA TAKAHASHI

Nem indústria, nem investimentos. Algumas cidades de médio porte no entorno de Belo Horizonte, como Santa Luzia e Ribeirão das Neves, cresceram puxadas pelo desenvolvimento das vizinhas. Durante toda a última década foram reconhecidas por abrigar trabalhadores que passavam a maior parte do dia nos municípios próximos, voltando apenas para dormir. A principal justificativa para adquirir essa característica está na fácil acesso aos grandes centros industriais do entorno e os preços mais acessíveis, tanto de habitação quanto do custo de vida.

Apesar de terem carregado por anos esse estigma, essas cidades passaram a se beneficiar do esgotamento de espaço para novos investimentos, especialmente em Belo Horizonte. Com localização estratégica, à margem de rodovias de fácil escoamento de produção, Santa Luzia e Ribeirão das Neves começam a virar a mesa.

Ribeirão das Neves



Santa Luzia



Santa Luzia cresce no Votor Norte

Localizada a 27 quilômetros de Belo Horizonte, Santa Luzia fez jus à fama de cidade dormitório durante os últimos 10 anos. Enquanto Contagem, Betim e a própria capital atraíram grandes investimentos na indústria, comércio e varejo, a população do município cresceu no rastro da busca por moradia e custo de vida barato. Casos de pessoas que trabalham no entorno e têm domicílio em Santa Luzia não são raros.

Entre 2000 e 2010, o município gerou 10.949 mil postos de trabalho formais, segundo dados do Censo Geral de Empregados e Desempregados (Caged). Até 2009, o setor de serviços foi o principal gerador de vagas, com 3,5 mil aberturas.

Desde então, o perfil econômico da cidade tem sofrido mudanças, impulsionadas por fatores como a transferência dos voos da Pampulha, em BH, para Confins, pela instalação da Cidade Administrativa do governo do estado no Votor Norte e pela atração de indústrias.

Só no ano passado, a indústria de transformação criou 1.195 vagas. "Hoje Santa Luzia emprega. Somente no Sine daqui temos mais de 4 mil vagas aguardando para serem preenchidas", afirma a secretária de Planejamento e Desenvolvimento Econômico municipal, Ângela Miranda.

De canteiro de obras a polo de investimento

A facilidade de aprovação de loteamentos no início da última década, inclusive sem qualquer necessidade de infraestrutura como rede de esgoto e suprimento de água, foi um dos fatores que facilitaram a instalação de novos moradores em Ribeirão das Neves. Ao contrário das vizinhas, es-

pecialmente da capital, que apresentavam cada vez mais restrições de terrenos tanto na quantidade quanto no preço, a cidade não enfrentava a mesma realidade. "Por isso, se tornou dormitório", define o prefeito, Wallace Ventura Andrade.

O resultado foi uma expan-

são desordenada da população. A geração de postos de trabalho em Neves durante toda a década foi impulsionada pelos setores de serviços e comércio, com 4.096 e 2.252 vagas, respectivamente.

Em 2010 o cenário começou a mudar e a construção civil liderou a criação de empregos. "Des-

de 2007 temos realizado muitas obras de infraestrutura, o que tem atraído mão de obra para a cidade", acrescenta o prefeito. "Algumas empresas que prestam serviço para a Fiat estão aqui e no fim deste ano devem ser implantadas unidades da Sadia e Nestlé na cidade", prevê Wallace.

REPORTAGEM 10 – Mais gastos que o esperado (03/10/2011)

ESTADO DE MINAS • SEGUNDA-FEIRA, 3 DE OUTUBRO DE 2011

6

POLÍTICA

ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA

Despesas com manutenção da Cidade Administrativa já ultrapassam o orçamento previsto para todo o ano. Só a energia elétrica da sede do governo custou ao estado R\$ 6,9 milhões até setembro

Mais gastos que o esperado

ALICE MACIEL

O gasto operacional da Cidade Administrativa, Presidente Tancredo Neves, sede do governo de Minas, ultrapassou em setembro o valor previsto para todo o ano. No orçamento foram destinados R\$ 97 milhões, mas já foram gastos R\$ 99,6 milhões. Entre os itens das despesas estão material de consumo, energia elétrica, alimentação, locação de máquinas e equipamentos, serviços gráficos, TV por assinatura, veículos, telefonia e manutenção das instalações, entre outros. Os dados foram consultados no Orçamento de 2011, disponível no site da Secretaria de Planejamento e Gestão e no Portal da Transparência.

A despesa com energia elétrica na Cidade Administrativa chegou, até setembro, a R\$ 6,9 milhões. Esse valor é quase o total do orçamento reservado para esse tipo de gasto em 2011. Boa parte do sistema de iluminação dos prédios Minas e Gerais tem ficado acesa à noite e durante a madrugada e pode ser observado por quem trafega pela Linha Verde, foi o que constatou o Estado de Minas às 2h de sexta-feira.

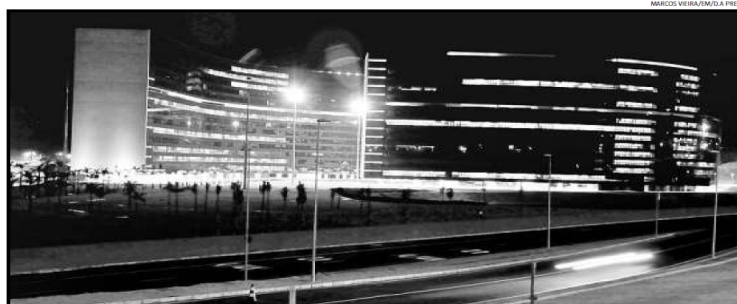
Quando a obra foi anunciada, no entanto, a Companhia de Desenvolvimento Econômico de Minas Gerais (Codemig) publicou que a cidade Administrativa economizaria energia por ter "prédios dotados de um sistema central computadorizado e inteligente que controla o uso de elevadores, o acionamento

de lâmpadas e do ar-condicionado e a presença de sensores fotossensíveis que evitam a iluminação e climatização de ambientes vazios".

Em fevereiro, o governo empenhou R\$ 6,1 milhões para a Cemig. Em agosto, o dinheiro já havia sido usado e o estado teve de reservar mais R\$ 963,4 mil, valor que também já está praticamente todo comprometido. O estado ainda tem de pagar para a companhia de energia elétrica R\$ 152,2 mil referentes a gastos não pagos no ano passado.

O custo com energia elétrica está entre os serviços com terceiros que consumiram do governo R\$ 6,6 milhões, a maior despesa operacional da Cidade Administrativa. O valor empenhado para esses serviços foi de R\$ 78 milhões. Entre outros gastos estão: despesas de exercícios anteriores, que chegam a R\$ 6.085.059,63; locação de mão de obra, que consumiu R\$ 19.474.998,43; e serviços de consultoria, que chegaram a R\$ 986.484,95. O governo não informa quanto foi planejado no orçamento para cada despesa pelo funcionamento dos prédios.

PREVISÃO Quando a Cidade Administrativa foi inaugurada, em março, o governo anunciou que havia a previsão de reduzir em R\$ 85 milhões por ano as despesas com a máquina pública ao transferir as secretarias para o prédio localizado no Votor Norte da capital mineira. Um ano depois de concluída, a Cidade Administrativa ainda não con-



Cidade Administrativa às 2h de sexta-feira: vários andares dos dois prédios do complexo com as luzes acesas durante a madrugada

seguiu, como previa, concentrar em um só local secretarias, autarquias e fundações. Conforme cronograma estabelecido pela Secretaria de Planejamento e Gestão (Sepg), a transferência dos servidores deveria ter sido concluída em junho do ano passado, junto ao estudo que apontava o valor dos imóveis para venda. Segundo cálculos do governo, a economia com o pagamento de aluguéis, quando a mudança estiver concluída, será de R\$ 197 milhões por ano.

Segundo a assessoria da Sepg, o orçamento foi suple-

mentado no início deste ano depois de ter sido aprovado na Assembleia Legislativa de Minas no ano passado. "Tal suplementação deveu-se ao fato de não termos todos os órgãos e entidades instalados até o prazo de elaboração e envio do orçamento para aprovação pela Assembleia, em 2010, o que impossibilitou um planejamento exato das despesas para 2011", informou a secretária, acrescentando que, na época, 10 órgãos e 4,4 mil pessoas estavam instalados na Cidade Administrativa e que, atualmente, já estão lá 55 or-

gãos e 15 mil pessoas. Ainda de acordo com a assessoria, os gastos estão sendo executados conforme o planejado e as despesas não deverão exceder o orçamento total aprovado para o ano. Quanto às luzes, a assessoria informou que são apagadas depois das 19h, mantendo-se acesas as do hall de recepção e pilotis por motivo de segurança. "Certo a limpeza do complexo é realizada no período noturno (das 19h às 7h), as luzes dos andares são acesas de forma programada por setor que está em manutenção".

MARCOS VIEIRA/EMILIA PRESS

OCUPAÇÃO

55

órgãos já estão instalados na Cidade Administrativa

15 mil

pessoas trabalham no local

REPORTAGEM 11 – Caminhos para atrair empresas (29/03/2012)

ESTADO DE MINAS • QUINTA-FEIRA, 29 DE MARÇO DE 2012

ECONOMIA

15



LOGÍSTICA

Empresários e prefeitos avaliam que novos acessos a Confinos vão viabilizar polo de tecnologia na Grande BH

Caminhos para atrair empresas

MARTA VIEIRA

A licitação do complexo viário do Votor Norte de Belo Horizonte, incluindo novos acessos ao Aeroporto Internacional Tancredo Neves, de Confinos, que o governo de Minas Gerais prepara para julho, representa um passo fundamental na atração dos investimentos que vão viabilizar um polo de alta tecnologia na Grande Belo Horizonte, para empresários e prefeitos dos municípios beneficiados. Infraestrutura viária é o principal ingrediente para a definição dos projetos do setor privado na região, avalia o industrial Daniel Junqueira, presidente do Conselho Jovem da Federação das Indústrias de Minas Gerais (Fieng). O braço da instituição reúne empreendedores que estão sendo treinados na sucessão de empresas e estudam opções para planejar o crescimento industrial ao norte da região metropolitana.

"Vias de tráfego eficientes e que permitam um bom escoamento da produção representam, sem dúvida, o impulso de que as empresas precisam. Falta essa infraestrutura à Região Metropolitana", afirma Daniel Junqueira. A integração viária no Votor Norte, tendo o Aeroporto de Confinos como ponto central, viabiliza, ainda, o chamado aeroporto-indústria, área incentivada de preparação de produtos para exportação, projeto que visa atrair fabricantes de itens de grande conteúdo tecnológico, baixo peso e alto valor agregado.

O prefeito de Santa Luzia, Gilberto da Silva Dornelles, destaca a necessidade de implantação de novos acessos viários como solução para o gargalo que a mobilidade impõe à Grande BH e a própria atração dos empreendimentos da iniciativa privada. "É um passo essencial para a industrialização da Grande BH", diz. O município deverá ser um dos mais beneficiados, uma vez que vai abrigar a primeira plataforma multimodal de transporte, com pátio para caminhões e transbordo para a ferrovia.

Investimentos da ordem de R\$ 500 milhões serão aplicados em infraestrutura no Votor Norte. O projeto que consolida um corredor multimodal de alta tecnologia na Grande BH tem como alvo empreendimentos industriais nas áreas de eletrônica, biotecnologia, tecnologia da informação e serviços avançados.

CIDADE ADMINISTRATIVA No caminho de Confinos, a Cidade Administrativa também vai receber uma rede viária em seu entorno. Foi aberta, ontem, consulta pública da minuta do edital para licitação da rede viária na região da sede do governo estadual. O projeto, na modalidade de parceria público-privada (PPP), prevê a implantação, pavimentação, recuperação, operação e manutenção por 25 anos de acessos do contorno viário do empreendimento. Serão, ao todo, 24,5 quilômetros. Estão projetados quatro trechos rodoviários – Alameda José Maria Alcamin, Avenida Senhor do Bonfim, Avenida Oceano Atlântico e Avenida Leontino Francisco Alves, além da duplicação dos viadutos São Benedito e Morro Alto. A coordenadora do projeto, Lorena Aguiar, informou que a consulta deverá ser estender até o fim de maio para que a licitação seja aberta no começo do segundo semestre. O valor do contrato é de R\$ 284,015 milhões, considerando suas atualizações monetárias no prazo estipulado da concessão. Cerca de 40% da cifra se referem ao custo das desapropriações de responsabilidade do Estado.

COMPLEXO VIÁRIO VOTOR NORTE



Entre os principais trechos do complexo viário, estão as seguintes ligações:

1, 3 e 8 – acesso saindo do aeroporto e que interliga a UMG-800 à MG-424; o contorno Norte do aeroporto e uma nova avenida perimetral que vai demarcar o terminal já com as áreas de expansão;

2, 5, 6 e 7 – rodovia que vai ligar o aeroporto a Lagoa Santa, com prosseguimento até a MG-020 e a nova configuração da MG-010, estrada que liga BH a Confinos;

4 – interligação a Santa Luzia, onde será implantada a primeira plataforma multimodal de transporte da Região Metropolitana de Belo Horizonte.

FONTE: SUBSECRETARIA DE INVESTIMENTOS ESTRATÉGICOS DA SECRETARIA DE ESTADO DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO

VOCÊ TEM UM OI? PARABÊNS, VOCÊ ESCOLHEU CERTO.

MAS, SE AINDA NÃO TEM, É MELHOR MUDAR DE IDEIA. A OI FOI CONSIDERADA A OPERADORA COM OS MELHORES PLANOS PRA VOCÊ E SUA FAMÍLIA.

Abaixo veja os gastos por planos em cada perfil.

Mito do Janelão					
Modelo	Gastos	Frequência	Gastos	Modelo	Gastos
OI 1000 110	R\$ 15,00	OI 1000 110	R\$ 20,00	OI 1000 110	R\$ 20,00
Novo 1000 40	R\$ 15,33	Novo 1000 40	R\$ 20,00	Novo 1000 40	R\$ 20,00
Novo 1000 100	R\$ 15,00	Novo 1000 100	R\$ 20,00	Novo 1000 100	R\$ 20,00
Novo 1000 150	R\$ 15,21	Novo 1000 150	R\$ 20,00	Novo 1000 150	R\$ 20,00

Mito do Janelão					
Modelo	Gastos	Frequência	Gastos	Modelo	Gastos
OI 1000 110	R\$ 15,00	OI 1000 110	R\$ 20,00	OI 1000 110	R\$ 20,00
Novo 1000 40	R\$ 15,33	Novo 1000 40	R\$ 20,00	Novo 1000 40	R\$ 20,00
Novo 1000 100	R\$ 15,00	Novo 1000 100	R\$ 20,00	Novo 1000 100	R\$ 20,00
Novo 1000 150	R\$ 15,21	Novo 1000 150	R\$ 20,00	Novo 1000 150	R\$ 20,00

TELEFONIA

Comparação pode gerar economia de R\$ 5 mil/ano

Oi é a operadora que oferece os planos pós-pagos mais vantajosos. Não é a nossa opinião. É o resultado da pesquisa realizada pela maior associação de defesa do consumidor da América Latina. Ela comparou mais de 50 mil planos, de todas as operadoras existentes. E o resultado mostra que, para a maioria absoluta dos perfis de uso, é a Oi quem tem a melhor opção de plano. A conclusão é simples: se você é cliente Oi, parabéns, acertou na escolha. Se você não é, está gastando mais do que devia. Para conhecer mais sobre os nossos planos, acesse www.oi.com.br

Diário do Comércio MG 06/03/2012

InfoMoney 06/03/2012

A Oi é a operadora que oferece os planos pós-pagos mais vantajosos. Não é a nossa opinião. É o resultado da pesquisa realizada pela maior associação de defesa do consumidor da América Latina. Ela comparou mais de 50 mil planos, de todas as operadoras existentes. E o resultado mostra que, para a maioria absoluta dos perfis de uso, é a Oi quem tem a melhor opção de plano. A conclusão é simples: se você é cliente Oi, parabéns, acertou na escolha. Se você não é, está gastando mais do que devia. Para conhecer mais sobre os nossos planos, acesse www.oi.com.br

Tecnoblog.net 05/03/2012

Comparação de pacote de telefonia pode poupar até R\$ 5 mil por ano

Para se ter uma ideia, se você estiver pagando pelo plano Oi 1000 110, pode economizar até R\$ 5 mil por ano.

Oi é a operadora que oferece os planos pós-pagos mais vantajosos. Não é a nossa opinião. É o resultado da pesquisa realizada pela maior associação de defesa do consumidor da América Latina. Ela comparou mais de 50 mil planos, de todas as operadoras existentes. E o resultado mostra que, para a maioria absoluta dos perfis de uso, é a Oi quem tem a melhor opção de plano. A conclusão é simples: se você é cliente Oi, parabéns, acertou na escolha. Se você não é, está gastando mais do que devia. Para conhecer mais sobre os nossos planos, acesse www.oi.com.br

O Globo Online RJ 05/03/2012

Escolha certa pode garantir imensa economia no celular

Associação revela que no fim de Janeiro redução de gastos pode chegar a R\$ 4 mil ao ano

O Dia RJ Jornal Negócios 06/03/2012

A Oi é a operadora que oferece os planos pós-pagos mais vantajosos. Não é a nossa opinião. É o resultado da pesquisa realizada pela maior associação de defesa do consumidor da América Latina. Ela comparou mais de 50 mil planos, de todas as operadoras existentes. E o resultado mostra que, para a maioria absoluta dos perfis de uso, é a Oi quem tem a melhor opção de plano. A conclusão é simples: se você é cliente Oi, parabéns, acertou na escolha. Se você não é, está gastando mais do que devia. Para conhecer mais sobre os nossos planos, acesse www.oi.com.br

REPORTAGEM 12 – Leitor é contra investimentos no Vetur Norte (24/04/2012)

8

ESTADO DE MINAS • TERÇA-FEIRA, 24 DE ABRIL DE 2012

OPINIÃO

EDITOR: Pedro Lobato
E-MAIL: opiniao.em@uol.com.br
TELEFONE: (31) 3263-5373

ESTADO DE MINAS

FUNDADO EM 7 DE MARÇO DE 1928

FUNDADOR DOS DIÁRIOS ASSOCIADOS: ASSIS CHATEAUBRIAND

DIRETOR-PRESIDENTE: ÁLVARO TEIXEIRA DA COSTA

DIRETOR-GERAL: EDISON ZENÓBIO

DIRETOR-EXECUTIVO: GERALDO TEIXEIRA DA COSTA NETO

DIRETOR DE REDAÇÃO: JOSEMAR GIMENEZ DE RESENDE

DIRETOR DE FINANÇAS: HÉLIO AMONI

DIRETOR DE PUBLICIDADE: MÁRIO NEVES

DIRETOR JURÍDICO: JOAQUIM DE FREITAS

EDITOR-GERAL: JOÃO BOSCO MARTINS SALLES

EDITOR-CHEFE: CARLOS MARCELO CARVALHO

SUPERINTENDENTE DE CIRCULAÇÃO: CAIO BRAGA NETTO

CONSELHO EDITORIAL: CYRO SIQUEIRA E FÁBIO PROENÇA DOLTE



EDITORIAL

E para Minas, nada

Já passa do tolerável o desrespeito com que Minas vem sendo tratada pelo governo federal. Reportagens de ontem e de hoje do *Estado de Minas* revelam que no setor de transportes, por exemplo, não há mais um único edital de obras rodoviárias para a malha federal em território mineiro (a maior do país) que não tenha sido suspenso ou congelado. As verbas e a boa vontade da União foram literalmente varridas do mapa de Minas. Não importa quantas vidas ficam na Rodovia Morte – trecho da BR-381 entre Belo Horizonte e João Monlevade, campeão brasileiro de tragédias – ou o precário estado dos 96 quilômetros da mesma estrada, entre Governador Valadares e a divisa com o Espírito Santo. Os projetos de duplicação ou de simples restauração da via estão simplesmente engavetados. Qualquer desculpa serve: ora é a incapacidade técnica do próprio Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit), ora é coisa pior (suspeita de superfaturamento ou irregularidades nos projetos). O resultado tem sido sempre o mesmo: para Minas, nada!

A coleção de promessas não cumpridas está virando piada de mau gosto e repete a vergonhosa história da substituição do Viaduto das Almas, perigosa e anacrônica ponte estreita e em curva, construída na BR-040, próxima a Congonhas, no início dos anos 1960. E o caso do Anel Rodoviário de Belo Horizonte, matadouro de eficiência comprovada por inúmeras tragédias que ceifam vidas com macabra frequência quase diária.

Promessas, juras e projetos de torná-lo menos tosco e mais adequado ao movimento pesado que sustenta nunca faltaram. Mas se o Ministério dos Transportes e o Dnit tivessem de pagar uma multa cada vez que enganaram os mineiros com desculpas esfarrapadas, a arrecadação já seria suficiente para ladrilhar o piso dessa via. Nem tanto pedem os que correm risco nas rodovias federais que cortam Minas, como as BRs 153, 365, parte da 040 e a confluência da 295 com a 474, para ficar só com as mais insuportavelmente inadiáveis. Elas chegaram a ser relacionadas no programa de restauração e manutenção do Dnit para este ano. Doce e breve ilusão, pois para Minas, nada!

Tampouco tem havido compensações em outras áreas. A cidade em que nasceu Dilma Rousseff e muitas vezes visitada por ela na campanha eleitoral continua a esperar das verbas para seu sonhado e indispensável metrô. A presidente já acenou com investimentos pesados da União os metrô de várias outras capitais. Para BH, nada. Nem mesmo a corrida para dotar as cida-

dades em que nasceu Dilma Rousseff e muitas vezes visitada por ela na campanha eleitoral continua a esperar das verbas para seu sonhado e indispensável metrô. A presidente já acenou com investimentos pesados da União os metrô de várias outras capitais. Para BH, nada. Nem mesmo a corrida para dotar as cida-



ESPAÇO DO LEITOR

PELA INTERNET

Twitter Facebook Email Comunidades
@em.com www.facebook.com/estadodeminas opiniao.em@uol.com.br www.em.com.br/opiniao www.dzoi.com.br

POR CARTA OU FAX

AS CARTAS DEVEM CONTER NOME, ENDEREÇO COMPLETO, NÚMERO DO TELEFONE E CÓPIA DA CARTeira DE IDENTIDADE, PODENDO SER PUBLICADAS NA ÍNTEGRA OU PARCIALMENTE.
AVENIDA GETÚLIO VARGAS, 291 - 2º ANDAR - FUNCIONÁRIOS - BELO HORIZONTE - MG - CEP 30112-020 - FAX: (31) 3263-5070

TRANSPORTE

Advogado reclama de áreas privilegiadas

Leonardo Ramos Geraldo
Belo Horizonte

"Lendo reportagem sobre a construção de viadutos nas avenidas Pedro I e Cristiano Machado (Gerais, 19/4/2012), mais uma vez fiz um questionamento que vem me intrigando há bastante tempo: por que a atual administração municipal só se preocupa com o chamado Vetur Norte? As zonas Sul e Oeste estão completamente abandonadas. A última grande obra de mobilidade foi a construção da trincheira no cruzamento das Avenidas do Contorno e Raja Gabaglia, há mais de 10 anos. Existem gargalos óbvios, como é o caso do cruzamento das avenidas Barão Homem de Melo e Raja Gabaglia, onde diariamente os congestionamentos se estendem por quilômetros para ambos os lados. A história se repete no cruzamento da BR-356 com Rua Haiti, importante rota alternativa de acesso à Avenida Bandeirantes. Até quando os moradores das regiões que mais pagam impostos em Belo Horizonte serão negligenciados? Este ano teremos eleições municipais. É hora de escolhermos candidatos comprometidos com a coletividade e não apenas com uma única região da cidade."



● DE GUARDIÕES A TORTURADORES

"Penas duras devem ser aplicadas a todos que erram, independentemente de condição social. Penas duras para pais que espancam, correm. Para bandidos que assaltam, matam e estupram, passam a mão na cabeça. É triste! Vive-se 70, 80 e até 100 anos e nada muda. Faltam políticos de vergonha."

■ Sebastião Costa

"Não entendo muito de leis, mas pelo pouco que sei, pessoas que espancam uma criança até destruir o seu fígado deveriam ser denunciadas por tentativa de homicídio e não por maus-tratos."

■ Anderson Diniz

"Infelizmente estamos nas mãos de corruptos e dos homens que fazem as leis. Já passou da hora de as leis serem revistas e a justiça ser realmente feita. É o caso dos menores que praticam crimes de toda a espécie e saem das delegacias antes de o policial terminar de fazer a ocorrência."

Juliano da Silveira Bicalho

● SUSPENSOS EDITAIS PARA RECUPERAR BRS

"Mais uma vez se confirma que a falta de prestígio no âmbito nacional é pública e notória. As obras de duplicação das BR-040 entre BH e Lafaiete, BR-381 entre BH e Valadares, as melhorias do Anel Rodoviário, ampliação do metrô de BH, nada disso é prioridade em Brasília. A tendência é ter mais carnificina."

■ Paulo Barbosa

"É inaceitável isso, pois a maior malha de rodovias federais se encontra no estado de MG e, ainda assim, suspendem os editais. Onde está o tal MP, governador, senadores e outros para defender as obras? Deve ser porque que os parentes deles não andam de carro nas estradas. Vamos ainda ver muitas famílias perderem seus entes."

■ Ricardo Gonçalves De Souza

● LEI FICHA LIMPA PODE SER APLICADA A FUNCIONÁRIOS

REPORTAGEM 13 – Estação BH abre as portas hoje (23/05/2012)

ESTADO DE MINAS • QUARTA-FEIRA, 23 DE MAIO DE 2012

14

ECONOMIA

■ SHOPPING

Empreendimento no Vetor Norte espera abrir cerca de 70% das 200 lojas na inauguração. Subterrâneo deve demorar uma semana

Estação BH abre as portas hoje

CAROLINA MANSUR

Depois de ser apresentado ontem, em cerimônia realizada para lojistas, empreendedores e autoridades políticas, o shopping Estação BH, em Venda Nova, abre as portas para seus primeiros clientes às 12h de hoje. Projetado para atender a demanda de consumidores das classes B e C, com renda mensal em torno de R\$ 3 mil, o shopping oferece padrão de qualidade semelhante ao de centros comerciais da região Centro-Sul e nem de longe lembra as conhecidas galerias integradas a estações de ônibus e metrô. Com estrutura, decoração e mobiliário diferenciados, o empreendimento, de quatro andares, conta com mais de 200 opções de lojas de vestuário, calçados, eletrodomésticos e eletrônicos, alimentação e serviços, uma aposta clara no potencial de consumo do Vetor Norte.

Além de oferecer seis salas de cinema, sendo três 3D, que serão inauguradas no fim de junho, o espaço tem ainda praça de alimentação completa, com redes como Mc Donalds, Burger King, Bobs, Subway, Spolito e outras, além de um espaço gourmet e dois espaços de convivência. "Queremos mostrar que temos as mesmas características de qualquer outro shopping da capital e que estamos ofertando serviços e lojas compatíveis com os de centros comerciais importantes", revela o superintendente da Estação BH, Carlos Wagner.

Entre os lojistas estão 10 âncoras como Casas Bahia, Dado, Fast Shop, Renner, C&A, Marisa, Leader e Lojas Americanas. Completam a lista megalojas como Centauro, Leitura, Ponto Frio, Ki Happy, Polishop e Ricardo Eletro. Outras várias marcas, entre elas, Luigi Bertoli, Hering, Via Uno, Óticas do Povo, já estão prontas para atender os consumidores a partir de hoje. A expectativa é de que pelo menos 70% dos lojistas iniciem suas operações na inauguração. De acordo com o superintendente, a variedade de lojas confirma a aposta dos gestores de investir em um projeto que garanta conforto ao cliente. "Vamos atender o público que não tem opção de



Shopping foi projetado para atender principalmente as classes B e C, com renda mensal de R\$ 3 mil



Um dos corredores internos do centro de compras, que oferece seis salas de cinema, sendo três delas 3D

compras ao redor e que vai deixar de planejar as compras para o final de semana (em centros distantes) para fazê-las durante a semana, com a segurança de encontrar as mesmas lojas de outros shoppings", explica.

A clientela em potencial está nos moradores da Região de Venda Nova, mas também é composta por usuários e funcionários do Hospital Risoleta Neves, da Cidade Administrativa e de faculdades próximas. O shopping deve se tornar referência também nos municípios vizinhos, como Ribeirão das Neves, Santa Luzia e Vespasiano, que abrigam vários condomínios residenciais. "Esta é uma

área que deve crescer muito nos próximos anos e estamos sentindo que novos empreendimentos estão sendo atraídos para cá", completa Carlos Wagner, que diz ainda que o shopping espera vender R\$350 milhões por ano e atrair boa parte das 1,8 milhão de pessoas que passam pela Estação Vilarinho todos os meses.

CONCORRÊNCIA Antes mesmo da inauguração para o público, a concorrência não parece ser motivo de preocupação para os empreendedores do Estação BH, que divide público de pelo menos 42 bairros próximos com o Shopping Norte – que tem aproxima-

damente 60 lojas e área construída de 20 mil metros quadrados – e com o Minas Shopping – que está a sete quilômetros de distância do Estação BH. O novo empreendimento tem 140 mil metros quadrados de área construída e recebeu investimento entre R\$ 150 e R\$ 250 milhões.

O Estação BH foi construído sobre os terminais Norte e Sul da estação de metrô Vilarinho, mas ainda deve levar uma semana para a inauguração do piso subterrâneo (L0). Nele haverá lojas de serviços e alimentação que funcionarão em horários diferenciados – a partir das 7h – para atender aos usuários do metrô.

Na garupa do transporte público

A aposta no desenvolvimento econômico do Vetor Norte e a aplicação do modelo em outras regiões da cidade foi ressaltada pelo prefeito Márcio Lacerda (PSB), que participou da inauguração do Estação BH. Ele lembrou que o sistema BRT (Bus Rapid Transit, por sua sigla em inglês), que está sendo instalado na Avenida Cristiano Machado, deverá agilizar o acesso ao empreendimento e intensificar ainda mais o fluxo de pessoas na região.

Para Lacerda, o acesso ao shopping no sistema intermodal vai garantir mais conforto e segurança aos clientes do centro de compras e deve atrair mais investimentos para a região. "Estamos preparando também o planejamento urbano para expansão de empreendimentos na Avenida Antônio Carlos e Pedro I. Assim que tivermos a duplicação dessa área concluída e a implantação do BRT concretizada, teremos a possibilidade de ver a região crescer ainda mais", ressaltou.

FICHA TÉCNICA:

- » Lojas: 220
- » Ancoras: 10
- » Megalojas: 7
- » Lojas satélites: 203
- » Alimentação: 20 lojas
- » Área construída total: 140.000 m²
- » Pisos: 4 de lojas e 6 de estacionamento
- » Cinema: 6 salas com projeção 100% digital e três com tecnologia 3D
- » Vagas estacionamento: 1979

O vice-governador Alberto Pinto Coelho (PP), que também participou da solenidade, falou sobre a importância de parcerias público-privadas para o desenvolvimento do estado. Segundo ele, a inauguração do Estação BH é a prova de que os empreendedores acreditam no potencial econômico não só da região, mas também da cidade.

RESULTADO DAS PROMOÇÕES DO CLUBE A

Assinantes contemplados com a promoção Mês das Mães Estado de Minas

★ Mlle Reitor - Eliana Vitor Ferreira ★ Mlle Gourmet - Clea Rodrigues Paiva

Assinantes contemplados com um par de convites para o Festival de Mágica e Ilusões

★ Amanda Damasceno - de Almeida ★ Diego Oliveira Ribeiro ★ Ricardo Luiz de Freitas
★ Antonio Natcha Batista ★ L. Silva ★ Victor Aguiar de Silva
★ Barbara Simone P. Lopes ★ Maria Inês Barbosa Lage ★ Wilton Sacramento Campos
★ C. Brancido ★ Rogério Silva Siqueira ★ Nelson Vitor Sile José

Assinantes contemplados com um par de convites para o show do Gilberto Gil

★ Carreira Maria de Carvalho ★ Geni Marcia D. Silva ★ Paula Adriana da Cruz
★ Cleonilde Migue Amador ★ Cleonilde Migue Amador ★ Paula Adriana da Cruz

Retire seu prêmio hoje, 23/5, quarta-feira, na Av. Getúlio Vargas, 291 - térreo, no balcão de atendimento, das 9h às 17h, apresentando documento de identidade e cartão do Clube A.

Participe de outras promoções exclusivas: em.com.br/clubea

clube A
estados de Minas
VOCÊ É A MELHOR CLUBE MINAS

ES
ANT
>>E

ANÚNCIO 1 – Chamada de investimentos no mercado imobiliário no Vetor Norte (19/09/2010)




Foco Imobiliário

O informativo do mercado imobiliário e dos condomínios de Minas Gerais

Secovi MG

Belo Horizonte, 19 de setembro de 2010



PRÓXIMOS CURSOS DA UNIVERSIDADE SECOVI

"Direito do Consumidor e Responsabilidade Civil"
20 a 22 de setembro

"Competência emocional em liderança"
20 a 22 de setembro

"Técnicas de Vendas para Corretores"
20 a 24 de setembro - (diurno)



PROGRAMA DE QUALIDADE E EXCELÊNCIA EMPRESARIAL

Subsecretário do Governo de Minas faz palestra sobre investimentos no vetor norte

A reunião plenária da CMI | Secovi-MG deste mês contará com a participação do subsecretário de Assuntos Internacionais da Secretaria de Desenvolvimento Econômico do Estado de Minas Gerais, Luiz Antônio Athayde. No dia 29 de setembro, às 18h45, ele irá apresentar aos representantes do mercado imobiliário a palestra "O desenvolvimento do vetor norte e o seu plano macroestrutural". O encontro terá como objetivo expor os investimentos que estão previstos para a região e que irão alterar de forma significativa, entre outros aspectos, a questão imobiliária local.

Se as obras já concluídas, como a Linha Verde e a Cidade Administrativa, foram responsáveis por uma valorização de cerca de 30% nos imóveis da região da Pampulha, por exemplo, a perspectiva é ainda mais otimista para os vultosos investimentos previstos para a criação, na região norte, de complexos de alta tecnologia. Setores como defesa e aeroespacial,

ciências da vida, tecnologia de informação, componentes eletrônicos, turismo de negócios, educação e parques de logística de distribuição e comércio atacadista devem atrair, segundo estudo realizado pela Jurong Cosultants, de Cingapura, um investimento de U\$ 21 bilhões. Com isso, cerca de 1,4 milhão de pessoas devem ser atraídas para a região nos próximos 20 anos.

Hoje, a cidade já caminha para o vetor norte e a perspectiva é de que a região atraia, nos anos que se seguirem aos investimentos, um volume ainda maior de moradores e investidores. Por isso, o conhecimento dos próximos projetos e as perspectivas de desenvolvimento que podem influenciar na questão imobiliária são fundamentais para que a região possa crescer sem maiores dificuldades. A reunião plenária é destinada aos associados da CMI | Secovi-MG, que devem confirmar presença pelo telefone (31) 3055-5353. As vagas são limitadas.



Luiz Antônio Athayde

Comente esta coluna: comunicacao@secovimg.com.br

PRODUÇÃO: INTERFACE COMUNICAÇÃO EMPRESARIAL www.secovimg.com.br

Rua Tabalares, 12 - sala 401 - Floresta - Belo Horizonte - MG
Telefax : (31) 3055-5353 - CEP: 30150-040

Fonte: Página 06 do caderno: Megaclassificados Imóveis do Jornal Estado de Minas, 19/09/2010.

INFORME ESPECIAL

Revolução no trânsito

AMPLO PACOTE DE OBRAS ANUNCIADO PELO GOVERNO DE MINAS MELHORARÁ TRÁFEGO NO VETOR NORTE, FACILITARÁ ACESSO AO AEROPORTO DE CONFINES E BENEFICIARÁ TRÊS MILHÕES DE PESSOAS

O Vetor Norte, uma das áreas que mais crescem na Grande BH, receberá novo e amplo projeto de infraestrutura. O governo de Minas acaba de anunciar investimentos de R\$ 572 milhões, a serem aplicados no maior conjunto de obras viárias da região depois da Linha Verde, inaugurada em 2008. O projeto, que vai beneficiar cerca de três milhões de pessoas, faz parte das melhorias em mobilidade para a Copa do Mundo de 2014 e prevê a revitalização de rodovias e a construção de viadutos, trincheiras e passagens subterrâneas. A meta é melhorar o trânsito em nove municípios, o que, entre vários benefícios, contribuirá para incrementar o turismo.

As principais intervenções serão feitas na Avenida Cristiano Machado e em rodovias no entorno do Aeroporto Internacional Tancredo Neves, em Confins. Na capital, a Avenida Cristiano Machado receberá dois novos viadutos no cruzamento com a Avenida Sebastião de Brito e duas trincheiras sob a Avenida Waldomiro Lobo. Ao lado da estação de metrô Vilarinho serão implantados uma passagem subterrânea e um boulevard. Os projetos de engenharia serão elaborados em parceria com a Prefeitura de Belo Horizonte.

No entorno do aeroporto, a rodovia LMG-800 será ampliada entre o entroncamento da MG-10, em Lagoa Santa, e o trevo para Confins. Estão previstas obras de alargamento da via e a construção de sete viadutos, dois deles duplicados. Na ligação da LMG-800 com a MG-424 haverá ampliação do acesso de Pedro Leopoldo à região de Confins.

Nesse trecho, estão previstas a restauração da via e a construção de pequenos viadutos e passagens inferiores. Também será revitalizado o trecho entre as rodovias MG-424 e MG-010. Depois das obras, a Infraero, que administra os aeroportos, poderá criar outro acesso ao terminal.

TURISMO

Como parte do pacote de obras, o governo de Minas anunciou também a construção de uma ponte no Rio das Velhas, na MG-010, e a implantação do Contorno Norte de Lagoa Santa, com aproximadamente 12 quilômetros de extensão. As duas obras facilitarão o trânsito na região e melhorarão, com rapidez e segurança, o acesso à Serra do Cipó, um dos principais destinos turísticos do estado.

Estão previstas ainda melhorias na infraestrutura da antiga MG-05, entre o trevo de Sabará, na Avenida José Cândido da Silveira, até a BR-381 (Anel Rodoviário) –, em trecho de dois quilômetros. O conjunto de obras desafogará o trânsito das principais vias de BH e dos municípios de Conceição do Mato Dentro, Confins, Jaboticatubas, Lagoa Santa, Pedro Leopoldo, Santa Luzia, São José da Lapa e Vespasiano.

Quem passa pela região aprova as obras. O taxista Ramon Antônio de Oliveira, de 28 anos, é uma dessas pessoas. Na praça há sete anos, ele vive em Confins, trabalha no aeroporto e deixa a maioria de seus passageiros na Região Centro-Sul de Belo Horizonte. "Vai melhorar muito. Quando a execução da Linha Verde começou, não tínhamos noção de como seria boa. Imagine as obras do Vetor Norte", anima-se.



Waldomiro Lobo



Bulevar Vilarinho



Sebastião de Brito



MG-424

O servidor público Márcio Aduato, de 45 anos, mora em Santa Luzia, trabalha na capital e avalia as obras como a consolidação do crescimento do Vetor Norte. Desde 2003, a região começou a receber atenção especial do Executivo estadual, com a construção da Linha Verde e da Cidade Administrativa. "Com as mudanças, já vemos a valorização da região. Há investimentos em infraestrutura, comércio e saúde", afirma.



ANÚNCIO 3 – Capa do Jornal do Comercio anuncia condomínio para segmento empresarial no Vetor Norte (11/10/2012)

diariodocomercio.com.br

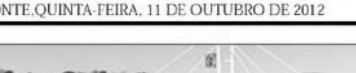


DIÁRIO DO COMÉRCIO

BELO HORIZONTE, QUINTA-FEIRA, 11 DE OUTUBRO DE 2012

JOSÉ COSTA
FUNDADOR

DESDR 1932 - EDIÇÃO: 22.248 - R\$ 2,00



Metropólitano

Vetor Norte terá o 1º condomínio voltado para o segmento empresarial

O Vetor Norte da Capital vai ganhar o primeiro condomínio empresarial. O Grupo Morada Imóveis lança na próxima semana o Metropólitano Business Center, que será construído às margens da MG-10, em Lagoa Santa, na RMBH

implantado em três fases. As duas primeiras demandarão investimentos da ordem de R\$ 125 milhões. O empreendimento visa atrair empresas de alta tecnologia, e também dos setores de serviços e moda. **Fig. 4**

Indústria abre menos postos em Minas Gerais

A contratação de trabalhadores não acompanhou a alta expressiva da produção industrial mineira em agosto. Enquanto o parque fabril registrou crescimento de 4,6% ante mesmo mês de 2011, o aumento do efetivo foi de apenas 0,5%. No país, houve queda de 2%. **Pág. 5**

**Serão criadas
9 mil vagas
temporárias
na Capital**

A aproximação do Natal vai abrir cerca de 9 mil vagas de trabalho temporário em Belo Horizonte, 90% delas para os setores de vendas, estoques, promoções, caixas, demonstradores, repositores, auxiliares de crédito e *call center*, segundo pesquisa da CDI-BH. Pág. 8

Conteúdo nacional ainda não beneficia fornecedor mineiro

Demora na realização de investimentos no setor de petróleo e gás frustra fabricantes



Alto custo para adequação das indústrias para atender o segmento também não atrai empresários

A política de conteúdo nacional adotada pelo governo federal na indústria de petróleo e gás ainda não tornou atrativo o fornecimento de produtos brasileiros à cadeia produtiva. O custo Brasil e a demora da própria Petrobras em realizar investimentos fizeram com que a demanda à indústria mineira do ramo de equipamentos e equipamentos fixos abaixo do esperado, o que pode levar a demissões no Estado. Segundo o diretor regional da Abimaq, Marcelo Veneiro, como a maioria dos aportes está sendo feita em áreas licitadas anteriormente, não há compromisso com a origem dos produtos. "A indústria se torna as empresas aqui instaladas menos competitivas. Pág. 3

Copom corta Selic em 0,25 ponto percentual

—Pág. 17



Serão construídas 37 estações de passageiros

**Obras do BRT
concluídas
em meados do
ano que vem**

Esta prevista para junho do próximo ano a entrega das obras que permitirão a implantação do Bus Rapid Transit (BRT) na avenida Cristiano Machado, ao custo de R\$ 135,3 milhões, e para outubro do mesmo ano nas avenidas Antônio Carlos e Pedro I, orçadas em R\$ 633,8 milhões. Ao todo, serão construídas 37 estações de transferência de passageiros, de acordo com a Secretaria de Obras e Infraestrutura de Belo Horizonte. **Pág. 7**

Supremo condena Dirceu por corrupção ativa: 8 votos a 2



Joaquim Barbosa (D) vai presidir o STF

Por 8 votos a 2, o Supremo reconheceu que José Dirceu engendrou e colocou em prática o esquema de compra de parlamentares com recursos públicos desviados e empréstimos obtidos de forma fraudulenta. Também foram condenados o ex-presidente do PT José Genoíno (9 votos a 1), o ex-tesoureiro do PT Delúbio Soares (10 votos), Marcos Valério e quatro réus ligados a ele. **Pág. 10**

EDITORIAL

É preciso lembrar que não se pode mais dissociar o incremento da produção e, consequentemente, da oferta das condições de mobilidade. Sem que se garanta que os veículos possam circular

e possam também ser estacionados, livres das restrições atuais, a indústria pode estar caminhando na direção de um beco sem saída. "Incentivos questionáveis", pág. 2

 MERCANTIL DO BRASIL Compartilhe com você	Dólar - dia 10 (em R\$) Comercial 2,0380 Venda 2,0400 Turismo 1,9770 Venda 2,1370 Empres 1,9770 Venda 2,1370 Plax (BC) 1,9770 Venda 2,1370	Euro - dia 10 (em R\$) Compra 2,6255 Venda 2,6263 Ouro - dia 10 Nova York (spot) Ots 1.762,95	TR dia 110 0,0000% Poupança dia 110 0,1273% IPCA-IBGE (anterior) 0,57% IPCA-IPRED (anterior) 0,32% IGPM 0,67%	 BOVESPA	 MERCANTIL DO BRASIL Compartilhe com você
	© 2014 Mercantil do Brasil. Todos os direitos reservados. A Mercantil do Brasil não se responsabiliza por danos decorrentes de uso indevido das informações aqui apresentadas.				

ANÚNCIO 4 – Condomínio Vitória Tennis Prime Residence (13/02/2013)



GRUPO VITÓRIA DA UNIÃO
A MELHOR EMPRESA
LOTEADORA DO ESTADO
DE MINAS GERAIS



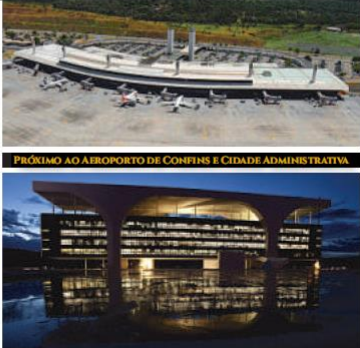
VITÓRIA TENNIS
prime
— RESIDENCE —

Por que você fez por merecer.

Independência



Lotes de 360 m² em condomínio fechado com infraestrutura completa.



PRÓXIMO AO AEROPORTO DE CONFINS E CIDADE ADMINISTRATIVA.

Morar em um novo conceito de residencial no coração do Vetor Norte.



SEGURANÇA



PISCINA RAIA COM BAR MOLHADO



ÁREA VERDE



QUADRA DE TÊNIS



CAMPO DE FUTEBOL E QUADRAS POLIESPORTIVAS



ESPAÇO GOURMET



ESPAÇO FITNESS

Venha para o
Vitória Tennis Prime Residence.

Financiamento próprio.

Informações e vendas:

0800 283 1131

www.gvu.com.br/prime



Veja o vídeo do empreendimento através de seu smartphone

Fonte: Anúncio publicado na pág. 3 do caderno Megaclassificados Lugar Certo do Jornal Estado de Minas, 10/02/2013.