

# A reestruturação de Belo Horizonte nos anos iniciais do século XXI: uma análise da atuação dos agentes sociais no Vetor Norte da metrópole<sup>1</sup>

Ramon Coelho da Cruz  
ramonbhgeo@yahoo.com.br  
Universidade Federal do Rio de Janeiro

## RESUMO

Muitas cidades brasileiras e mundiais, com destaque para as metrópoles, têm passado nestes primeiros anos do século XXI por uma reestruturação em seu território que desencadeia na descentralização e viabilização de novos arranjos espaciais, como será tratado neste trabalho o caso da metrópole de Minas Gerais, Belo Horizonte. 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, incluindo os *shoppings centers*. Com o processo de descentralização, entendido aqui como parte do resultado de uma reestruturação do espaço intraurbano, a área central principal pode ter a dispersão de algumas atividades centrais para outras áreas da metrópole, fazendo com que a área central principal da metrópole deixe de ser monopolizadora de bens e serviços caracterizados como centrais. O objetivo geral deste trabalho, resultado de uma parte da pesquisa de dissertação de mestrado do presente autor, é analisar a atual reestruturação de Belo Horizonte com maior ênfase a sua decorrente descentralização urbana e expansão urbana na área norte da metrópole, que também se configura como uma redefinição de centralidade a partir da espacialidade da ação dos principais agentes sociais, modeladores do espaço urbano e principais responsáveis pela implantação, distribuição de bens e serviços. Parte do interesse da atual reestruturação do espaço urbano de Belo Horizonte decorre de sua busca em sempre se manter como uma cidade contemporânea, isso é perceptível desde sua fundação como capital de Minas Gerais com o plano do engenheiro Aarão Reis baseado em um modelo urbanístico franco-americano, entre 1893-1897, depois durante a implantação do moderno Complexo Arquitetônico da Pampulha, no período que compreende os anos 1940-1950, sendo esta a primeira tentativa de ocupação e crescimento do Vetor Norte do município, e por último no que vem a ser uma repetição, por ser no mesmo Vetor Norte da metrópole, neste início de século XXI, simbolizada principalmente pela construção e inauguração da Cidade Administrativa do Governo de Minas Gerais – CAMG. Dados colhidos e construídos durante os trabalhos de campo deste trabalho subsidiarão as análises da espacialidade da ação dos principais agentes sociais no Vetor Norte da Belo Horizonte contemporânea, onde se destacam a atuação do Estado e do setor imobiliário dentro de uma conjuntura de oferta de bens e serviços pelo setor terciário, e possibilitará apontar a transformação, que acreditamos ainda estar em curso, de uma metrópole monocêntrica para uma metrópole policêntrica.

**Palavras chave:** reestruturação, descentralização, agentes sociais, centralidade.

## Introdução

A primeira reestruturação da cidade de Belo Horizonte ocorreu durante os anos 1940-1950, com a construção da Cidade Industrial Juventino Dias, no vetor de expansão urbana Oeste, e da Pampulha, no vetor de expansão urbana Norte. O que não significa dizer que o restante do território belo-horizontino não tenha passado por reestruturação nos anos posteriores, mas a escolha de enfatizarmos primeiramente estes vetores neste trabalho se deve ao fato destes vetores (Oeste e Norte) terem sido decisivos para a forma urbana que se delineou a partir das

---

<sup>1</sup> Este trabalho faz parte do segundo capítulo da dissertação de mestrado a ser defendida no mês de março de 2013 no Programa de Pós Graduação em Geografia da Universidade Federal do Rio de Janeiro (PPGG-UFRJ), até a presente data vem sendo intitulada como: “*O oculto e o revelado da descentralização urbana no início do século XXI em Belo Horizonte*”, e está sob orientação do Professor Dr. William Ribeiro da Silva.

expansões urbanas dos anos 1940 e que se encontra consolidada na então, metrópole Belo Horizonte de hoje.

A metrópole Belo Horizonte desde o início deste presente século XXI passa por mais uma reestruturação em seu território citadino. 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 a porção norte de seu território.

Vejamos adiante como tem se dado esta reestruturação no recorte territorial deste trabalho que é o Vetor Norte de Belo Horizonte, mais conhecido como “região de Venda Nova”, e procuraremos pontuar aqui quais os agentes sociais que conduzem e concretizam, materializam tais processos espaciais de reestruturação da cidade/metrópole e da descentralização urbana.

Quando referimos ao conceito de reestruturação da cidade queremos 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 (do interior da cidade).

Como medida para diminuir a excessiva centralização aparece à 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 seguintes 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).

Portanto, características estas que são até mesmo, em parte, “opostas àquelas da Área Central” (CORRÊA, 1997, p. 125), mas que 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).

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 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 desta reestruturação acontecem em um período de médio a longo prazo, por isso a descentralização tão almejada do território de Belo Horizonte passou a ganhar nitidez nos anos finais do século passado e início do presente século através da consolidação das 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 que 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 como subcentros regionais (de Belo Horizonte e sua região metropolitana).

Tem-se diminuído a dependência excessiva a Área Central na medida em que há um reforço de novas expressões de centralidade em bairros que se tornaram a 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 centrais o Barreiro no Vetor Oeste da Região Metropolitana de Belo Horizonte (RMBH), a Savassi (que se trata legitimamente do bairro Funcionários) na região administrativa centro-sul (LEMOS, 2007; 2010), o bairro Cidade Nova nas regiões administrativas 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 mantêm sua primazia e importância na RMBH.

Então, 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 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 esta área da metrópole passa a receber vários investimentos do Estado, sendo dotada de várias infraestruturas, ampliação dos eixos viários e instalação de novos equipamentos urbanos, o que atrai a atuação do setor imobiliário que passa a enxergar no norte da metrópole o “futuro dos seus negócios”.

### **Agentes sociais e processos espaciais**

Retomando a produção do espaço, e aqui se retrata 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”. Por isso Corrêa (2011), denomina processos sociais ao invés de processos sociais.

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, 1995, 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, esta norma jurídica no espaço da 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).

Para tratarmos sobre renda da terra seria necessário outro trabalho, mas é importante pontuar aqui que a questão da renda da terra é uma via que 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” (SPÓSITO, 1991, p. 59). Para estes agentes “o uso e transformação do espaço urbano é o próprio *objeto do lucro*” (RIBEIRO, 1997, p. 40).

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

## Agentes Sociais no Vetor Norte

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, acreditamos que lhe 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 respeito da produção do espaço urbano, o Estado se configura como agente social e árbitro no processo de produção do espaço urbano 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 da cidade, ela reflete a dinâmica da sociedade da qual o próprio Estado é parte constituinte (CORRÊA, 1995), daí reforçamos sua relevante importância como agente social.

O Estado capitalista, portanto, atua tanto na esfera pública, quanto na esfera privada. Assim como os demais agentes sociais, o Estado não é neutro, como parte da sociedade não significa que atue 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.

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 de Belo Horizonte.

E como uma cidade capitalista, outros agentes sociais pressionam e acompanham tais medidas do Estado, como aqueles ligados ao setor imobiliário. Ao nos referirmos aqui a setor imobiliário nos direcionamos ao mercado imobiliário que é composto por agentes sociais que visam

primordialmente ganhos econômicos com a produção imobiliária, embora esta também reflita no social.

### **O Estado: suas instâncias e suas ações, e o setor imobiliário**

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*).

O que 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 este se interessa cada vez mais pelo capital rentável.

O Estado atua em três diferentes níveis político-administrativos e espaciais: federal, estadual e municipal (CORRÊA, 1995). Esta 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. Com 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, a atual CAMG tornou-se símbolo desta descentralização, embora a reativação e ampliação do Aeroporto Internacional de Confins e implantação do sistema viário Linha Verde – via expressa rápida que liga o centro principal de Belo Horizonte a este aeroporto terem antecedido 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 conseqüentemente 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 nesta 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, como prédios residenciais acima de dez andares – nesta área; e a reestruturação do comércio local e regional com a implantação de grandes redes de lojas e franquias atuantes no cenário nacional e regional, hipermercados e *shopping center*.

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. 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 imobiliário e financeiro.

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 entorno (sejam estes terrenos públicos ou privados) e tornam emergente a decisão 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.

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 Estado<sup>2</sup> é que nesta 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*<sup>3</sup> logístico. As amenidades às instalações de indústrias da aviação e de tecnologias nesta 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 entorno ao AITN o seu centro nacional de manutenção de aeronaves, e ser também uma das primeiras que ano de 2012 transferiu muitos de seus voos de outros estados para Confins que passa então a ser um aeroporto atrativo para as companhias aéreas brasileiras e internacionais que atuam no Brasil, uma vez que pousar nas pistas de Confins significa mais economia e facilidade na logística pela aproximação da grande parte dos destinos da América do Sul.

---

<sup>2</sup> 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.

<sup>3</sup> 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”.



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, 2012).

Paiva e Paiva (2012) apresentam uma visão não muito otimista do projeto do Governo de Minas Gerais em fazer do AITN um aeroporto-indústria. Isso nos instigou a argumentar com base nas respostas dadas ao questionário aplicado durante as entrevistas realizadas nos trabalhos de campo deste trabalho, que também é uma parte da pesquisa de dissertação do presente autor.

Os questionários de entrevista oral foram direcionados a 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 à gestão de planejamento urbano e a gestão metropolitana) tanto da esfera de poder municipal, quanto da esfera de poder estadual, buscou-se analisar como os entrevistados enxergavam e se posicionavam quanto aos projetos estruturadores aqui mencionados e implantados no Vetor Norte.

Vale ressaltar primeiramente, que claro, houve consenso 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 – diferente e contrário ao ponto de vista do funcionário público representante da gestão metropolitana do governo estadual que foi muito otimista. Mas, 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 da RMBH.

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 no Vetor Norte da metrópole inicia um processo de reestruturação que se manifesta através da descentralização urbana.

Entendemos a visão crítica de Paiva e Paiva (2012), quando contrapõe a proposta do aeroporto indústria 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).

E não se pode refutar esta visão crítica ou “não otimista”, quando não se pode negar à lentidão que se 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 aeroporto-indústria no AITN.

**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 (AITN) por uma via expressa, que permite o fluxo rápido de veículos e a obra deste projeto viário vigorou até o ano de 2007.

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/favelas<sup>4</sup> que se localizavam na margem das principais vias que foram duplicadas, além de modificar a morfologia de parte desta área da metrópole que foi afetada por esta que vem a ser também uma 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).

As remoções advindas deste grande projeto da Linha Verde possui forte conexão com as estratégias imobiliárias por detrás de um plano político do Estado, que as favorece e reforça a hierarquização do espaço urbano e a segregação social.

**3º) Cidade Administrativa do Governo de Minas Gerais** – mais conhecida pela sigla CAMG ou apenas como Cidade Administrativa, fica a aproximadamente vinte quilômetros do centro de Belo Horizonte, localizada na metade do trajeto do centro principal de Belo Horizonte ao AITN, no

---

<sup>4</sup> 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.

bairro Serra Verde da região administrativa Venda Nova. Construída no terreno onde antes era o *Jockey Club* 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 construída 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 (CODEMIG, 2010).

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 se estima a frequência na CAMG de um público de 20 mil pessoas/dia. E há previsão que este número nos próximos dez a vinte anos chegue a 26-30 mil pessoas/dia.

A construção da CAMG causou bastante polêmica na população de Belo Horizonte, no funcionalismo público estadual e no eleitorado mineiro como um todo, pois foi um projeto estimado em mais de 1,3 bilhão de reais<sup>5</sup>, embora o governo estadual sempre reafirmasse a sua importância de implantação, pois reduziria os gastos em longo prazo com os aluguéis de prédios onde funcionava anteriormente a administração direta do Governo do Estado de Minas Gerais, localizados de maneira dispersa no território da capital, em sua grande maioria na Área Central e bairros da região administrativa centro-sul de Belo Horizonte.

Relatos de servidores/funcionários da atual CAMG, colhidos pelo autor deste trabalho, demonstraram 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, 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.

Uma das maiores queixas do funcionalismo público da CAMG que ainda persiste nos dias de hoje é a questão da má acessibilidade e mobilidade a CAMG. Não foi pensado conjunto a implantação deste grande projeto em 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.

---

<sup>5</sup> Segundo dados e preço anunciado pelo Governo do Estado de Minas Gerais no ano de 2011.

Um de nossos entrevistados, Marcelo C. Amaral, também citou de forma enfática este problema de acessibilidade/mobilidade no acesso ao CAMG:

um erro crônico aí desta história do 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, doutorando em Geografia pela UFMG e funcionário público/gestor na empresa BH-TRANS, entrevista cedida ao autor em 20/07/12).

Na questão em busca da opinião dos entrevistados quanto às iniciativas do Estado como a 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 apontou este 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, funcionária pública/técnica da Gerência de Política de Uso e Ocupação do Solo (GEOPS) da Secretaria Adjunto de Planejamento Urbano da Prefeitura de Belo Horizonte (PBH), entrevista cedida ao autor em 13/08/12).

Para amenizar o problema 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. Mas, os problemas com transporte coletivo apontado pelos entrevistados se deve ao fato de o metrô de Belo Horizonte estar saturado em horários de *pico/rush* e não ter ônibus que atenda 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 usuário 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.

Este problema da acessibilidade/mobilidade a este empreendimento que simboliza a centralidade do funcionalismo público estadual parece ser simples e fácil de ser descartado, mas isso possui outras implicações negativas que podem frustrar os planos de desenvolvimento socioeconômico do Estado para esta área norte de Belo Horizonte e região metropolitana.

Falamos a respeito do plano primeiro em 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 ainda continua sendo feito em prédios localizados na Área Central ou centro principal. O que torna débil a centralidade político-administrativa até então proposta para a área que circunda a CAMG.

E por mais que o Governo do Estado de Minas Gerais tenha contratado o Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado – PDDI da RMBH a Universidade Federal de Minas Gerais em 2009, ainda não se concretizou pelas prefeituras municipais que compõem principalmente esta área do Vetor Norte da RMBH, o pensar integrado que se concretizaria em consórcios, projetos unificadores de gestão pública.

O que torna o PDDI um excelente trabalho acadêmico-teórico, mas é ainda um plano distante para ser colocado em prática. Sendo muito ambicioso diante do histórico político do nosso país, que por ser capitalista e na situação de país emergente se encontra na busca do amplo desenvolvimento econômico no cenário mundial, e 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 ultrapassam 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.

Portanto, o que foi proposto no EIA-RIMA da CAMG que vai de encontro também com a lei de nº 9.959/2010 da PBH que é “criar uma centralidade em torno da CAMG” está ainda distante de acontecer na conjuntura da RMBH, pelo ao menos nestes últimos três anos após a CAMG entrar em operação.

E percebe-se que Belo Horizonte 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 grandes redes de lojas e bancos que tem remodelado o comércio e os serviços concentrados na Rua Padre Pedro Pinto e na Avenida Vilarinho. Além do grande investimento do setor imobiliário na área entorno da CAMG e principalmente em áreas que estão ainda dentro dos limites do município de Belo Horizonte, pois

o significado do morar em Belo Horizonte mesmo limítrofe aos municípios da RMBH possui uma valorização maior, pelo simbolismo de estar na metrópole, na capital do Estado.

Dentro disso, um significado simbólico que é reforçado nesta área é compartilhado por Faria (2012), que é a respeito da quebra do paradigma centro-periferia que existia em relação ao centro principal de Belo Horizonte e Venda Nova. Com a instalação da CAMG ocorre à transferência do “centro para a periferia” (FARIA, 2012, p. 227). Claro que esta citação de Faria (2012), não significa que o centro principal de Belo Horizonte veio para a área entorno a CAMG, mas que funções antes enquadradas como centrais e condizentes a Área Central agora se fazem presente no que convencionalmente se denominava periferia.

E a administração pública e seus serviços faziam parte destas funções que compunham a Área Central. Portanto, a centralidade política se fazia presente na Área Central, sendo até mesmo em algumas cidades brasileiras a área principal da cidade denotando o poder do Estado, e em outras cidades mais recentes os prédios que compõe o aparelho do Estado estão espalhados pelo centro principal (como era anterior a CAMG em Belo Horizonte). 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 a esta área considerada a mais pobre da 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).

Segundo os pesquisadores e funcionários públicos entrevistados (tanto os que representam a prefeitura quanto os que representam o governo estadual) afirmam que o Aeroporto de Confins (AITN) por ser ter sido o primeiro projeto de relevância no Vetor Norte da RMBH, e, portanto, possui a figura de ser mais “um projeto indutor de desenvolvimento” do que a CAMG, nesta escala da região metropolitana. Mas, se analisarmos na escala da cidade de Belo Horizonte, que

condiz ao Vetor Norte de Belo Horizonte<sup>6</sup>, aí sim a CAMG expressa força maior de indução do que o AITN.

O que não limita nenhum dos projetos em impactar ambas as escalas na promoção de novas expressões ou reforço de centralidades. 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 esta perspectiva baseada nos fluxos, que foram trabalhados em outro momento desta pesquisa, e diante da localização dos fixos que estão postos no Vetor Norte de Belo Horizonte e no Vetor Norte da RMBH.

É em torno deste grande projeto da CAMG que estruturam com maior intensidade a ação do Estado através da união das suas instâncias de poder, 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).

Assim, há como considerar que se o AITN é um “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, em privilegiar ao atendimento as necessidades da população mais pobre, carente do Vetor Norte de Belo Horizonte, não ocorreu e nem possui estratégia para que ocorra<sup>7</sup>.

É clara a ação do Estado na implantação da CAMG, que faz parte dos grandes projetos do Vetor Norte de Belo Horizonte e da RMBH, revelando o Estado como o principal modelador do espaço urbano belo-horizontino neste início de século XXI, o que nos traz a memória urbana os tempos em que o Estado se realça na produção do espaço urbano da cidade, como ocorreu na fundação de Belo Horizonte e na década de 1940 com a criação da Pampulha e da Cidade Industrial.

Apesar do que se apresenta no atual Vetor Norte de Belo Horizonte, que é a primazia<sup>8</sup> da ação do Estado na produção do espaço urbano, concordamos que o setor imobiliário acompanhou

---

<sup>6</sup> Portanto, esta área compreende apenas a regional Venda Nova e parte das regionais Norte e Pampulha. Difere, portanto, como já explicado aqui, do Vetor Norte da RMBH, o qual abrange os municípios da região metropolitana na extensão desta direção.

<sup>7</sup> 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).

essa ação do Estado e têm 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).

O setor imobiliário é referido por alguns autores como mercado imobiliário, pelo fato de agir de maneira estratégica e empresarial. Terão maior atuação neste 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 (1995).

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, portanto, vital para o setor imobiliário, consideraremos então, a intervenção destes principais agentes: o proprietário fundiário<sup>9</sup>, o promotor imobiliário, o construtor e o cliente ou usuário (ROCH, GUERRA, 1981, p. 17).

Após expor todo este 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 feito no item anterior que tratou da ação do Estado. Foi unânime a resposta dos entrevistados que o setor imobiliário<sup>10</sup>, 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 nesta área do Vetor Norte de Belo Horizonte 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

---

<sup>8</sup> 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 2002-2012. Pois, como destaca bem a professora Celina Borges em entrevista cedida em 26/07/12 que “antes deste período a produção do Vetor Norte se deu principalmente através dos grupos sociais excluídos conjunto a ação do setor imobiliário e omissão do Estado”.

<sup>9</sup> 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 (1995).

<sup>10</sup> 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.



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 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.

Em termos de produção imobiliária prevista além do âmbito do Vetor Norte de Belo Horizonte, e atingindo a RMBH, Gustavo Palhares, funcionário público/chefe de gabinete 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-nos 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*).

Ou seja, já existem 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. E nos mostra também a magnitude da ação do setor imobiliário nesta área da metrópole.

Adiante na entrevista, Gustavo Palhares depois de colocar a ação do Estado (principalmente do governo estadual) como indutor do desenvolvimento urbano do Vetor Norte de Belo Horizonte esboça o seguimento do setor imobiliário em conjunto a ação do Estado nesta área e até detalha como ocorre à 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, que é alcançar a classe social que possui maior renda. E por mais que o entrevistado (Gustavo Palhares) coloque, 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 andamento (em aprovação nos órgãos deliberativos e/ou sendo implantados no Vetor Norte de Belo Horizonte e da RMBH) a permissão e consentimento do Estado, independente de sua instância de poder, o privilégio no atendimento dos interesses das classes sociais de média e alta renda.

A prof.<sup>a</sup> Celina B. Lemos, aponta 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 no EIA da CAMG (LUME, 2006). E as consequências negativas disso, que talvez esta população não levasse em conta, é um possível processo de gentrificação<sup>11</sup> nesta área 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, professora da Escola de Arquitetura (EA/UFMG), entrevista cedida ao autor em 26/07/12, *grifo* nosso).

No decorrer da entrevista a prof.<sup>a</sup> Celina também chama atenção de outro fator relevante que ocorre nesta área e que vem sendo explorado pelo mercado imobiliário ali, que é o desejo do *morar na metrópole*, e já havíamos referido sobre isso neste trabalho.

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]).

---

<sup>11</sup> O processo chamado de gentrificação é uma adaptação do termo em inglês *gentrification*. Neste caso da área em torno da CAMG esta 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 venda "valorizada" de seu antigo imóvel. 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.

Ao se referir aos agentes produtores do espaço urbano no Vetor Norte de Belo Horizonte a prof.<sup>a</sup> Celina B. Lemos quis pontuar a atuação deles, e afirmou que, dentre eles, os promotores imobiliários possui atuação 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 utilizado para elaboração deste trabalho sobre os agentes sociais, com destaque para o setor imobiliário e o Estado, 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 imobiliário. Todavia, é este 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.

A valorização imobiliária é bem vista por todos. Dos proprietários fundiários ao Estado e população em geral, pois carrega o simbolismo que o país ou determinada área e/ou região de municípios vivencia um bom momento na economia. Mas, não podemos esquecer que a população de baixa renda é ainda mais marginalizada com o efeito da valorização imobiliária, embora também esta população a enxergue como vantajosa. Seja por adquirir uma oportunidade de emprego temporário na construção civil ou por alimentar uma esperança de no futuro ser mão de obra da nova classe social a ocupar aquela área. O 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.

### **Considerações Finais**

Os agentes sociais que tem materializado os processos espaciais de descentralização urbana e reestruturação de Belo Horizonte e atuado no Vetor Norte de Belo Horizonte, vem reforçando a centralidade urbana de Venda Nova, uma centralidade outrora existente, mas que nos últimos seis anos com a chegada de equipamentos urbanos resultantes de grandes projetos estruturadores do Estado, com destaque para a CAMG, a remodelação do comércio e dos serviços, a implantação do shopping Estação BH e a produção imobiliária movida pela valorização imobiliária e o conseqüente adensamento populacional a longo prazo, tem elevado a importância desta área norte da metrópole e a realçado como principal área central do Vetor Norte de Belo Horizonte.

Sendo o Estado, principalmente o governo estadual, o principal agente social modelador do espaço urbano nesta atual fase do norte da metrópole Belo Horizonte, torna-se necessário que sua ação não seja apenas produzir e regular o espaço urbano, controlar a ocupação no Vetor Norte de Belo Horizonte, é preciso também impedir que a segregação social se desenvolva, na medida em que, esta área da metrópole desenvolve economicamente, para então, de fato aclamar que o desenvolvimento chegou ao Norte!

## Referências Bibliográficas

- CAPEL, Horácio. Agentes y estrategias en la producción del espacio urbano español. **Revista de Geografía**, Barcelona, v.8, n.1-2, p.19-58, 1974.
- CARLOS, Ana Fani Alessandri. **Espaço-tempo na metrópole**: a fragmentação da vida cotidiana. São Paulo: Contexto, 2001. 386 p.
- 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. **O Espaço Urbano**. São Paulo: Ática, 1995.
- \_\_\_\_\_. **Trajatórias 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.
- 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.
- 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.
- LEFEBVRE, Henri. **Espaço e Política**. Belo Horizonte: Ed. da UFMG, 2008.
- LEMOS, Celina Borges. 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](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.
- 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.
- PAIVA, Claudio Cesar de. PAIVA, Suzana Cristina Fernandes de. A implantação do Aeroporto-Indústria em Confinos e a ascensão da Aertrópolis: 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.
- 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.
- 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.
- 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.
- 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/842adbc84d7c7f7a172485f74b30692.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.
- ROCH, Fernando. GUERRA, Felipe. **Especulacion del suelo?** Coleção: Hacer la ciudad. Editora: Nuestra Cultura. Madrid, 1981. 125p.
- 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].
- 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, 1991. 391 p.
- \_\_\_\_\_. "A Produção do Espaço Urbano" em dez anos de GASPER: 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/GASPER, 2005. p. 85-115.