

**UNIVERSIDADE FEDERAL DE MINAS GERAIS
ESCOLA DE ARQUITETURA**

Lessandro Lessa Rodrigues

**A GRANDE INDÚSTRIA E SEU IMPACTO SOBRE A ESTRUTURA
URBANA E A GOVERNANÇA LOCAL: o caso de Betim/MG**

Belo Horizonte
2020

Lessandro Lessa Rodrigues

**A GRANDE INDÚSTRIA E SEU IMPACTO SOBRE A ESTRUTURA
URBANA E A GOVERNANÇA LOCAL: o caso de Betim/MG**

Versão final

Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Escola de Arquitetura da Universidade Federal de Minas Gerais, como requisito parcial à obtenção do título de Doutor em Arquitetura e Urbanismo. Área de Concentração: Teoria, Produção e Experiência do Espaço.

Linha de Pesquisa: Planejamento e Dinâmicas Socioterritoriais.

Orientadora: Prof.^a Dr.^a Jupira Gomes de Mendonça.

Belo Horizonte
2020

FICHA CATALOGRÁFICA

R696g

Rodrigues, Lessandro Lessa.

A grande indústria e seu impacto sobre a estrutura urbana e a governança local [manuscrito] : o caso de Betim/MG / Lessandro Lessa Rodrigues. - 2020.

317 f. : il.

Orientadora: Jupira Gomes de Mendonça.

Tese (doutorado) – Universidade Federal de Minas Gerais, Escola de Arquitetura.

1. Planejamento urbano - Betim (MG) - Teses. 2. Industrialização - Betim (MG) - Teses. 3. Urbanização - Betim (MG) - Teses. 4. Governança - Betim (MG) - Teses. I. Mendonça, Jupira Gomes de. II. Universidade Federal de Minas Gerais. Escola de Arquitetura. III. Título.

CDD 711.40981512



UNIVERSIDADE FEDERAL DE MINAS GERAIS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA E URBANISMO



FOLHA DE APROVAÇÃO

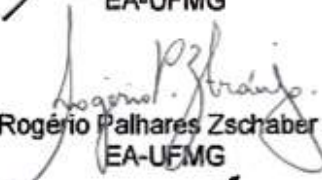
A grande indústria e seu impacto sobre a estrutura urbana e a governança local: o caso de Betim/MG

LESSANDRO LESSA RODRIGUES

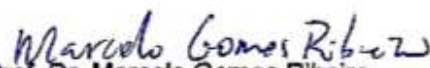
Tese submetida à Comissão Examinadora designada pelo Colegiado do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Escola de Arquitetura da UFMG como requisito para obtenção do grau de Doutor em Arquitetura e Urbanismo, área de concentração: Teoria, produção e experiência do espaço.

Aprovada em 18 de dezembro de 2020, pela Comissão constituída pelos membros:


Profa. Dra. Jupira Gomes de Mendonça - Orientadora
EA-UFMG


Prof. Dr. Rogério Palhares Zschaber de Araújo
EA-UFMG


Prof. Dr. Geraldo Magela Costa
IGC-UFMG


Prof. Dr. Marcelo Gomes Ribeiro
IPPUR-UFRJ


Prof. Dr. Alexandre Ferreira Cardoso da Silva
UFRN


Dra. Bárbara Lúcia Pinheiro de Oliveira França
UFMG

Belo Horizonte, 18 de dezembro de 2020.

Ao papai, à mamãe e à minha irmã, Káren.

À Maria, João e Antônio, meus filhos.

À Lalá, mãe dos meus filhos.

Aos que me formam.

AGRADECIMENTOS

Agradeço especialmente à minha orientadora, Prof. Dra. Jupira Gomes de Mendonça, pela generosidade, conhecimento compartilhado, cuidado na forma de conduzir este trabalho, compromisso com a qualidade do conteúdo, tempo dedicado às leituras e ao meu direcionamento, preciosismo no olhar e bom humor.

À amiga Simone Caixeta e à Bruna Soares, pela cuidadosa elaboração dos mapas que não somente ilustram com correção técnica o conteúdo desta pesquisa, mas agregam a ela cores e beleza. Aos parceiros da Prefeitura de Betim e outros que ajudaram coletando e disponibilizando dados e imagens preciosas para a conclusão desta tese, dentre eles Jaime Thalles, líder comunitário e morador do Bairro Jardim Teresópolis, Betim, desde 1978.

Aos entrevistados, pela disponibilidade para ajudar a esclarecer fatos com a visão privilegiada que têm da realidade local a partir de seus distintos espaços de atuação, da sua vivência histórica e do acompanhamento que fazem da dinâmica da vida em Betim.

À Escola de Arquitetura da UFMG - instituição pública de ensino - por essa nova oportunidade de aprender e aos colegas do Lab-Urb pela atenção, tardes de leitura e discussão, informações socializadas e encontros festivos.

À Universidade de Itaúna, por me incentivar continuamente a buscar novos conhecimentos para dividir com quem quer aprender e ensinar. Agradeço em particular ao Prof. Faiçal David Freire Chequer, pelas inúmeras demonstrações de apreço e confiança, algo que somente os amigos fazem.

Aos meus familiares que acreditam na educação e deram importância à minha formação em fases distintas da vida. Pelos dias dedicados a me ensinar a ler, escrever e interpretar textos e números. Pelo exemplo de quem passava horas à frente dos livros. Pelo esforço da namorada, mãe, parceira e estudante. Pelo suporte emocional, financeiro e orgulho demonstrado no olhar e na fala, de quem me deu a tranquilidade para investir na academia o tempo que pode ter faltado para dividir com cada um que me cerca de amor e cuidados. Pela responsabilidade de ensinar meus filhos que estudo e ciência são valiosos. Às amadas pessoas que me ajudaram a cuidar das crianças nesse ano atípico.

Minha gratidão a quem dedicou atenção a este trabalho e a mim durante os últimos cinco

anos. Aos professores que cuidadosamente redirecionaram minha pesquisa na banca de qualificação e aos que agora me ajudam a analisar o resultado na banca final.

A quem esteve ao meu lado nesta caminhada, ou presente no meu coração e memória.

“[...] tudo que existia anteriormente à instalação dessas empresas hegemônicas é convidado a adaptar-se às suas formas de ser e de agir, mesmo que provoque, no entorno preexistente, grandes distorções [...].”

(Milton Santos).

RESUMO

A partir do momento em que são instaladas, as indústrias hegemônicas exercem influência sobre diversas dimensões da vida nas cidades e sua estrutura urbana. Esse fenômeno foi intensificado com as transformações percebidas na organização da economia mundial na virada dos anos 1960 para 1970. A reestruturação produtiva possibilitada pelas novas tecnologias de informação, comunicação e transportes levou à reorganização geográfica das atividades industriais em termos globais e locais, impactando cidades localizadas nos países centrais e periféricos. Betim tem experimentado desdobramentos desse processo desde 1973, quando foi anunciada a construção da FIAT Automóveis. Em quase cinquenta anos, economia, sociedade, cultura, estrutura urbana, política, gestão municipal, dentre outras particularidades da vida nas cidades, sofreram o impacto da presença da grande indústria. Este trabalho explora parte desse universo ao analisar as alterações ocorridas no território e na governança local. Nesse período, tanto as coalizões de poder constituídas em Betim quanto os resultados de suas ações no município tiveram suas características modificadas. A compreensão da conjuntura local aliada à leitura do que ocorre no país e no mundo permite analisar as diversas coalizões de poder formatadas na cidade, e seus resultados. No decorrer das últimas décadas, independentemente da vinculação partidária dos governantes municipais, tem sido adotado um caminho em direção ao empreendedorismo urbano, fenômeno recorrente em diversas cidades ao redor do mundo desde a reestruturação da economia global. Os esforços recentes dos agentes públicos betinenses têm sido no sentido de estabelecer parcerias com o setor privado objetivando declaradamente adequar a estrutura urbana municipal às necessidades do desenvolvimento econômico local, o que tem levado à constituição de um regime urbano pró-crescimento no município. O modelo de gestão tem sido modificado por meio de procedimentos administrativos, edição de instrumentos legais e adoção de outras estratégias que facilitam a aproximação do setor empresarial, em especial os promotores imobiliários do cotidiano da administração pública. Essas transformações são apresentadas em ordem cronológica (sob a luz do que ocorria no mundo e no país), indicando fatos que em conjunto confirmam a tese de que as indústrias hegemônicas são capazes de impor mudanças estruturais no local onde são instaladas, o que inclui sua estrutura física, organização política e administrativa, conforme fica demonstrado em Betim.

Palavras-chave: Betim. FIAT Automóveis. Reestruturação produtiva. Industrialização com urbanização. Governança local.

ABSTRACT

From the moment they are installed, hegemonic industries have an influence on various dimensions of life in cities and their urban structure. This phenomenon was intensified with the transformations perceived in the organization of the world economy at the turn of the 1960s to 1970. The productive restructuring made possible by the new information, communication and transport technologies led to the geographical reorganization of industrial activities in global and local terms, impacting cities located in central and peripheral countries. Betim has experienced developments from this process since 1973, when the construction of FIAT Automóveis was announced. In almost fifty years, economics, society, culture, urban structure, politics, municipal management, among other particularities of life in cities, have suffered the impact of the presence of large industry. This work explores part of that universe by analyzing the changes that have occurred in the territory and in local governance. During this period, both the power coalitions established in Betim and the results of their actions in the municipality had their characteristics changed. The understanding of the local situation combined with the reading of what happens in the country and in the world allows analyzing the different coalitions of power formed in the city, and their results. Over the past few decades, regardless of the party ties of municipal governments, a path towards urban entrepreneurship has been adopted, a recurring phenomenon in several cities around the world since the restructuring of the global economy. The recent efforts of public officials in Betim have been towards establishing partnerships with the private sector, with the objective of clearly adapting the municipal urban structure to the needs of local economic development, which has led to the establishment of a pro-growth urban regime in the municipality. The management model has been modified through administrative procedures, the edition of legal instruments and the adoption of other strategies that facilitate the approximation of the business sector, especially the real estate developers of the public administration's daily life. These transformations are presented in chronological order (in the light of what was happening in the world and in the country), indicating facts that together confirm the thesis that hegemonic industries are capable of imposing structural changes in the place where they are installed, which includes their physical structure, political and administrative organization, as shown in Betim.

Keywords: Betim. FIAT Automobiles. Productive restructuring. Industrialization with urbanization. Local governance.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Imagem de satélite com a localização de Betim na RMBH.....	23
Figura 2 – Imagem de satélite, destacando a Cidade Industrial, REGAP e FIAT.....	50
Figura 3 – Pirulito da Praça 7 sendo esculpido em Betim, às margens do Rio Betim.	59
Figura 4 – Instalação do Pirulito da Praça 7, em Belo Horizonte.	59
Figura 5 – Mapa histórico de bairros do município de Betim.	65
Figura 6 – Panfleto anunciando lotes para venda em Betim, S/D.....	67
Figura 7 – Panfleto anunciando lotes para venda em Betim, S/D.....	68
Figura 8 – Assinatura do termo de compromisso para a vinda da FIAT Automóveis para Betim, em 1973.	75
Figura 9 – Início dos trabalhos na linha de produção do modelo FIAT 147, ano de 1976.	75
Figura 10 – Localização da FIAT e REGAP em Betim.	77
Figura 11 – Ex-prefeito Newton Amaral Franco, terceiro da direita para a esquerda, no lançamento das obras da FIAT Automóveis em Betim.....	87
Figura 12 – Ex-prefeito Osvaldo Franco inaugurando obra de escola municipal.	88
Figura 13 – Obras da Ponte do Rio Betim entre Rua Dr. Gravatá e Rua do Rosário, 1980....	90
Figura 14 – Terraplenagem para implantação da FIAT, 1974.	92
Figura 15 – Imagem aérea REGAP, 1968.....	99
Figura 16 – Mancha Urbana de Betim em 1972.....	101
Figura 17 – Edificação típica do Bairro Jardim Teresópolis, Betim, em 1984.	108
Figura 18 – Início da terraplenagem da FIAT Automóveis 1973/1974	109
Figura 19 – Ao fundo ocupação iniciada no bairro Jardim Teresópolis, 1978/1979.	109
Figura 20 – B. Jardim Teresópolis. Ao fundo a FIAT Automóveis, anos 1980.....	113
Figura 21 – Mancha Urbana de Betim em 1982.....	116
Figura 22 – Planta da FIAT Automóveis e ocupação inicial do B. Jardim Teresópolis.	117
Figura 23 – Asfaltamento da Rua Duque de Caxias, Jardim Teresópolis, 1986.	120
Figura 24 – Mapa zoneamento da área central de Betim na legislação urbanística de 1986.	123
Figura 25 – Área abrangida pela Lei Nº 1.744/1986 sobre a mancha urbana de 1986.....	124
Figura 26 – Rua Duque de Caxias, via de acesso principal e comercial do B. Jardim Teresópolis, 1984.	125
Figura 27 – Anexo 3-7 indicando os principais corredores - em verde ZC-5 e em vermelho ZC-3.	127
Figura 28 – Tarcísio Braga, na presença de Bio e de Pingo, inaugurando o Centro de Saúde Divino Braga, na Sede de Betim, 1984.	132
Figura 29 – Os primeiros veículos sendo produzidos em Betim, em 1976.....	143
Figura 30 – Na mesma planta betinense, a linha de produção robotizada, nos dias atuais. ...	144

Figura 31 – Mapa das áreas de interesse, Lei 2.963/1996.....	146
Figura 32 - Mapa das áreas de interesse, Lei 4.574/2007.	147
Figura 33 - Mapa das áreas de interesse, Lei 5.177/2011.	148
Figura 34 – Mancha Urbana de Betim em 1992.....	152
Figura 35 – Antigo posto da Polícia Rodoviária Federal em Betim.....	153
Figura 36 – Apresentação da nova frota de ônibus da TRANSBETIM, em 1993.	170
Figura 37 – Escolas municipais por administração.	173
Figura 38 – Mancha Urbana de Betim em 2002.....	182
Figura 39 – Mapa 3, Anexo I, Plano Diretor de 1996, Sistema Viário Municipal	184
Figura 40 – Vias estruturantes implantadas em cada gestão administrativa até os dias atuais.	186
Figura 41 – Mapa centralidades.....	188
Figura 42 – Unidades de saúde por administração.	195
Figura 43 – Imagem panorâmica da região central de Betim, 2020.....	200
Figura 44 – Gráfico de evolução dos empregos formais no setor do comércio em Betim.....	219
Figura 45 – Gráfico de evolução dos empregos formais no setor de serviços em Betim.....	220
Figura 46 – Gráfico de evolução dos empregos formais na indústria da transformação em Betim.	220
Figura 47 – Mancha Urbana de Betim em 2013.....	229
Figura 48 – Gráfico da receita corrente líquida municipal <i>per capita</i>	251
Figura 49 – Betim - gráfico da evolução da relação entre Investimento e Despesa Total	252
Figura 50 – Betim - Gráfico da evolução da relação entre despesas com custeio e Receita Corrente Líquida (RCL)	253
Figura 51 – Mapa com localização das OUCs aprovadas em Betim.....	256
Figura 52 – Mancha Urbana de Betim em 2020.....	266
Figura 53 – Foto da antiga Igreja Matriz de Nossa Senhora do Carmo, na Praça Milton Campos, anos 1960.....	272
Figura 54 – Ocupação espontânea em frente à FIAT Automóveis, no bairro Jardim Teresópolis, anos 2000.	274
Figura 55 – Obra de construção da Avenida Riacho das Areias, na altura do Jardim das Alterosas, 1999.	276
Figura 56 – Fotografia panorâmica dos condomínios industriais Parque Mondovi, em primeiro plano, e Parque Torino, ao fundo.	278
Figura 57 – Anúncio das obras da OUC do Córrego do Pintado, realizadas em parceria com a iniciativa privada.	280

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Evolução da participação da receita de ICMS sobre o total da receita corrente líquida municipal.	73
Tabela 2 – RMBH - Imigrantes interestaduais e intraestaduais (1986-1991 e 1995-2000). ..	113
Tabela 3 – Informações básicas digitais emitidas pela Prefeitura Municipal de Betim	239
Tabela 4 – Dados relativos à solicitação de Outorga Onerosa do Direito de Construir fora da Sede municipal.	242

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 – Projetos prioritários: ações e intervenções físicas, adm. e institucionais.	212
Quadro 2 – Principais eventos relacionados à industrialização, ao desenvolvimento urbano e a atuação de grupos políticos e do Estado nas últimas décadas.	279

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	17
1.1. Betim: o caso estudado	21
1.2. Alguns conceitos básicos.....	25
1.2.1. O processo de globalização.....	27
1.2.2. As cidades na virada dos anos 1970	33
1.2.3. Governar as cidades a partir dos anos 1970.....	35
1.2.4. Coalizões e regimes urbanos	39
1.2.5. Atores, arenas e agendas.....	43
1.3. Estrutura da tese.....	45
2. A EXPANSÃO DA CAPITAL MINEIRA PARA O VETOR OESTE E AS TRANSFORMAÇÕES EM BETIM.....	58
2.1. A Cidade Industrial Juventino Dias e a urbanização de Betim.....	61
2.2. A grande transformação pelas mãos do Estado.....	69
2.3. Forças externas na formação local: o outro lado da corda.....	76
2.4. A conjuntura política local na década de 1970	83
2.5. Industrialização, urbanização e a institucionalização do planejamento	92
2.5.1. A institucionalização do planejamento urbano em Betim	96
2.5.2. Betim no contexto do planejamento metropolitano.....	103
3. TEMPOS DE OCUPAR E LUTAR PELO ACESSO À CIDADE – A FORMAÇÃO DA PERIFERIA, NOVAS COALIZÕES POLÍTICAS E A ATUAÇÃO DO PODER PÚBLICO MUNICIPAL	108
3.1. Globalização e seu impacto sobre as desigualdades entre cidades e nas cidades	110
3.2. A estrutura urbana de Betim no início dos anos 1980.....	114
3.3. Regras para o uso e a ocupação do centro tradicional: defesa contra a urbanização em curso na periferia?.....	121
3.4. A conjuntura política local nos anos 1980	128
4. UM NOVO MODELO PRODUTIVO APROFUNDA OS IMPACTOS DA INDÚSTRIA SOBRE A CIDADE	137
4.1 O sistema flexível de produção adotado pela FIAT Automóveis em Betim e seus impactos sobre a estrutura urbana	138
4.2. A estrutura urbana betinense no início dos anos 1990.....	150
4.3. A mudança política nos anos 1990	156
4.4. Um plano diretor para todo o município.....	162
4.5. A voz da periferia na governança municipal:	167
5. BETIM NOS ANOS 2000: A CENTRALIDADE METROPOLITANA	178
5.1. A consolidação de uma nova centralidade metropolitana	187
5.2. Um novo impacto: a diversificação da produção imobiliária.....	196
5.3. Novos espaços para a indústria, serviços de logística e o com. de grande porte.	200
5.4. A política urbana local nas décadas recentes	203
5.4.1. O Plano Diretor de 2007	206

5.4.2. O Plano Estratégico de Desenvolvimento do Município de Betim	209
5.5. A retomada do planejamento metropolitano	216
5.6. As coalizões de poder nas duas últimas décadas	221
5.6.1. A rearticulação de antigos aliados em torno de uma nova coalizão de poder	222
5.6.2. O retorno do PT ao Poder Executivo betinense	225
5.6.3. Um novo ciclo com a eleição de Vittorio Mediolì	231
6. UM NOVO MODELO DE AÇÃO GOVERNAMENTAL: PARCERIAS COM O SETOR PRIVADO	235
6.1. Informatização e modernização de procedimentos	237
6.2. Instrumentos urbanísticos	240
6.3. Operação Urbana Consorciada e Parceria Público-Privada em Betim	244
6.3.1. A justificativa fiscal como pano de fundo para o uso das OUCs	250
6.4. Operação Urbana Consorciada do Córrego do Pintado	254
6.5. Duas décadas de coalizões pró-crescimento no exercício do poder indicam a existência de um regime urbano?	265
CONSIDERAÇÕES FINAIS	271
REFERÊNCIAS	285
APÊNDICE	291
ANEXOS	293

Introdução

1. INTRODUÇÃO

Na atualidade, é cada vez mais recorrente nos municípios brasileiros uma aproximação entre os setores público e privado na condução de diversas ações voltadas para o desenvolvimento local.

Essa realidade é evidente na formulação e execução da política urbana que tem sido influenciada em grande medida pelos interesses e capacidade de investimento do setor privado, influenciando, a partir dos seus objetivos e planos, o futuro das cidades.

Não seria essa uma questão merecedora de atenção se o que move o setor privado fosse o mesmo que mobiliza as ações do poder público, o que nem sempre é o caso. Dessa maneira, críticas negativas às parcerias apresentadas têm sido feitas por diferentes autores, com destaque para (FIX 2004, 2007, 2011), que as tem compreendido como estratégia do setor imobiliário para maximizar lucros e minimizar investimentos.

A legislação urbanística brasileira, com a aprovação do Estatuto da Cidade, Lei Federal 10.257/2001, parece ter incorporado as parcerias público-privadas em seu texto também como alternativa à crise fiscal que à época diminuía, e ainda hoje diminui, a capacidade de investimento dos municípios em infraestrutura e serviços urbanos - algo que ocorre de forma generalizada pelo país. Igualmente, a perspectiva sustentável de desenvolvimento urbano expressa como uma diretriz do Estatuto pressupõe uma constante articulação entre setores público, privado e comunitário em parcerias voltadas para a solução de problemas e aproveitamento de potencialidades existentes nos municípios. O discurso nem sempre transformado em ações, como bem apresenta Maricato (2000), tem servido, no entanto, para justificar intervenções urbanas em que os reais interesses envolvidos costumam ser menos públicos que privados.

Mesmo assim, a partir de 2001 começa a haver a proliferação de experiências de parcerias público-privadas pelos municípios brasileiros e não mais apenas no espaço urbano das grandes capitais. São Paulo e Belo Horizonte recorriam a projetos sustentados por essas parcerias desde antes da aprovação do Estatuto da Cidade (COTA, 2010). Pode-se dizer que as duas capitais deram início, no Brasil, à prática do uso dessa estratégia para a viabilização de projetos capazes de transformar em grande medida a estrutura urbana dos municípios - formato que se espalhou para diversas outras cidades na atualidade.

Um documento produzido pelo Observatório das Metrôpoles (Núcleo Região Metropolitana de Belo Horizonte - doravante NRRMBH), sob o título “Caracterização dos Regimes Urbanos na Metrôpole: Relatório Preliminar”, datado de 2018, apresenta os municípios inseridos na Região Metropolitana de Belo Horizonte (RMBH daqui para frente) que fazem uso das parcerias anteriormente citadas. Dentre eles, cabe destacar Betim, caso estudado nesta tese devido também à característica de quatro Operações Urbanas Consorciadas – OUCs a partir de agora - já aprovadas em seu território. O município tem se diferenciado dos demais pelo fato de ter três dessas OUCs voltadas para a disponibilização de infraestrutura de suporte à produção industrial na cidade. Além disso, nenhuma das quatro faz previsão de investimento de recursos financeiros públicos, que, dessa forma, são realizadas com exclusivo aporte financeiro privado. Ao poder público municipal cabe viabilizar o empreendimento com a adoção de uma legislação urbanística flexível, que permite a promoção de mudanças de uso do solo e de parâmetros de ocupação em acordo com as demandas dos investidores.

Esse movimento pelas parcerias entre setores público e privado para a viabilização do desenvolvimento municipal surgiu mais fortemente com a reestruturação da economia em termos globais na virada dos anos 1960 para os 1970. A partir daquele período, cidades inglesas e norte-americanas foram levadas à trilha do empresariamento urbano em um movimento de substituição ao até então praticado gerenciamento urbano (HARVEY, 2006). O processo de desindustrialização e de reestruturação produtiva que levou ao desemprego, assim como à crise fiscal instalada no governo central e municípios daqueles países, àquela época, são largamente compreendidos como estopim das mudanças que vieram depois, as quais, anos mais tarde, acabaram por se instalar também nas cidades dos países periféricos, inclusive a que nesta pesquisa é estudada.

As mudanças acima mencionadas geraram desdobramentos também na forma de ação do estado em nível local, que passou a ser mais permeável aos setores comunitário e empresarial - principalmente esse último, que assim passou a influenciar mais ativamente o processo de formulação de políticas públicas, em um modelo denominado governança urbana (JOUVE, 2005).

A realidade do município de Betim parece demonstrar que nos últimos anos tem havido também nessa cidade uma escalada da aproximação do setor privado em relação às ações da administração pública local. Na experiência estudada parece ser possível identificar a

relação dessa aproximação com o processo de industrialização de grande porte iniciado em meados de 1970. As evidências indicam que foi a partir da instalação e início das operações em território betinense da montadora de veículos italiana FIAT Automóveis que uma série de transformações, vinculadas a diversos setores, passaram a ser percebidas no município.

Diferente em relação à velocidade e à escala das mudanças que ocorreram na experiência anterior do município, a chegada e presença da grande indústria em Betim pode ter alterado e ainda hoje possivelmente impacta a dinâmica da vida na cidade, em particular nas estratégias de governança local e de política urbana municipal. O conhecido processo brasileiro de industrialização com urbanização, já estudado por autores como Singer (1973) e Oliveira (1982), ao que tudo indica pode ter sido reeditado em Betim e enriquecido pela estreita relação que parece guardar com a transformação da economia à época em curso nos países centrais. Assim, o estudo a ser apresentado é rico também por permitir a percepção do processo de reestruturação da economia mundial iniciado na virada dos anos 1960 para 1970 que influenciou a conformação atual do município em termos urbanos, econômicos, sociais, políticos e administrativos.

A atividade industrial, conforme será demonstrado, tem sido a principal força motriz que molda esse município mineiro desde quando a Cidade Industrial Juventino Dias foi instalada, ainda na década de 1940, na região que hoje pertence ao município vizinho de Contagem. De lá para cá, Betim foi transformada em diversas dimensões até chegar ao ponto atual, no qual sua economia é destaque no estado e no país. A influência exercida de início pela industrialização na vizinha Contagem parece ter sido aprofundada com a chegada da grande indústria multinacional em seu território já na década de 1970 - a partir de uma ação voltada para a modernização da indústria mineira e articulada pelo estado de Minas Gerais (DINIZ, 1981).

A questão a ser explorada neste trabalho é a de que a chegada e presença da indústria de grande porte em Betim - que tem na montadora italiana a sua maior representante - foram os elementos catalisadores de transformações urbanas significativas, as quais ainda hoje perduram. Explorar essas mudanças e as formas assumidas pelo governo local, bem como as coalizões estabelecidas nos diferentes momentos conjunturais, permite evidenciar uma diversidade de processos pelos quais tem passado a urbanização brasileira nas últimas décadas. A empresa trouxe consigo a promessa de novas oportunidades vinculadas ao desenvolvimento econômico, elemento de atração para os trabalhadores, fenômeno

apresentado por Singer (1973). De fato, os números dos Censos Demográficos do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) demonstram que um novo contingente populacional migrou para a cidade em busca de oportunidade de emprego (escasso, já que a indústria exige mão-de-obra qualificada). A maior parte do contingente de pessoas em busca de qualidade de vida e sem o almejado emprego na indústria tinha de recorrer ao poder público para acessar infraestrutura e serviços urbanos que não estavam disponíveis na proporção exigida - e ainda hoje não estão.

Dessa forma, conforme apresentado por Singer (1973), Oliveira (1982) e Santos (2006), o processo de industrialização com urbanização também gerou em Betim distorções diversas, como o inchaço do setor terciário de baixa qualificação. A luta para amenização dessas distorções tem se dado principalmente na arena política, a qual, por conseguinte, tem sido espaço para atuação de tradicionais e novos atores políticos da cidade que em um constante diálogo ou jogo de barganha constituem as coalizões que administram o município e acomodam interesses - incluindo a matéria-prima para a formulação de variadas políticas públicas, dentre as quais a política urbana.

Desde a instalação da montadora existe no município um crescente descompasso entre a demanda popular, as necessidades do setor produtivo e a capacidade de investimento do poder público local. Esse desencontro de contas parece justificar a adoção, por parte dos gestores públicos locais, de uma movimentação rumo à aproximação com o setor privado, em especial com o da construção civil. Constata-se que desde os anos 1990 tem sido preparado o ambiente para a realização de parcerias entre o setor público e o privado no município, as quais têm sido materializadas nas duas últimas décadas por meio do uso de diversos instrumentos urbanísticos e procedimentos administrativos - com destaque para as OUCs.

Parece haver em Betim a reedição de práticas e situações recorrentes em diversas cidades que experimentaram a influência do processo de reestruturação econômica e produtiva iniciado nos países centrais a partir da mudança dos anos 1960 para 1970. Os resultados desse processo, ao que tudo indica, ainda hoje geram transformações no espaço urbano municipal - que vai se moldando de acordo com interesses de agentes locais e globais.

Assim, essa pesquisa tem por **objetivo central** demonstrar a existência da relação entre a industrialização de grande porte em curso no município de Betim, que integra a RMBH,

com o processo de transformação do seu espaço urbano e com o modelo de ação do Estado no plano local.

Trabalha-se com a **hipótese** de que desde a instalação da FIAT Automóveis na cidade, em meados da década de 1970, a dinâmica urbana local foi profundamente alterada, sofrendo influência cada vez maior de interesses externos e não apenas dos vinculados à escala local. Igualmente, trabalha-se com a **hipótese** de que não somente o espaço físico em si, mas também o espaço como expressão de diversas dimensões da vida na cidade, foi influenciado por esse processo, o que ocorre até os dias atuais, tendo o município já se consolidado como um dos principais centros industriais de Minas Gerais e até mesmo do país. A política e a governança urbanas sofreram profundas transformações, no caminho vislumbrado por Harvey (2006), do administrativismo ao empreendedorismo urbano. Do mesmo modo, a estruturação do espaço urbano tem sido constituída em consonância com interesses empresariais.

Conforme argumento do autor supracitado, muitas cidades passaram por esse processo, mas também há as que não se submeteram a ele, apesar das pressões sofridas e das oportunidades que tiveram. Segundo o pesquisador, o fato de algumas terem aderido ao empreendedorismo urbano não necessariamente trouxe resultados positivos para as que assim o fizeram. A experiência norte-americana e da Grã-Bretanha, para ele, parece ser repleta de histórias distintas que permitem avaliações díspares dos resultados obtidos.

O autor avança declarando que o processo de transição do modelo de atuação estatal (do administrativismo para o empreendedorismo urbano) continua a ocorrer com causas que podem variar de cidade para cidade. O estudioso conclui que os resultados obtidos – alguns positivos, outros não - pelos municípios são diferentes e merecem atenção.

Essa avaliação ajuda a justificar a decisão de debruçar sobre o assunto na experiência da cidade mineira de Betim, que, independentemente da tendência ideológica dos seus administradores nas últimas três décadas, assim como ocorreu em outros lugares, tem trilhado o mesmo caminho de várias cidades rumo ao empreendedorismo urbano.

1.1. Betim: o caso estudado

A história de Betim, cidade pertencente à RMBH desde sua criação desenvolve-se a partir de distintos ciclos econômicos. Formado à época das bandeiras, como ponto de apoio aos

que corriam o interior do país em busca de minerais preciosos, o vilarejo se transformou em um dos mais importantes polos industriais nacionais.

Nas palavras da geógrafa betinense Terezinha de Assis Pinto:

[...] A origem histórica da cidade de Betim associa-se ao ciclo do ouro da Região das Minas Gerais no início do século XVIII [...]

[...] A localização estratégica do atual município, como área de passagem entre a região de mineração do Rio das Velhas (Sabará, Caeté...) e as minas de Pitangui, favoreceu, inicialmente, a instalação de um posto de troca das tropas, seguida por uma implantação agrícola (agricultura e pecuária), que tinha como objetivo o abastecimento das áreas de mineração [...]

Em meados do século XVIII, surgiu o Arraial de Capela Nova de Betim, em torno da construção da Igreja de Nossa Senhora do Monte do Carmo (PINTO, 1997, p. 11).

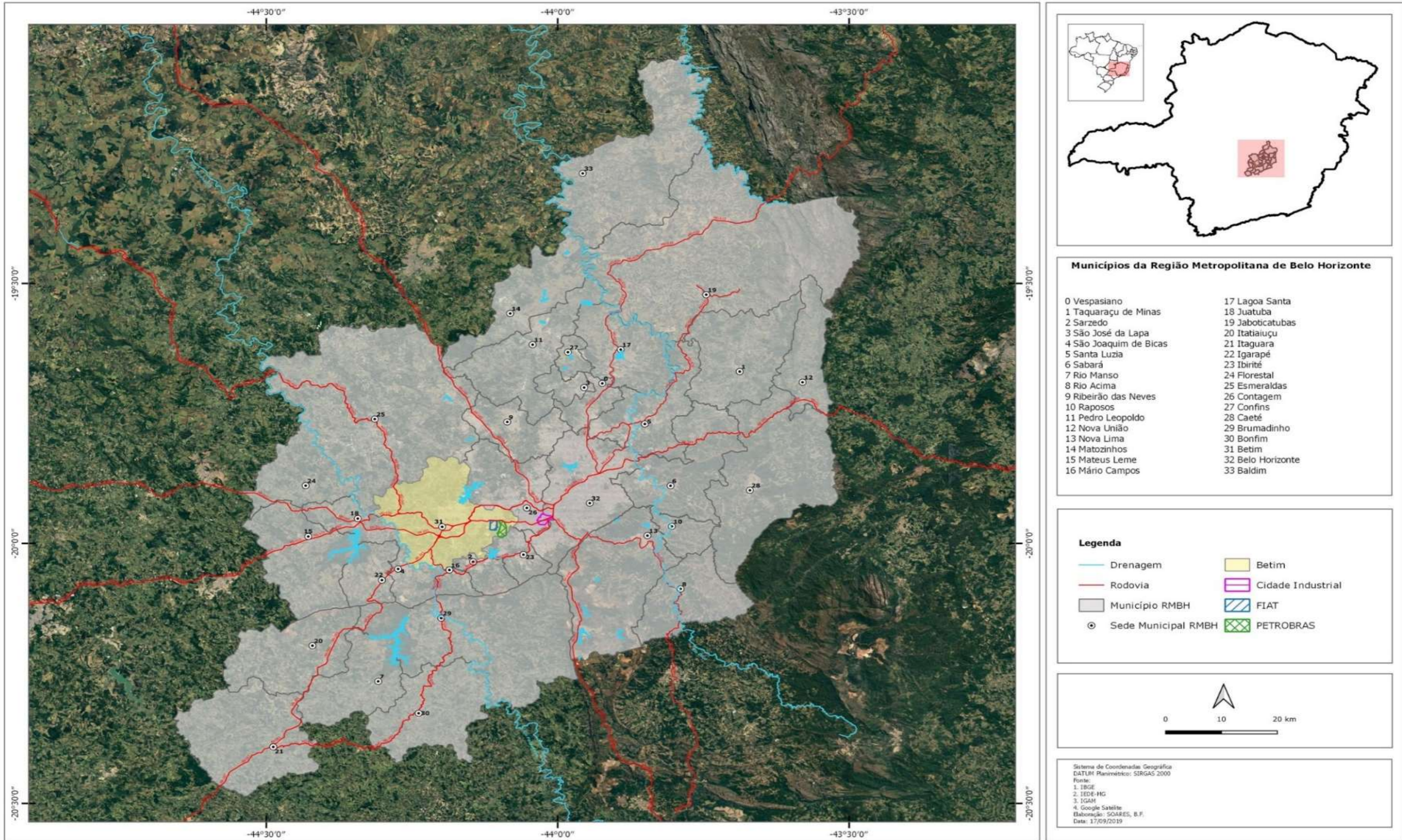
Somando seus passos aos de diversos outros bandeirantes que criaram as trilhas que trouxeram às minas de ouro e diamante da região dos hoje constituídos estados de Minas Gerais e Goiás, estava o sertanista paulista José Rodrigues Betim, que erigiu a primeira capela do lugarejo - o qual viria a carregar seu nome já como município. Betim é, então, fruto da migração que ocorreu da faixa litorânea do território brasileiro para o interior, para o sertão, trazendo aqueles que em busca de riquezas minerais constituíram vários dos mais importantes e tradicionais municípios mineiros.

Nas palavras de Cota (2010):

Até meados do século 18, a maior parte da população brasileira se concentrava no litoral, distribuição que começou a ser alterada a partir da mineração, que levou um número significativo de pessoas a se mudar para as minas de ouro em Goiás e Minas Gerais, principalmente (COTA, 2010, p. 94).

Assim, Betim nasceu do movimento migratório que se deu a reboque do ciclo do ouro, reforçando o argumento de que alguns pressupostos históricos da formação do urbano no país são derivados da economia colonial brasileira (OLIVEIRA, 1982).

Figura 1 – Imagem de satélite com a localização de Betim na RMBH



Fonte: Indicada no mapa.

No intervalo entre o período inicial e os dias atuais, as mudanças pelas quais o município passou são significativas e ocorreram nas mais distintas dimensões relacionadas à formação do seu espaço urbano.

Neste trabalho não serão empreendidos esforços em relação à compreensão de todos os momentos vividos desde a instalação da vila, pois o interesse está voltado para o ciclo mais recente de desenvolvimento que se vincula à presença da grande indústria no município e ao impacto que ela pode gerar no espaço urbano e na governança local¹. Desde a chegada em território betinense das grandes empresas de capital internacional, a partir de 1970, com a instalação da FIAT Automóveis, as modificações percebidas em seu espaço territorial foram significativas. Da mesma forma podem ser consideradas importantes as mudanças percebidas no modelo de gestão do município - e são essas as questões que merecerão atenção nesta tese.

Conforme relata Oliveira (1977), compreender o urbano no Brasil implica relacioná-lo com o processo de urbanização da economia nacional, assim como da sociedade brasileira, que teoricamente podem ser tidas como extensões das relações da produção capitalista no país.

Em Betim, os vários ciclos foram se somando até o momento em que chegou a grande indústria na cidade com a instalação da montadora de veículos italiana. Naquele momento, impôs-se uma mudança em escala e tempo do que havia sido até então. O resultado foi que em um período relativamente curto o vilarejo de pouco mais de 30.000 habitantes, majoritariamente rural, transformou-se em um dos principais centros industriais do país, o que implicou mudanças significativas em diversas dimensões da vida na cidade.

A partir daquele episódio houve um processo intenso de urbanização do território municipal, o que implicou no desenvolvimento de novas formas de uso e ocupação do solo - impulsionadas pelos moradores que passaram a chegar com o crescimento do fluxo migratório em direção à cidade, fazendo com que a população atual chegasse a

¹ Não que seja possível desconsiderar vários episódios anteriores e suas implicações decorrentes no processo de transformação da cidade, como, por exemplo, a mudança da capital do estado de Minas Gerais da cidade de Ouro Preto para Belo Horizonte. Nem é possível menosprezar a importância da instalação da Cidade Industrial Juventino Dias no processo de construção do espaço urbano betinense. Esses fatos, adicionados a outros tantos, inclusive mais recentes, como a instalação da Refinaria Gabriel Passos (REGAP) na divisa com Contagem em fins dos anos 1960 foram relevantes para a transformação da vila em centro industrial. Todas as etapas mencionadas acima foram definidoras daquilo que hoje é Betim e parecem ter servido de base para o atual estágio em que o município se encontra. No entanto, esse período inicial será apenas brevemente apresentado, de modo a permitir a compreensão da análise.

aproximadamente meio milhão de habitantes. Por consequência, a forma de governar o município, as coalizões de poder estruturadas e os desafios apresentados para os gestores municipais foram transformados nesse período.

As questões em que focam esta pesquisa são: como a indústria automotiva foi capaz de transformar Betim em tão distintas dimensões e como esse processo, apesar de localizado, tem sofrido influência de situações que se desenvolvem globalmente. Ao longo do tempo, o município tem procurado e sido levado a se adequar às necessidades da montadora, assim como aos desdobramentos da sua operação na cidade, o que significa manter os olhos atentos para o que ocorre em seu território e no mundo.

Assim, o que disse Santos (2006, p. 85) em relação à atuação das empresas hegemônicas nos territórios serve para introduzir a discussão que aqui se pretende fazer:

[...] Cada empresa, porém, utiliza o território em função dos seus fins próprios e exclusivamente em função desses fins. [...] Desse modo, quanto mais racionais forem as regras de sua ação individual tanto menos tais regras serão respeitadas do entorno econômico, social, político, cultural, moral ou geográfico, funcionando, as mais das vezes, como um elemento de perturbação e mesmo de desordem. Nesse movimento, tudo que existia anteriormente à instalação dessas empresas hegemônicas é convidado a adaptar-se às suas formas de ser e de agir, mesmo que provoque, no entorno preexistente, grandes distorções, inclusive a quebra da solidariedade social [...].

1.2. Alguns conceitos básicos

Para melhor compreender os processos que serão analisados neste estudo, será necessário resgatar alguns temas e noções no decorrer dos capítulos vindouros.

Entender o que ocorreu em Betim a partir dos anos 1970 pressupõe compreender o que ocorria em Minas Gerais, no Brasil e no mundo a partir daquele momento. O município, à época com pouco mais de 30.000 habitantes, de acordo com dados do IBGE, viria a experimentar transformações atreladas aos movimentos em curso nos países centrais. O processo de globalização, impulsionado pelo avanço tecnológico nas áreas de transporte, comunicação e informação, afetou diretamente o que Betim passou a experimentar em termos econômicos, sociais, administrativos e urbanos. Nos anos que se passaram, até o presente momento, o município foi industrializado e urbanizado de forma intensiva, como consequência de mudanças na economia global, sobretudo as que afetaram a FIAT Automóveis e seu modelo produtivo.

É importante destacar que as alterações percebidas mundialmente na organização da economia transformaram sobremaneira o modelo de produção industrial. Assim, no mesmo período em que a FIAT era instalada em Betim² ocorria a transição do modelo fordista para o modelo flexível de produção. Essas modificações, conforme será visto adiante, eventualmente atingiram cidades como Turim, na Itália, e Betim, acabando por influenciar a estrutura urbana local.

A partir de fins dos anos 1980 e início de 1990, a transição para o modelo flexível de produção na FIAT Automóveis trouxe um novo ciclo de mudanças na cidade, que passou a receber inúmeros fornecedores nas imediações da fábrica em um movimento batizado pela empresa como “mineirização da produção” (LEMOS *et al*, 2000).

As novidades em curso influenciaram também a forma de administrar o município, o que demandou maior inflexão no sentido de acomodar interesses e a participação do setor privado. Em alguns momentos, houve também a intensificação da permeabilidade do governo à participação comunitária. A realidade demonstra que a globalização afetou não só a economia, a produção industrial, as relações de trabalho e a estrutura urbana, mas também a forma de organização do Estado nas diversas esferas, inclusive e fortemente na sua atuação junto à instância local de poder (JOUVE, 2005). A maior permeabilidade a agentes externos à administração pública, que no Brasil e em Betim ocorreria somente anos depois, exigiu a reorganização da ação estatal, tema que será tratado mais adiante.

A compreensão adotada para o termo coalizão de poder, conforme explorado por França e Melo (2019), bem como o conceito de governança urbana, que se mostra intrinsecamente conectado ao movimento iniciado nos anos 1970 de reestruturação da ação estatal nos municípios (JOUVE, 2005), serão também aqui apresentados: governança urbana, arena de ação, atores sociais, agenda política e agenda urbana são termos recorrentes na discussão proposta por esta pesquisa e, conseqüentemente, a definição desses termos ajudará a elucidar o que se pretende discutir em relação ao processo experimentado por Betim desde 1970 e seus resultados práticos na cidade até os dias correntes.

É importante lembrar, entretanto, que existe o descompasso temporal entre o que ocorria nos países centrais e o que veio a experimentar o município estudado, localizado em país

² A montadora italiana assinou acordo com o governo de Minas Gerais para a sua instalação em Betim no ano de 1973 e teve a produção de veículos iniciada nesta unidade em 1976.

periférico. Muitos dos avanços tecnológicos vinculados à produção industrial não foram incorporados imediatamente nas indústrias instaladas na localidade. Da mesma forma, muitas mudanças relacionadas à forma de ação do Estado nas cidades não foram assumidas pelo governo local no mesmo momento em que se iniciavam nos países centrais. Os motivos para esse descompasso são vários, mas eles não diminuem os reflexos, mesmo que tardios, da conjuntura internacional na realidade local³.

Conforme diz Preteicelle (1994), o processo de globalização não pode ser compreendido como algo que termina em si mesmo. Na verdade, a globalização exige uma relação entre a cidade global e suas atividades com os centros urbanos e as atividades que gravitam no seu entorno no âmbito econômico, social, geográfico e/ou político, dimensões a serem observadas neste trabalho. Portanto, Betim, cidade globalizada, e parte de seu entorno não tem deixado de experimentar, mesmo que a reboque e tardiamente, as transformações pelas quais têm passado as cidades nos países centrais.

1.2.1. O processo de globalização

A economia mundial tem sido modificada de forma considerável desde os anos 1970. Foi a partir daquela década que as atividades econômicas passaram a usufruir intensamente dos avanços tecnológicos em termos de informação, comunicação e transportes. As mudanças decorrentes dessa nova realidade têm modificado sobremaneira a forma como a produção acontece nos países centrais, gerando grandes modificações também nos países periféricos. Todo esse processo, como será visto adiante, tem gerado uma infinidade de transformações sobre a vida das pessoas e, com efeito, nas cidades e sua organização, o que pode ser observado também em Betim. Essa compreensão sobre alterações ocorridas nos anos 1970 é sustentada por Sassen (1998), para quem as décadas de 1970, 1980 e 1990 presenciaram transformações consideráveis na geografia, composição e quadro institucional da globalização econômica.

Outros dois autores, Marcuse e Kempen (2000), argumentam que o processo de

³ O momento das mudanças relacionadas à reestruturação econômica é o mesmo em que no Brasil o regime ditatorial militar governava de forma centralizada. Com isso, muitas das mudanças observadas mundialmente em relação a uma maior valorização do poder local por aqui não ocorriam. Da mesma forma, não se observava no país a política de abertura do Estado para o estabelecimento de parcerias com os setores privado e comunitário. Com a redemocratização e a promulgação da Constituição Federal de 1988, as mudanças iniciadas na década anterior nos países centrais passam a se estabelecer também no Brasil.

globalização em curso pode ser entendido de formas variadas, mas guarda algumas particularidades em relação aos anteriores. Eles compreendem que outras formas de globalização já existiram no passado e poderão existir no futuro. Porém, relacionam a globalização do tempo presente com a diminuição da política de bem-estar social conduzida pelos estados.

Sassen (1998) afirma que a existência de uma economia global não é novidade, mas algo que acompanha a humanidade há séculos. Todavia, esse arranjo econômico global nunca foi estável e tem sido continuamente reorganizado durante o tempo. Para a autora, essas adequações da economia global levam a uma nova organização geográfica das indústrias, que se altera no espaço tanto na escala local quanto global. Em paralelo, de acordo com ela, também são alterados os arranjos institucionais que dão suporte à produção que se reorganiza no espaço e no tempo.

Foi nesse movimento de reorganização produtiva e geográfica da produção dos anos 1970 que a FIAT Automóveis, transferida de Turim, deslocou parte de sua produção para Betim. A decisão pela instalação de uma nova unidade fora do país ocorreu em 1973 em decorrência da reestruturação econômica em curso. O esforço empreendido pelo estado de Minas Gerais, por meio do então governador Rondon Pacheco foi decisivo para a decisão da localização fora do estado de São Paulo. Em sua chegada, a empresa trouxe para Betim uma estrutura de produção ainda baseada no sistema fordista, o qual entrava em desuso nos países centrais e que perdia espaço na Itália.

A reestruturação da economia mundialmente implicava também a reorganização da produção das empresas. Com isso, as grandes indústrias mundiais, dentre as quais a FIAT Automóveis, passaram a buscar em mercados emergentes novos espaços para a instalação e expansão das suas atividades. Muitas vezes com subsídios fiscais, mão de obra barata e abundante à disposição e um novo mercado consumidor, conseguiriam manter sua atuação lucrativa.

A FIAT Automóveis fez o que outras tantas faziam: trouxe para Betim parte de uma produção que foi encerrada na Itália, mas não completamente. As alterações impostas pelo novo modelo produtivo tornaram obsoletas a forma de produção e as estruturas industriais de uma empresa que era o motor econômico de Turim por quase um século. Apesar de não ter deixado completamente a cidade, que continuou sendo sua matriz, a vinda para Betim

impactou de forma considerável a economia da cidade italiana, que passou por grande decadência nos anos 1970 e 1980, reerguendo-se somente nos anos 1990 (PRAT; MANGILI, 2016).

A experiência da FIAT Automóveis mostra que a globalização da economia estabelece clara relação com a movimentação de mercadorias, pessoas e capital. Essa nova realidade levaria a mudanças na natureza das atividades econômicas e na localização dos componentes que as constituem. Em consequência, espera-se que ocorram modificações na organização espacial das cidades nas quais estão acomodadas as demandas do processo de globalização:

[...] O poder do capital é claro aqui. A capacidade do capital de barganhar com a mão-de-obra é tremendamente ampliada por sua capacidade de procurar mão-de-obra com salários mais baixos em todos os tipos de localização, às vezes muito remota. O capital estrangeiro pode influenciar cada vez mais a disposição espacial e a aparência física das áreas dentro das cidades. Os investidores podem tentar investir seu capital não em casa, mas em lugares em todo o mundo onde o lucro esperado é maior. Algumas áreas lucram, outras não: o desenvolvimento desigual é característico do capitalismo [...] (MARCUSE; KEMPEN, 2000, pos. 542 de 8760, tradução nossa)

Sassen (1998) acrescenta à sua argumentação o fato de que, a partir da década de 1970, passa a existir uma grande mobilidade do capital pelo planeta. Com uma rapidez antes nunca experimentada, o dinheiro passa a circular tanto internamente às nações quanto entre os diversos países. Esse fato leva a uma dinâmica econômica acentuada, o que causa avanços e retrocessos econômicos em áreas distintas do globo e dos países com investimentos transferidos de um local para outro com facilidade antes inexistente.

A chegada de um novo tipo de indústria em Betim tem relação com o momento pelo qual a economia mundial passava e o rearranjo produtivo global em curso naquele período certamente transbordou para a cidade. É possível afirmar que de lá para cá houve uma intensificação desse processo, principalmente quando a montadora italiana altera seu modelo produtivo⁴ e passa a demandar a presença física dos seus fornecedores na vizinhança da sua planta. A partir de então, a cidade passa a experimentar aquilo que Sassen (1998) apresenta como dinâmica econômica acentuada.

É importante trazer para essa discussão a visão apresentada por Santos (2006) a respeito do tema. De acordo com o geógrafo brasileiro, o processo de globalização pode ser

⁴ A adoção do modelo flexível de produção na unidade betinense ocorreu a partir do terço final dos anos 1980, pouco mais de uma década após sua instalação no município.

compreendido ou visto a partir de três perspectivas: a globalização como fábula, como algo perverso e real e, por fim, como ela poderia ser.

A globalização como fábula é a representada pelo que Santos (2006) denomina máquina ideológica dominante que sustenta o discurso da globalização como algo positivo para a sociedade e que deveria concorrer para a construção de um mundo de oportunidades iguais e ao alcance de todos: uma única aldeia global onde o acesso a bens, serviços e informação estaria disponível a todos - algo que, na verdade, não tem sido observado.

A segunda perspectiva, que o autor argumenta ser a real, é a da globalização como algo perverso, contrário àquilo que é difundido na perspectiva anterior. Segundo esse ponto de vista, a globalização real é a que tem contribuído para deteriorar valores sociais anteriormente compreendidos como básicos, quando a solidariedade entre as pessoas não havia sido substituída pela competição e o consumo. Nesse ângulo, o Estado tem diminuída sua função de garantir o bem-estar de todos, enquanto, em contrapartida, aumenta o suporte oferecido às políticas voltadas para o desenvolvimento econômico.

Assim, o fenômeno da globalização seria o contrário daquilo que dela se esperava (SANTOS, 2006). O avanço técnico atingido poderia permitir a mais completa humanização da vida no planeta, mas junto com ele ocorre não só a redução da noção de moralidade pública e particular, mas também a morte da noção de solidariedade. Nesse universo, de acordo com o autor, o homem é reconduzido à sua condição primitiva em que a regra é cada um por si.

Por último o autor apresenta o que designa como a terceira perspectiva da globalização. Nessa expressão do que acredita ser o correto, o estudioso apresenta uma outra globalização, cuja construção se faria a partir dos avanços tecnológicos percebidos nos últimos anos. Nessa ótica, o conhecimento da técnica, aliado ao conhecimento do planeta adquirido durante os anos, permitiria o desenvolvimento de uma sociedade mais igualitária e justa socialmente: um planeta no qual o consumo e a competição não levassem às desigualdades que, a despeito de todo o conhecimento, têm sido cristalizadas e intensificadas.

De acordo com o pesquisador, na globalização possível poderá haver:

[...] a implantação de um novo modelo econômico, social e político que, a partir de uma nova distribuição dos bens e serviços, conduza à realização de uma vida coletiva solidária e, passando da escala do lugar à escala do planeta, assegure uma reforma do mundo, por intermédio de outra maneira de realizar a globalização [...] (SANTOS, 2006, p. 170).

Um dos resultados desse novo ambiente econômico mundial é que as grandes cidades passaram a ser influenciadas pelos processos econômicos internacionais. Conforme Preteceille (1994), as mudanças econômicas percebidas nas cidades eram frutos de situações ocorridas internacionalmente e não - ou não somente - em nível local, regional ou mesmo nacional. Com isso, o autor indica o surgimento de um novo tipo histórico de cidade: as “cidades globais” - com características econômicas específicas e por conseguinte, também com estruturas sociais e espaciais.

As cidades globais apresentadas por Preteceille podem ser identificadas com o que Sassen (1998) afirma existir a partir das mudanças econômicas mundiais ocorridas no fim do século XX. Para a estudiosa, a descentralização das atividades econômicas percebida globalmente após os anos 1970 levou à necessidade de centralização do controle administrativo em nível gerencial. Isso, segundo ela, ocorre em algumas poucas cidades espalhadas pelo globo nas quais passa a existir uma alta concentração de atividades vinculadas a esse novo modelo econômico.

Dessa forma, uma nova organização econômica mundial, que se caracteriza pelo rápido deslocamento do capital pelo país e globo, acaba por impactar os centros urbanos em sua estrutura social, organização espacial e tipos de atividades que absorvem, o que faz surgir o termo “cidades globais”.

Sassen (1998) chama a atenção para a existência de tipos distintos de lugares em decorrência do processo de globalização econômica, introduzindo a ideia da existência das zonas de processamento das exportações e dos centros bancários *offshore* em adição às cidades globais. As zonas de processamento das exportações, sobre as quais ela se refere de forma pouco aprofundada, seriam aqueles locais para onde a produção das grandes corporações multinacionais se desloca a fim de conseguir mão de obra barata em processos em que seu uso é intenso, e, em alguns casos, isenções fiscais.

As zonas de processamento das exportações apresentadas acima são algo um tanto similar ao que se transformou Betim a partir da década de 1970 com a vinda da FIAT Automóveis, da FMB e da KRUPP. O argumento de Diniz (1981) é o de que a instalação dessas

empresas no município partiu também dos incentivos ofertados pelo governo do estado, ocorridos de diferentes maneiras, como por exemplo, redução de impostos, doação de terreno, obras de infraestrutura e, no caso específico da FIAT, com aporte de capital para o início das operações, o que fez do Estado de Minas Gerais um sócio da montadora.

Marcuse e Kempen (2000, p. 5-6) apontam ter havido um deslocamento de processos produtivos intensivos em mão de obra para países onde o impacto sobre o custo total da produção seria menor. Nas nações de economia desenvolvida do ocidente, assim como em algumas asiáticas, foi percebida a valorização dos serviços e a desvalorização da produção de manufaturas. Essas, quando existentes, passaram a incorporar processos de mecanização com conseqüente redução de postos de trabalho voltados para profissionais desqualificados. Dessa forma, o esvaziamento da produção industrial nos países centrais fez com que parte dela se deslocasse para a periferia global - e o caso da vinda da FIAT Automóveis para Betim ajuda a elucidar o que ocorria naquele momento, pois pode ser compreendido como modelo.

É interessante perceber como Sassen (1998), Marcuse e Kempen (2000) têm seus argumentos confirmados por Storper (1994), para quem a divisão internacional do trabalho ainda se mantinha válida nos anos 1990. Para ele o mundo ainda estava dividido em:

1. Áreas centrais: onde há o domínio científico-tecnológico;
2. Regiões de produção rotineira: nas quais se instalaram filiais de produtoras de componentes e montadoras; e
3. Regiões excluídas.

Para Storper (1994), grande parte dos países de economia periférica, inclusive o Brasil, se enquadraria no segundo grupo.

Pode-se argumentar que Betim com a instalação da FIAT Automóveis, FMB e KRUPP, começa a experimentar a realidade de uma cidade globalizada. Apesar de longe da matriz⁵, Betim acomoda parte considerável da produção da empresa italiana no mundo, o que fez do seu território instrumento estratégico para a montadora. A partir daquele momento, Betim

⁵ A sede da FIAT Automóveis manteve-se na cidade italiana de Turim, de onde as decisões sobre os investimentos eram tomadas até o momento em que a empresa fundiu-se com a americana Chrysler, formando a FIAT Chrysler Automobile – FCA, sétima maior produtora de veículos no mundo que possui unidades fabris em 40 países e atividade comercial em mais de 150 - de acordo com informações do site da empresa <https://www.FIAT.com.br/institucional.html>.

começa a se estabelecer como uma zona de processamento de exportações de empresas sediadas em outras localidades e, logo, a sofrer os resultados impactantes de decisões tomadas fora do seu universo de interferência.

Essa noção de cidade global e suas correspondentes globalizadas veio alterar a territorialidade que Santos defende existir até o momento em que o processo de globalização se instala. Em suas palavras:

[...] Havia, por conseguinte, uma outra territorialidade absoluta, no sentido de que, em todas as manifestações essenciais de sua existência, os moradores pertenciam àquilo que lhes pertencia, isto é, o território. Isso criava um sentido de identidade entre as pessoas e o seu espaço geográfico, que lhes atribuía, em função da produção necessária à sobrevivência do grupo, uma noção particular de limites, acarretando, paralelamente, uma compartimentação do espaço, o que também produzia uma ideia de domínio [...] (SANTOS, 2006, p. 62).

Essa noção de territorialidade apresentada por Santos foi se perdendo em Betim a partir da chegada da grande empresa de capital internacional. Adiante, serão apresentadas visões de entrevistados que reforçam o argumento de Santos com base na da compreensão que têm da realidade betinense. O município, ao ser inserido nesse novo universo da globalização econômica, passa a usufruir de benefícios e sofrer com suas transformações negativas, dentre as quais a perda da noção de territorialidade desvendada pelo geógrafo.

1.2.2. As cidades na virada dos anos 1970

Desde a introdução do neoliberalismo e início do processo de globalização da economia, a partir dos anos 1970, as cidades têm passado por mudanças em relação ao papel que desempenham em diversos aspectos. Assim como a economia mundial sofreu os impactos gerados pelo uso das novas tecnologias de informação, comunicação e transporte, também os municípios observaram mudanças com a nova realidade. E essas, conforme será visto, afetaram tanto a organização espacial das cidades quanto as funções por elas desempenhadas, o que acabou impactando a forma como são geridas e como nelas a política é feita.

Desde a década de 1970, observa-se que os municípios passaram a desempenhar funções antes reservadas ao governo central ou regional, que cada vez mais têm deixado de exercer uma função meramente relacionada à prestação de serviços de proximidade, como os relacionados à saúde, educação, limpeza urbana e outros, passando a assumir relevante

papel como indutores do desenvolvimento econômico local e regional. Com isso, a forma como são administrados e como a política se organiza acabou sofrendo alterações consideráveis nas últimas décadas.

Para Harvey (1989), essas mudanças estariam mundialmente relacionadas à reorganização do capitalismo com a ascensão do neoliberalismo. O autor entende que o capitalismo desviou seu foco do espaço nacional para o local e sustenta que as oportunidades de desenvolvimento e reprodução do capital partem dos ganhos comparativos possíveis de serem obtidos na instância local e não mais em nível nacional.

A mesma compreensão é apresentada por Ribeiro e Ferreira (2018), para quem, nesse novo ambiente, pode-se perceber o reescalamento da economia em um movimento de fortalecimento das esferas locais e regionais em detrimento das nacionais que haviam se mantido fortalecidas entre 1870 e 1970, período correspondente ao apogeu do capitalismo industrial. De lá para cá, a pulverização da produção e dos novos circuitos de acumulação, assim como a geração de riquezas ocorrendo de modo mais flexível, levou ao esvaziamento da esfera nacional.

Mayer (1994) apresenta a tendência de submissão das políticas públicas, de forma geral em relação à questão econômica, a partir do entendimento de que o sucesso na economia geraria retorno positivo nas demais políticas. Preteceille (1994), por sua vez, apresenta visão dissonante, já que para ele o desenvolvimento econômico, ao invés de equacionar desigualdades sociais presentes nas principais cidades mundiais pós-globalização, acabou por intensificá-las. Assim, diferente do que inicialmente propagado pelos neoliberais, o autor apresenta as políticas econômica e social em polos opostos. Para ele, o desenvolvimento econômico está pautado na competitividade, na modernização e na concorrência, enquanto as políticas de promoção social procuram minimizar os efeitos adversos resultantes do desenvolvimento econômico.

Santos (2006), ao apresentar sua compreensão sobre o processo de globalização tal como tem ocorrido, e não como ele é vendido à sociedade, fala sobre as distorções geradas. O esvaziamento da função principal do Estado, até então de garantir o bem estar social, levou ao fortalecimento de sua ação no sentido de incentivar a ação do mercado. O pesquisador discute a perda de solidariedade entre as pessoas, trocada por um ambiente de competição, que acaba afetando o local onde vivem: as cidades.

Em oposição ao que ocorria nos países centrais, em particular no Reino Unido e nos Estados Unidos da América, essa dinâmica ainda não era observada em território nacional. A conjuntura brasileira à época era outra, e o país via suas cidades tendo diversas de suas funções absorvidas pelo governo central. Diferentemente do que já ocorria nos países centrais, no Brasil os municípios estavam sendo esvaziados de poder político e econômico:

[...] Esvaziado politicamente pelo autoritarismo vigente, destituído de diversas de suas funções "de peculiar interesse" e enfraquecido financeiramente pela reforma tributária que o atrelava a uma condição de dependência dos níveis estadual e federal, o município sofreu as conseqüências do anti-federalismo [...] (MONTE-MÓR, 2007, p.86).

A realidade apresentada pelos autores acima em relação à centralidade dos governos locais no processo de reestruturação econômica na virada dos anos 1970 começou a valer no Brasil mais recentemente. Com o processo de redemocratização, cujo ápice foi a Constituição Federal de 1988, os municípios ganharam importância dentro da organização federativa brasileira e puderam contar com recursos para o desenvolvimento de algumas políticas públicas até então sob a responsabilidade do governo central. Além de recursos financeiros advindos de transferências dos outros entes federados - Estado e União - os municípios, já com maior autonomia, puderam contar com recursos oriundos de parcerias com agências internacionais de financiamento, organizações não governamentais e iniciativa privada - que no caso betinense têm sido particularmente exploradas⁶. Em consequência, após a promulgação da Constituição Federal de 1988 passa a existir uma maior permeabilidade da administração pública municipal à participação dos setores comunitário e privado em um movimento que tende ao modelo de ação estatal nomeado por Jouve (2005) como "governança urbana".

Com o decorrer dos anos, no período mais recente, sobretudo desde os anos 1990, Betim vem experimentando uma outra mudança pela qual muitos municípios norte-americanos e ingleses passaram: do caminho do abandono do administrativismo urbano ao empreendedorismo urbano (HARVEY, 2006).

1.2.3. Governar as cidades a partir dos anos 1970

Em um ambiente de mudanças estruturais, também os municípios foram afetados em sua

⁶ É importante lembrar, no entanto, que a descentralização de políticas e de responsabilidades não encontrou correspondência efetiva na descentralização tributária, e os municípios ainda apresentam grandes dificuldades financeiras para dar conta das demandas da sociedade, Ribeiro (2020).

forma de gestão e a organização estatal centralizadora e pouco permeável à presença de outros atores perdeu espaço. A nova conjuntura, introduzida pelo movimento de neoliberalização da economia a partir de fins dos anos 1960 e início dos anos 1970, exigiu maior participação de outros agentes na administração das cidades, inaugurando uma nova forma de ação do Estado:

[...] Uma nova economia política e histórica ressuscitou velhos apelos a uma liberalidade econômica conhecida apenas nos tempos de Dickens⁷; a concepção keynesiana do Estado-nação interventor (1940-1973) passou a ser associada ao atraso e ao baixo crescimento, e a política neoliberal irrompe os anos 1980 com uma força revivida, nos países centrais e por todo o mundo [...] (SILVA; CLEMENTINO; ALMEIDA, 2018, p. 842).

O processo de globalização trouxe consigo críticas à forma de atuação do Estado-Nação centralizador. Em uma realidade de fluxos instantâneos de informação e dinheiro pelo globo, falar em políticas nacionais parecia pouco sensato. O local de encontro desses fluxos, na visão de Borja e Castells⁸ (apud SILVA; CLEMENTINO; ALMEIDA, 2018), eram as cidades:

[...] Em 1987, Daniel Bell dizia que “o Estado-nação é demasiado pequeno para os grandes problemas da vida e grande demais para os pequenos problemas do dia a dia [...]” (SILVA; CLEMENTINO; ALMEIDA, 2018, p. 859).

De acordo com Jouve (2005), a tese do pós-fordismo exerce influência sobre o que passa a ser escrito em relação à forma como os municípios são geridos. Por conseguinte, a partir de 1970 começa a ser discutido o termo “governança urbana”, naquele momento ainda uma novidade. Nessa concepção, as instâncias locais de poder começam a exercer papel protagonista no exercício da política e o governo central deixa de ser a única arena de coordenação de instituições e atores políticos. Esse argumento é apresentado por Harvey (2006), para quem naquele momento ocorria a transferência da lógica de gerenciamento para a do empresariamento urbano. Segundo o autor, os governos locais assumiam no Reino Unido e nos Estados Unidos uma posição antes reservada aos governos centrais em relação ao desenvolvimento econômico, o que era fruto do novo papel que passaram a desempenhar no enfrentamento dos desafios apresentados à época. O processo de desindustrialização dos países centrais, seguido pelo desemprego que aparentava ser

⁷ Na obra original de Charles Dickens, de 1854, ele apresenta a contradição existente entre capital/trabalho, com os proprietários fabris e os banqueiros determinando (ou assim desejando) o modo de viver e interpretar a realidade (SILVA *et al.*, 2018, p. 842).

⁸ BORJA, Jordi; CASTELLS, Manuel. **Local y global: la gestión de las ciudades en la era de la información**. Madrid: Taurus, 2004. 424 p

estrutural, a crise fiscal repetida nos governos centrais e locais e a perda de protagonismo dos Estados-Nação no controle do fluxo monetário multinacional elevaram a importância das instâncias locais de poder e exigiram uma nova forma de conduzir o destino dos territórios sob sua jurisdição.

Conforme Jouve (2005), a literatura sobre governança urbana se nutre do debate sobre as transformações do capitalismo a partir de 1970 e sobre as novas formas de coordenação entre os atores econômicos. Para ele, o termo “governança urbana” assume importância depois dos anos 1970 e tem muitas definições, sendo algumas inclusive confusas. Diferenças à parte, numerosos autores concordam que mudanças ocorreram no modo de organização e exercício da política no espaço urbano. O pesquisador afirma que para muitos estudiosos a visão clássica de governo já quase não faz sentido e apresenta o seguinte questionamento: quem governa? A partir dessa indagação, indica a existência de pesquisadores que defendem a tese de que os eleitos já não governam sozinhos, dentro das instituições clássicas: as prefeituras, as associações de municípios e outras.

De acordo com Jouve (2005), passa a haver uma aposta em mecanismos de mediação/regulação entre os setores público e privado, bem como entre as instituições eleitas democraticamente e a sociedade civil - com a valorização da capacidade de mobilização da sociedade civil e a dependência dos eleitos em relação a esse aspecto.

Assim, conforme Jouve (2005), objetivando diferenciar da perspectiva clássica do poder local nas cidades, foi cunhado o termo “governança urbana”, o qual permitiria descrever uma recente evolução na organização das sociedades urbanas que representaria uma tendência à permeabilidade da arena política com participação de grupos sociais e instituições privadas e semipúblicas. Haveria assim um processo de transformação da política a partir do estabelecimento de parcerias e da busca de colaboração entre diversos agentes, noção que é defendida também por Mayer (1994).

A mudança para o modelo de governança estaria relacionada a diversos fatores em que a crise do Estado, na sua forma clássica, em decorrência da reestruturação econômica, seria um deles. Aliado a isso (ou em consequência), haveria outros motivos a se considerar, como, por exemplo, o fato de que na nova conjuntura diversos representantes públicos e privados, com atuação em um mesmo território, precisam ter seus interesses conciliados. Da mesma forma, a adoção do modelo de governança estaria relacionada à existência de

uma sociedade organizada e mobilizada para a resolução de problemas, o que tornaria viável a discussão coletiva de alternativas para as questões de interesse geral (SILVA; CLEMENTINO; ALMEIDA 2018):

[...] As condições de partida rumo à governança seriam a incapacidade de o Estado, sozinho, coordenar todas as ordens, instâncias e interesses (políticos, jurídicos, econômicos, etc.), pressionado por ajustes estruturais, com baixa capacidade de financiamento, exigido – pela sociedade – à solução de problemas. Governança, então, assume-se como resultante de um mix, envolvendo a sociedade civil (ditas organizações sociais) mais o poder político local, supondo a existência de uma sociedade organizada, o que traz a noção de participação cidadã para o centro desse debate [...] (SILVA; CLEMENTINO; ALMEIDA, 2018, p. 853).

É importante observar, porém, que o termo “governança urbana” não é compreendido de forma consensual na literatura. Existem visões distintas em relação ao seu significado, com diferentes implicações, conforme Ferrão (2013). Para ele, haveria como identificar três possibilidades não excludentes entre si de entender o termo: a visão crítica, a visão civilista e a visão reformista.

A primeira é um tanto pessimista em relação ao papel do Estado na garantia do bem-estar coletivo. Nesse caso, o surgimento e ampliação de formas de governança estariam associados ao recuo do Estado naquilo que lhe parecia central nas décadas anteriores a 1970, ou seja, a provisão de bem-estar social e ao seu avanço na direção do modelo neoliberal. A governança urbana faria pressupor a transferência de atribuições e poderes, antes centrados no Estado, para atores econômicos muitas vezes de natureza global.

Com relação ao que o autor denomina “visão civilista”, o termo “governança urbana” estaria relacionado ao aprofundamento do processo democrático nas sociedades contemporâneas. Sua ocorrência seria possível a partir da mobilização e valorização de dinâmicas sociais que avançariam em relação ao modelo da democracia representativa. Posto isso, a governança urbana se consolidaria como o fim esperado das reivindicações apresentadas por uma sociedade civil (cidadãos, ONGs e movimentos sociais) cada vez mais exigente e autônoma em relação ao Estado. Essa ocorrência, em síntese, significaria maior protagonismo e engajamento da sociedade organizada na esfera pública.

Por fim, Ferrão (2013) apresenta a “visão reformista” na qual a governança urbana surge como alternativa para a superação do caráter rígido e burocrático do modelo de estado weberiano moderno. Para os adeptos dessa perspectiva, os contextos institucionais, sociais

e econômicos, cada vez mais complexos e imprevisíveis, seriam incompatíveis com um modelo rígido e burocrata de Estado. Logo, com o envolvimento de um número maior de atores - tanto individuais quanto coletivos - com informações, conhecimentos, preferências e interesses diversificados, seria possível captar as múltiplas visões existentes, aumentando o índice de acerto em relação às decisões públicas e, conseqüentemente, em relação à sua aceitação social - o que seria a garantia de permanência em uma posição de comando do grupo responsável por essas decisões.

Em resumo, uma nova maneira de governar as cidades, mais permeável a setores distintos da sociedade, em particular o econômico, passa a ser regra. É importante ressaltar que as cidades já não são mais as mesmas de outrora. As últimas três décadas do século XX assistiram à sua transformação e ao fortalecimento do papel do poder local na formulação e execução de políticas diversas, fruto das mudanças estruturais percebidas mundialmente.

Essa transição do modelo de governo para o de governança urbana é percebido no município de Betim e será explorado neste trabalho. Durante as últimas décadas, independentemente do viés ideológico do grupo político no poder, foi percebido um movimento para dar maior espaço às decisões de governo a agentes externos à administração pública. Em um primeiro momento, durante a década de 1990, houve empenho dos gestores no sentido de abrir a gestão municipal à participação popular com a introdução de iniciativas como o “Orçamento Participativo”. No período mais recente, a abertura da administração do município a agentes externos continua a ocorrer, só que em direção do empresariamento urbano (HARVEY, 2006), com o uso de, por exemplo, instrumentos como as operações urbanas consorciadas. Mesmo que em descompasso temporal com o que ocorreu nos municípios dos países centrais, também em Betim esse modelo de gestão avançou e atualmente destaca-se em um ambiente de crise fiscal e restrições aos investimentos públicos, evidenciando sua disseminação.

1.2.4. Coalizões e regimes urbanos

Em um ambiente de alterações estruturais, muda também a forma de se fazer política e construir políticas públicas nas cidades. A constituição de coalizões de poder torna-se essencial para aqueles que pretendem influenciar e participar do processo de elaboração e implementação dessas políticas públicas. Fazer parte dessas coalizões potencialmente

significa ter acesso aos meios necessários à realização de projetos de interesse do setor que representa:

[...] as coalizões constituem-se em formações (arranjos) de grupos com algum poder, seja decisório ou de pressão, com capacidade de direcionar uma agenda de transformações na cidade com foco no desenvolvimento econômico, ou melhor, um desenvolvimento econômico pelo urbano[...] (SILVA; CLEMENTINO; ALMEIDA, 2018, p. 848).

No regime democrático, de acordo com Schumpeter⁹ (apud SILVA; CLEMENTINO; ALMEIDA, 2018), a vitória eleitoral pelo voto permite que o vencedor possa institucionalmente levar adiante suas propostas. Para o autor, assim como na economia de mercado, o modelo democrático baseia-se na competição pelo voto e não pelo consumidor. Nele, a vitória eleitoral seria praticamente o único caminho disponível para as comunidades obterem sucesso em seus pleitos pela indicação de seus representantes dentre os que exercerão o poder:

O acesso ao Estado (ou melhor, ao governo e sua burocracia) torna-se vital ao modelo de competição de mercado pela capacidade estatal de intervenção nas políticas públicas – o controle sob a oferta de serviços públicos, investimentos em obras, etc. (SILVA; CLEMENTINO; ALMEIDA, 2018, p. 844).

Dessa forma, pelo que se percebe e apesar das mudanças ocorridas na forma de gestão das cidades, ainda estaria nas instituições governamentais o poder de definir o que uma administração realizará ou não. A repercussão dessas decisões pode ser revertida em apoio político aos governantes eleitos, assim como pode garantir a continuidade do modelo de competição de mercado. Conseqüentemente, seria ilusório pensar na possibilidade de separação das instituições governo e mercado, o que reforça o argumento apresentado por Karl Polany¹⁰ (apud SILVA; CLEMENTINO; ALMEIDA, 2018) e corrobora com a visão de Harvey (2006) sobre o modelo de empreendedorismo urbano.

Logo não haveria como compreender a política na cidade sem levar em consideração sua dimensão econômica. Afinal, a definição do que fazer em uma administração também está associada à capacidade de acesso a recursos materiais, o que não exclui outros. Assim, a influência política está conectada à capacidade de mobilizar e de controlar os recursos necessários para a realização de um programa de governo.

A distribuição desigual desses recursos, ou seja, daquilo que pode gerar ônus e bônus

⁹ SCHUMPETER, Joseph Alois. **Capitalismo, Socialismo e Democracia**. São Paulo: Unesp, 2017. 582 p.

¹⁰ POLANYI, Karl. Nossa obsoleta mentalidade de mercado. In: POLANY, K. **A subsistência do homem e ensaios correlatos**. Rio de Janeiro: Contraponto, 201. .382 p.

durante o processo de urbanização, violaria o princípio de igualdade política e fragilizaria o ideal de democracia, conforme SILVA; CLEMENTINO; ALMEIDA, (2018).

De acordo com Downs¹¹ (apud SILVA; CLEMENTINO; ALMEIDA, 2018, p. 845):

Os governos democráticos detêm o poder quando compreendem os desejos manifestos pelos seus eleitores em relação ao que é considerado bem-comum – essa fórmula alia elitismo, individualismo e racionalidade coletiva como variáveis intercambiáveis, mediados pela lógica econômica, isto é, votos, renda e bem-estar.

Portanto, para manter-se no poder, os governos buscam constituir coalizões que para Dahl e Lindblom¹² (apud SILVA; CLEMENTINO; ALMEIDA, 2018) ocorrem entre partidos políticos autorizados a participar da escolha política-pública. Cabe ressaltar, entretanto, que as coalizões de poder não se restringem às mencionadas articulações partidárias. Elas incorporam os partidos políticos e abrangem outros atores sociais, como sindicatos, associações profissionais, entidades de classe, movimentos sociais e outros.

Em documento produzido para o Observatório das Metrópoles, França e Melo (2019) afirmam que o termo “coalizão urbana” é apresentado de forma associada à ideia das relações de poder interativas construídas nas cidades. Essas relações ocorreriam por meio do estabelecimento de alianças e trabalho colaborativo entre atores urbanos diversos com o intuito de influenciar no processo de tomada de decisões para atender seus “apetites” na arena urbana. Os autores defendem que as coalizões devem ser compreendidas como um encontro informal dos interesses públicos com os privados cuja articulação - com ou sem finalidade do lucro - permitiria a construção de um projeto ou política da agenda urbana.

Quando constituídas, as coalizões podem ter múltiplos arranjos advindos das trocas de interesses e barganhas entre agentes públicos, privados e comunitários que formam sua sustentação articuladamente. A possibilidade de trazer para a agenda urbana os interesses de mais de um ator específico é considerada por França e Melo (2019) uma das vantagens das coalizões, visto que incentivam a articulação entre atores socialmente diferentes, os quais se mobilizam na defesa de determinadas questões de relevância pública.

Esse arranjo, com suas intenções perpetuadas no tempo, indicaria a existência de um

¹¹ DOWNS, Anthony. **Uma teoria econômica da democracia**. São Paulo: Edusp, 2013. 336 p.

¹² DAHL, Robert; LINDBLOM, Charles E. **Politics, economics and welfare**. New Brunswick: Transaction Publishers, 2000. 557 p.

regime urbano (STONE¹³ apud SILVA; CLEMENTINO; ALMEIDA, 2016):

[...] A ideia central de regime vem do reconhecimento consensual entre autores de que em economias de mercado o governo é fortemente predisposto às preferências dos líderes empresariais, mesmo estando sujeito ao controle popular [...] (FRANÇA; MELO, 2019, p. 8).

Aliadas à questão temporal apresentada por Stone (1989), é importante identificar a presença de outras que, em conjunto, reforçariam o argumento da existência de um regime urbano em determinado local:

1. Coalizões instaladas compostas por representantes da burocracia local e interessados do setor privado;
2. Coalizões que trabalhem a partir de interesses comuns, os quais tornariam desnecessários os arranjos formais que poderiam existir;
3. Agentes públicos que usem a autonomia a eles conferida para ajudar a direcionar os objetivos das coalizões;
4. Coalizões em torno de interesses econômicos - talvez não exclusivamente, mas necessariamente;
5. Resultados finais obtidos que ocorram devido à atuação colaborativa dos atores envolvidos, os quais não seriam atingidos sem a participação de um deles em razão de recursos oferecidos ao grupo - sejam ou não financeiros (FRANÇA; MELO, 2019).

No caso de Betim, esta pesquisa irá demonstrar que as coalizões de poder constituídas após a chegada da grande indústria na cidade, representada pela FIAT Automóveis, passaram a incorporar personagens não pertencentes aos grupos locais tradicionais. A cada eleição realizada para definir a ocupação de cargos no executivo e legislativo local verifica-se o aumento da participação de representantes de setores que não os tradicionalmente estabelecidos no município. Com isso, um universo antes inexistente de demandas e possibilidades começa a ser discutido e transformado em alimento para políticas públicas diversas, dentre as quais a política urbana, foco de interesse deste trabalho. Obviamente, esses novos indivíduos representam tanto o setor produtivo quanto o popular, que assim ocupam espaço na arena urbana.

Uma após a outra, independentemente de aproximações ideológicas mais à direita ou à

¹³ STONE, Clarence Nathan. **Regime Politics: governing Atlanta, 1946-1988**. Kansas City: University Press of Kansas, 1989. 314 p.

esquerda, as coalizões construídas no município para alçar grupos políticos ao poder sofreram influência do que ocorria no mundo em relação a uma maior permeabilidade da administração pública à iniciativa privada. Nesta pesquisa será demonstrado também que as coalizões formatadas recentemente no município têm girado em torno de uma agenda pró-crescimento envolvendo a aproximação do setor público em nível local - principalmente com os setores da construção civil e do mercado imobiliário.

Analisando os itens elencados anteriormente, é possível identificar sua aderência à realidade betinense, o que torna factível a defesa da existência de um regime urbano no município (este tema é explorado de forma ainda preliminar neste trabalho, complementando a análise definida pelos objetivos centrais da tese, mas merece maior aprofundamento em estudos futuros). No tempo corrente, parece existir considerável participação e influência do setor empresarial vinculado à construção civil e ao mercado imobiliário na condução da política urbana local. Assim, conforme originalmente defende Stone (1989):

[...] na cidade, agentes públicos e privados colaboram, pois, nenhum dos dois atores isoladamente, possui a totalidade de recursos para decidir. A extensão desse pensamento é de que para que essa “parceria” dê certo, há formação de grupos voltados para esse fim que se estruturam por coalizões, no entorno de uma agenda [...] (FRANÇA; MELO, 2019, p. 11).

Nesses termos, esta pesquisa irá explorar também a existência de uma coalizão de poder voltada para a implantação de grandes projetos urbanos em Betim, a qual estaria perpetuando seus interesses e atuação nas últimas décadas, o que ajudaria a sustentar a tese de que teria sido instalado um regime urbano no município.

1.2.5. Atores, arenas e agendas

Para este trabalho, além da compreensão do termo coalizão, é necessário também o conhecimento de alguns conceitos inerentes ao universo no qual ele está inserido. França e Melo (2019) apresentam o debate acerca de alguns deles, destacando-se as noções de ator social, arena de ação, agenda urbana e agenda política e sua associação com o termo “coalizões”.

Os estudiosos apresentam como atores todos os indivíduos e corporações que se interessem

pela elaboração de uma agenda pública (FARIA¹⁴ apud FRANÇA; MELO, 2019). Assim, os atores não se restringiriam, como tradicionalmente se faz, àqueles vinculados aos poderes executivo, legislativo e grupos de interesse, mas a uma vasta rede de pessoas e instituições que interagem com o governo na perspectiva de influenciar e mesmo guiar suas atividades. Cada ator, com seus interesses, valores, percepções e preferências, seria capaz de ajudar a construir e inviabilizar propostas em determinada arena relacionada a diversas políticas públicas, dentre as quais a urbana.

Em relação à definição de “arena de ação”, vale observar a afirmação feita por Sabatier¹⁵ (apud FRANÇA; MELO, 2019) de que o termo se relaciona ao espaço social no qual atores interagem com fins diversos, troca bens e serviços, resolvem problemas e participam de disputas em torno de ideias e projetos. Assim, observar a arena de ação permite “analisar, prever e explicar o comportamento dos atores dentro dos arranjos institucionais. ” (FRANÇA; MELO, 2019, p. 17).

Já a “agenda urbana”, outro termo importante na discussão sobre as coalizões, é compreendida como o conjunto de políticas setoriais, programas e projetos a serem priorizados pelos governos a partir de demandas apresentadas pela sociedade (FRANÇA; MELO, 2019). Dentre essas demandas, algumas são transformadas em prioritárias em razão das pressões empreendidas por determinadas coalizões ou pela construção de consensos. Esse último grupo, de acordo com Capella (2005), fica definido como a agenda decisional a qual estaria prestes a se tornar uma política pública.

É importante perceber que o direcionamento e os resultados da agenda urbana são profundamente marcados por relações assimétricas de poder entre Estado, mercado e sociedade. As coalizões formadas para governar são compostas por grupos com interesses distintos e, por consequência, com capacidades diferentes de influenciar as agendas urbanas. Ao Estado, caberia o poder de legislar e implementar programas e projetos; ao mercado, o poder de financiar programas e projetos a partir do maior, menor ou nenhum envolvimento; já a sociedade teria o poder de apoiar no voto a permanência ou não de determinada coalizão política.

¹⁴ FARIA, Cláudia Feres. Sistema deliberativo, formas de conexão e inclusão política. Alcance teórico e prático. **Revista Brasileira de Ciências Sociais (RBCS)**, São Paulo, v. 32, n. 95, 329502, 2017

¹⁵ SABATIER, Paul A.; WEIBLE, Christopher M. The advocacy coalition framework. **Theories of the policy process**, v. 2, p. 189-220, 2007

Para finalizar, cabe falar sobre a agenda política que, de acordo com França e Melo (2019), caminha independente da agenda urbana, ou seja, está relacionada ao reconhecimento de um problema ou de alternativas disponíveis para a sua resolução. Assim, o fluxo político tem dinâmica e regras próprias e nele são formadas as coalizões em um processo de barganha e negociação política. Formadas as coalizões, é possível aos formuladores de políticas públicas perceberem a pertinência ou não do avanço de determinadas propostas pertencentes à agenda urbana.

Havendo consenso entre grupos de interesses e outras forças organizadas em relação à implementação de uma determinada proposta, é possível levá-la adiante. Caso contrário - quando inexistente ambiente favorável para o avanço de uma política ou projeto -, cabe aos atores que lhe dão suporte analisar o equilíbrio das forças em jogo. Para Capella (2005), o fato de não haver consenso em torno de determinada proposta não quer dizer que ela esteja fora da agenda urbana, mas, para sua inclusão no rol das políticas a serem implementadas, poderá haver custos adicionais que podem ser políticos, financeiros e institucionais.

Da mesma forma como determinadas agendas urbanas são viabilizadas pela existência de consensos, outras são inviabilizadas por mudanças inesperadas na composição dos governos (CAPELLA, 2005). A saída de um ator e a chegada de outro pode significar a quebra de consensos anteriores e o estabelecimento de outros diferentes dos pré-existentes. Pode-se afirmar que as mudanças refletem a acomodação das demandas apresentadas pelos novos atores.

1.3. Estrutura da tese

Optou-se, nesta tese, pela exposição cronológica na apresentação do fato de que as grandes indústrias geram impactos na estrutura urbana e na governança local. O caso betinense ilustra os desdobramentos da industrialização de grande porte na estrutura urbana municipal; a forma como são constituídas as diferentes coalizões de poder nas cidades; e sobre o modelo de gestão adotado. A análise considera a relação existente entre diferentes escalas e tempos, os quais se entrelaçam para montar a realidade palpável dos dias atuais de um município transformado pelo fenômeno de industrialização com urbanização nas últimas décadas. Com respeito ao período anterior à década de 1990 são apresentadas as condições gerais que permitiram sua industrialização e o consequente processo de urbanização, incluindo uma análise situada em escala mais ampla. A partir de então, com a

grande indústria já consolidada na cidade, o estudo volta seu foco para as transformações ocorridas no Município de Betim em termos urbanos e no modelo de governança adotado localmente.

Apresenta-se a tese de que em Betim a presença da indústria de grande porte, vinculada aos movimentos econômicos globais, fez surgir novos atores na arena política local. A cada eleição, percebeu-se a integração daqueles que chegaram à cidade após os anos 1970 às coalizões que exercem o poder no município. É possível argumentar que, ao absorverem novos atores, essas coalizões passaram a considerar demandas e discursos antes inexistentes.

A chegada da FIAT Automóveis na cidade menos de uma década após o início das operações da Refinaria Gabriel Passos (REGAP) na mesma região, afetou sobremaneira a forma como o município se estruturava e, conseqüentemente, como era gerido. Os desdobramentos passaram a interferir também na política local e, portanto, na constituição das coalizões formatadas para alçar grupos ao poder e dar sustentação aos seus diversos interesses:

[...]A relação local/global sofre novas transformações, provocadas pela mudança de perspectiva dos atores e agentes sociais localizados na cidade que se voltam àqueles atores e agentes atuantes em outras cidades, países e regiões. As linhas de fuga de tal perspectiva levam à centralidade do Mercado como ponto convergente dessa relação “dentro-fora”, isto é, alinham-se ao interesse de vincular o espaço social local ao mercado global, prometendo atrair novos investimentos, mais renda e crescimento econômico. As propostas de governança urbana passaram, de modo diverso, a indicar um caminho de políticas voltadas a uma menor dependência do Estado-Nação e maior associação com propostas horizontais de compartilhamento de poder [...] (SILVA; CLEMENTINO; ALMEIDA, 2018, p. 851)

Em paralelo aos desdobramentos da reestruturação global da economia e da produção ocorreram mudanças políticas importantes no país. Conseqüentemente, coincidiu o início das operações da FIAT na cidade com o período em que o Brasil vivia uma ditadura militar. Enquanto nacionalmente era percebido o esforço governamental pela centralização de poder em nível federal, nos países desenvolvidos os ventos sopravam em direção contrária. Havia nas nações de capitalismo avançado, como observa Ferrão (2013), uma tendência ao fortalecimento da instância municipal em relação à federal, o que levou à adoção de medidas voltadas para a reestruturação administrativa dos municípios. No início dos anos 1970, diferentemente do que ocorria no Brasil, havia nos países centrais a adoção de políticas em direção à maior permeabilidade da administração pública local aos setores

privado e comunitário.

Essas alterações na forma de atuação do Estado foram ser percebidas nos municípios brasileiros somente após a redemocratização do país, no fim dos anos 1980. Conforme Ribeiro e Ferreira (2018), como resultado do período de exceção pelo qual o país passava, o caminho adotado era inverso com grande concentração política, administrativa e financeira no governo central e também com esvaziamento do poder local. A mudança ocorreu com o fim do período ditatorial e a promulgação da Constituição Federal de 1988. Daquele momento em diante, o país volta ao regime democrático, passando a privilegiar a instância local como arena adequada à discussão dos problemas e potencialidades existentes nos municípios.

Segundo o PLAMBEL (1987) e Souza e Brito (2008), Betim vivenciou as conjunturas nacional e global em paralelo com o rápido e intenso processo de urbanização que ocorria em decorrência da industrialização. Acredita-se que esses fatos impactaram a formatação das coalizões políticas locais. A partir dos anos 1980 foi possível perceber alterações significativas na composição do legislativo local, assim como também nas chapas concorrentes ao executivo. Os dois poderes locais, de acordo com o que será demonstrado, passaram a incorporar os novos atores sociais que se constituíram após a chegada da montadora italiana.

Atualmente, diferentemente do que ocorria antes da eleição municipal de 1988, a região vizinha à montadora italiana conta com significativa representatividade no legislativo local. Da mesma forma, as composições políticas que permitiram a ascensão de grupos ao executivo municipal têm se moldado à realidade de uma cidade transformada pela chegada de novos moradores, alguns dos quais se transformaram em atores políticos importantes. Desde a eleição de 1996, tem sido recorrente nas eleições locais a “dobradinha” formada por um representante da sede histórica e um vinculado à parcela do território municipal que tem sido consolidada após a chegada da grande indústria.

A pesquisa analisa as coalizões políticas construídas em Betim nas últimas décadas e o modo como foram alteradas em consequência da nova conjuntura estabelecida com a industrialização dessas décadas. A presença de novos agentes sociais fez com que tanto a agenda urbana quanto a agenda política local fossem alteradas. Dessa maneira, foi constituído um movimento que levou à transformação das diversas arenas de ação locais e

ao surgimento de outras, as quais se conformaram em espaços de disputas e barganhas.

Obviamente, o movimento percebido foi alimentado pelo que ocorria no país e no mundo. O anseio por participação popular na esfera pública, algo que ilustrou o fim do regime ditatorial no Brasil, coincidiu com o momento em que os novos moradores de Betim reivindicavam por espaço na arena política local para acessar serviços e infraestrutura urbana. Portanto, a cidade tinha sua experiência enriquecida pelo que ocorria em seu próprio território, no país e no mundo.

Em resumo, esta pesquisa pretende apresentar algumas das coalizões de poder constituídas em Betim nos anos recentes, dentre outros aspectos relacionados à influência da industrialização de grande porte no território municipal. Serão ressaltadas suas características e resultados a partir da leitura sobre as transformações sofridas pelas cidades no mundo e no país, assim como as que ocorriam localmente. Em Betim, independentemente da vinculação partidária, governo após governo, o caminho adotado nas duas últimas décadas tem sido em direção ao “empresariamento urbano”, o que será destacado nos capítulos finais deste trabalho.

No Capítulo 2 será apresentada uma breve retrospectiva histórica sobre a formação do espaço urbano do município de Betim e sua vinculação ao processo de industrialização do vetor oeste da RMBH. As características atuais dessa parte do espaço metropolitano vêm se conformando desde os anos 1940 a partir da instalação da Cidade Industrial Juventino Dias em Contagem. Daquele momento em diante, os desdobramentos da ocupação do centro industrial passaram a ser percebidos em território betinense - primeiramente parcelado e depois ocupado transformando o vilarejo em referência de espaço urbano modificado pela indústria.

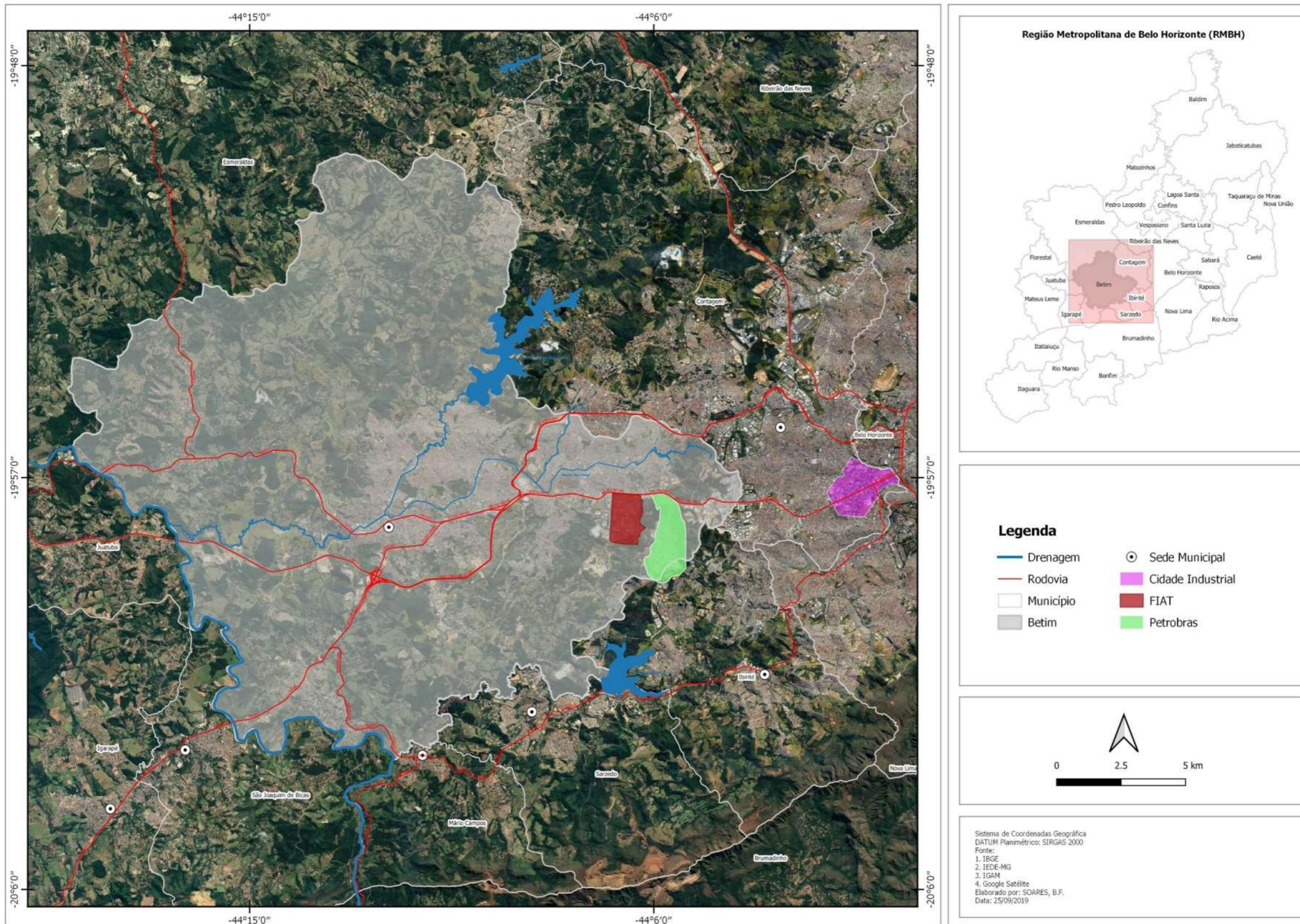
Localizada a oeste da capital mineira, Betim tem sua mancha urbana principal estabelecida às margens da BR-381, o que pode ser considerado uma das consequências das atividades desenvolvidas na Cidade Industrial Juventino Dias. Com população atual estimada em aproximadamente 500.000 habitantes, de acordo com dados do IBGE, houve considerável modificação em sua estrutura urbana a partir das décadas de 1950 e 1960. As atividades empresariais em processo de instalação na Cidade Industrial desde a década de 1940 começaram a exercer pressão sobre o processo de parcelamento - e posterior ocupação do

território betinense - assim como sobre as atividades econômicas que nele passaram a ocorrer.

Após a apresentação daquele momento inicial de transformação do espaço urbano betinense, o estudo avança sobre 1960 e 1970, período em que foi dado início à modernização da indústria mineira com a implantação da REGAP, da FIAT Automóveis e de outras importantes indústrias internacionais de grande porte, como a KRUPP e a FMB, em Betim. Cabe ressaltar que essas empresas, diferentes em porte e atividade das tradicionalmente instaladas no município, foram implantadas no Distrito Industrial Paulo Camilo e imediações. A região até então desocupada do território betinense, que fica localizada entre a Cidade Industrial Juventino Dias e a sede histórica de Betim, tem sido palco do processo de urbanização que se desenvolveu em consequência da industrialização local e no município vizinho de Contagem.

Naquele mesmo período, Betim começou a estruturar serviços e políticas relacionadas ao planejamento e à regulação urbana com a aprovação do primeiro conjunto de instrumentos urbanísticos pelo legislativo municipal. A partir de 1968, foram aprovados na Câmara de Vereadores o primeiro plano diretor municipal e outros instrumentos legais a ele complementares - como a Lei de Parcelamento do Solo e o Código de Obras. Poucos anos depois, em 1973, era oficialmente criada a RMBH, por meio da Lei Complementar Federal 14/1973, que também criava outras sete regiões metropolitanas no país.

Figura 2 – Imagem de satélite, destacando a Cidade Industrial, REGAP e FIAT.



Fonte: Indicada no mapa.

Em relação à dinâmica política municipal, é possível dizer que foi animada nos anos 1970 por dois personagens que centralizariam as atenções naquela década e na seguinte: os ex-prefeitos Newton Amaral Franco, conhecido como “Bio”, e Osvaldo Franco. O primeiro, filiado ao antigo MDB, aproveitando o momento da instalação da FIAT Automóveis, ocorrida durante os anos do seu primeiro mandato, engendrou forças para eleger seu sucessor e se estabelecer como importante liderança política local. O segundo, mesmo tendo sido eleito com o apoio do primeiro, tornou-se seu oponente já no início do mandato e aliou-se à ditadura militar para obter recursos financeiros e realizar um governo de obras que configurariam sua marca e ajudariam a consolidar sua liderança no cenário político local.

Apresentado esse período inicial de estruturação do município, passa-se a discutir, no Capítulo 3, a década de 1980, quando a FIAT consolida sua presença em Betim e no mercado nacional de veículos e inicia o processo de reestruturação da sua produção. Naquela década continuaram chegando novas empresas e, por conseguinte, um número expressivo de novos moradores, os quais se dirigiam para o município em busca de oportunidades potencialmente geradas pela chegada das indústrias vinculadas ao sistema FIAT Automóveis de produção. Em resposta àquele movimento migratório, o qual levou à rápida e espontânea ocupação do território betinense, os então gestores municipais passaram a repensar os instrumentos urbanísticos editados anteriormente.

Ainda nesse capítulo será apresentada a Lei Municipal de Uso e Ocupação do Solo da Área Central de Betim, Nº 1.744/1986, aprovada pelos vereadores betinenses. É possível defender, a partir da leitura do seu texto, análise dos seus mapas e compreensão do que ocorria no município, que o instrumento objetivava resguardar o espaço historicamente relacionado à sede municipal das transformações em curso na periferia do município. Por mais contraditório que possa parecer, a lei supracitada optava por concentrar sua atenção na sede histórica da cidade enquanto a alteração do espaço urbano ocorria principalmente nas proximidades do polo industrial, ou seja, longe do centro tradicional e nas proximidades de Contagem.

Como uma resposta dos tradicionais moradores da sede municipal, o instrumento urbanístico aprovado em 1986 tentava criar uma barreira protetora ao movimento de ocupação espontânea em curso nas áreas vizinhas à grande indústria. Pode-se alegar que essa postura reflete a forma como ainda atuavam os gestores municipais da época. As coalizões de poder constituídas na década de 1980 giravam em torno de uma disputa doméstica, que desconsiderava o movimento de ocupação em curso nas bordas do centro em decorrência da

presença da grande indústria - que assim parecia não ter tido compreendidos os seus efeitos no território.

Repetindo os anos anteriores, Bio e Osvaldo Franco se mantiveram como principais personagens da política local. O falecimento do primeiro, contudo, contribuiu para que fosse iniciado o redesenho das coalizões de poder no município. Assim, as eleições de 1988 apresentaram mudanças embaladas pelo forte sentimento de renovação devido ao fim do período de exceção no país e pelo despertar de movimento reivindicatório daqueles que ocupavam a vizinhança das áreas industriais. Pela primeira vez, o legislativo municipal não foi majoritariamente composto por moradores da sede e também pela primeira vez Maria do Carmo Lara Perpétuo, candidata a chefe do executivo pelo Partido dos Trabalhadores (PT), com apoio político nas áreas periféricas do município, teve votação expressiva ficando em segundo lugar.

No Capítulo 4, serão apresentados os desdobramentos da adoção de um novo modelo produtivo pela montadora italiana de automóveis. O processo de reestruturação da empresa foi iniciado no final de 1980, mas consolidado durante a década de 1990, quando seus impactos passaram a ser observados. Como em um novo ciclo de industrialização, o município começou a receber novas empresas, majoritariamente fornecedoras FIAT, intensificando o fluxo migratório de pessoas.

Pode-se dizer que durante os anos 1990 Betim experimentou um aprofundamento do que vinha ocorrendo desde a chegada da FIAT. Os desdobramentos das transformações econômicas globais foram percebidos imediatamente em cidades industriais localizadas nos países centrais. No Brasil, o espaço urbano e governança local passaram a responder às demandas da reestruturação econômica global anos adiante, em especial a partir da década de 1990. Até aquele momento, as mudanças experimentadas pelos municípios brasileiros em decorrência à industrialização ainda estavam conectadas ao modelo fordista de organização produtiva.

Ao final dos anos 1990, o modelo de produção havia sido substituído pela montadora que, por causa do modelo flexível aprofundava os efeitos da sua presença em Betim. Aliadas a essas transformações estavam as resultantes do processo de redemocratização do país que incluiu o fortalecimento do poder local. A redistribuição de recursos financeiros e poder político, que antes da promulgação da Constituição Federal de 1988 ficavam centralizados em Brasília,

trouxe fôlego para os municípios brasileiros - em especial para os industrializados. Com isso, o orçamento público betinense foi inflado de recursos que permitiram o atendimento dos reclames dos que haviam ocupado áreas com pouca ou nenhuma infraestrutura urbana e serviços públicos, o que configurou uma característica marcante daquele período.

A inversão de prioridades percebida naquela década em relação aos investimentos públicos guarda relação com a chegada de uma nova coalizão de poder ao executivo municipal. Coordenada pelo PT, grupo que venceu as eleições municipais de 1992, tendo como prefeita eleita Maria do Carmo Lara Perpétuo, essa coalizão ficaria no executivo por dois mandatos (até o ano 2000). Nesse período, os governantes trouxeram a periferia - com suas demandas e representatividade política - para o centro do debate público municipal, o que transformaria a política local a partir de então.

Em consequência dessas mudanças, a gestão do espaço urbano local também foi modificada e assim, exatamente uma década após a edição da Lei Municipal Nº 1.744/1986 (aqui avaliada como uma distorcida tentativa de controlar o movimento de ocupação espontânea do território municipal) um novo plano diretor foi aprovado em Betim, em 1996. Tendo por inspiração as discussões travadas à época pelo Movimento Nacional de Reforma Urbana, a Lei Municipal Nº 2.963/1996 que instituiu o novo plano diretor municipal incorporava instrumentos de participação popular e considerava a totalidade do território municipal como objeto de planejamento e regulação. Adicionalmente, indicava a necessidade de uma nova estrutura física e administrativa para a cidade ser capaz de comportar impactos e usufruir das possibilidades geradas pela industrialização com urbanização em curso. A partir daquele momento o estabelecimento formal de parcerias entre os setores público, privado e comunitário passava a ser incentivado em um novo formato de gestão municipal – definido por Jouve (2005) define como modelo de “governança urbana”.

O novo exemplo de governança local marcaria as duas décadas seguintes, assim como a consolidação de Betim como uma centralidade metropolitana. Esses são os aspectos centrais apresentados no Capítulo 5, que mostrará as transformações impostas pela presença da grande indústria no município. Nos últimos anos, a cidade, além de importante polo de atividades vinculadas ao setor secundário, tem se transformado em uma centralidade metropolitana. Consequentemente, funções vinculadas à moradia e aos setores de serviço e comércio intensificaram-se, expandiram-se e qualificaram-se, bem como se ampliou sua infraestrutura urbana, tornando possível o atendimento de necessidades regionais.

A nova realidade tem influenciado a regulação urbanística e o planejamento urbano local, também impactado pela aprovação do Estatuto da Cidade pela Lei Federal 10.257/2001. Com o Estatuto em vigor, foram disponibilizados instrumentos de política urbana para uso dos municípios brasileiros, que para tanto deveriam prever sua utilização nos planos diretores locais. Muitos dos instrumentos prometiam servir de alternativa para enfrentar os desafios advindos da intensa urbanização das décadas anteriores.

O Estatuto da Cidade, no entanto, exigia dos municípios a elaboração ou revisão de planos diretores como condição para utilizar os tais instrumentos urbanísticos. Assim, em 2007, Betim aprovou um novo plano diretor (Lei Municipal 4.674/2007), uma revisão do plano anterior, aprovado em 1996. Com a nova lei em vigor, a cidade passou a poder utilizar vários dos instrumentos urbanísticos previstos no Estatuto da Cidade. Alguns deles têm ajudado a viabilizar diversas parcerias entre o poder público municipal e a iniciativa privada - com destaque para o instrumento das operações urbanas consorciadas.

Todavia, não foi somente o Estatuto da Cidade que exerceu influência sobre a política urbana local. O avanço das políticas neoliberais sobre o país durante os anos 1990 gerou desdobramentos sobre a forma de gestão municipal, inclusive sobre a política urbana, o que também foi percebido em Betim. A contratação de empréstimo junto ao Banco Mundial em 2004, fez com que o município experimentasse o modelo Barcelona (RIBEIRO, 2020), ou seja, o uso do planejamento estratégico empresarial na gestão municipal.

Desde 2001, o município passou por cinco ciclos administrativos com três prefeitos se revezando no poder. Os partidos políticos representados no executivo municipal alinham-se com o que nacionalmente é compreendido como esquerda e direita. No entanto, todos demonstraram, no percurso das duas últimas décadas, sua aproximação com o modelo empresarial de gestão (HARVEY, 2006), fato que os aproxima - apesar das diferenças existentes.

O Capítulo 6 desta tese se dedica ao uso de alguns instrumentos urbanísticos e a outras estratégias em nível municipal que configuram uma síntese do tipo de governança local e também da correspondente política de desenvolvimento urbano. Os instrumentos apresentados nesse capítulo têm sido a alternativa usada pela administração municipal para possibilitar a instalação e expansão de infraestrutura urbana em parceria com a iniciativa privada, o que tem levado a grandes transformações do território local. Mais do que uma forma de acessar

recursos financeiros não mais disponíveis nos cofres municipais, o uso desses instrumentos para efetivação de parcerias indica uma guinada no modelo de ação do poder público: do administrativismo para o empreendedorismo urbano (HARVEY, 2006).

Em Betim, são vários os mecanismos utilizados para facilitar a atuação do setor imobiliário e da construção civil em prol do estabelecimento de parcerias com a administração pública municipal. Alguns deles foram institucionalizados na legislação municipal, o que será demonstrado no capítulo supracitado. Dentre todos, um se destaca pelo poder de transformação que tem sobre o território municipal, a OUC, prevista na legislação federal e regulamentada no município. Foco de atenção e críticas vindas de diversos autores, o instrumento tem sido utilizado em Betim desde 2012, mas com enfoque distinto do que geralmente observado em outras experiências pelo país.

Diferentemente do que tem sido apontado como característica negativa em diversas operações urbanas em curso no Brasil, o poder público municipal betinense não tem feito aporte de recursos financeiros nas que foram aprovadas em seu território. A esse aparente diferencial pode ser acrescido o das operações urbanas consorciadas betinenses, formatadas, em sua maioria, para viabilizar novos espaços para a instalação de atividades econômicas de grande porte na cidade. Esses aspectos, por parecerem novidades em relação ao que tem ocorrido no Brasil, assim como por se mostrarem fundamentais para a permanente adequação da cidade às necessidades da grande indústria em seu território, serão avaliados nesse capítulo que antecede as considerações finais.

Para fechar este trabalho, serão apresentados alguns possíveis novos desafios para Betim, que em pouco menos de um século desde sua emancipação política, em 1938, viu seu perfil econômico, social, político e urbano ser completamente modificado. No lugar do vilarejo surgiu um dos principais centros urbanos e industriais de Minas Gerais, construído a partir de ações diretas do Estado, do setor privado e das pessoas que se instalaram na cidade. Mais recentemente, a partir dos anos 2000, tem sido comum ver a cidade continuar se transformando a partir de parcerias estabelecidas entre todos esses agentes, no entanto com crescente intensificação da influência exercida pelo setor privado sobre as ações desenvolvidas pela administração municipal - particularmente sobre a política urbana.

Os novos tempos indicam uma intensificação dessas parcerias e um possível avanço no município de atividades relacionadas aos serviços, em especial as vinculadas à saúde, à

educação e ao comércio. Essa tendência tem levado a cidade a se consolidar como uma centralidade metropolitana, o que atende a diretriz apresentada pelo Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado da RMBH. Da mesma forma, a diversificação das atividades econômicas no município é algo cada vez mais importante para o seu desenvolvimento a médio e longo prazos, tendo em vista a grande mobilidade da produção industrial pelo mundo, inclusive a automobilística, o que pode gerar problemas no futuro.

Capítulo 2

2. A EXPANSÃO DA CAPITAL MINEIRA PARA O VETOR OESTE E AS TRANSFORMAÇÕES EM BETIM

Betim tem suas origens no século XVIII, antes de o município se estabelecer como tal (PINTO, 1997). Naquele período seu território começou a ser ocupado e preparado para dar suporte ao desenvolvimento de atividades econômicas. O arraial se formou como entreposto necessário à viabilização das atividades minerárias que ocorriam em Goiás e Minas Gerais. Assim, desde sua origem Betim serve de suporte a atividades econômicas vinculadas a outros locais.

O Arraial de Capela Nova tornou-se o município de Betim em 1938. Seu território ocupava uma área extensa, cujos limites sofreram mudanças consideráveis entre o ano de sua instituição e 1962 (CEURB, 1994)¹⁶. Dentre todas as alterações cabe destacar a que deu origem ao município de Contagem – em 1948 – e que levou à separação física entre Betim e a capital de Minas Gerais, Belo Horizonte.

Com a criação de Contagem a Cidade Industrial Juventino Dias deixou de estar sediada em Betim. Inaugurado pelo governo do estado em 1941, o centro industrial ficava localizado em território betinense na sua divisa com Belo Horizonte. A implantação desse espaço voltado para o uso industrial de grande porte significava o reconhecimento do potencial local para a acomodação de atividades de impacto. Já na década de 1920 Betim era servida pelo transporte ferroviário, contava com usina hidrelétrica capaz de gerar carga superior às necessidades da cidade e desenvolvia a atividade minerária explorando formações rochosas de gnaiss, a qual servia às necessidades da capital que estava sendo implantada (CEURB, 1994)¹⁷.

É possível dizer que a instalação da estrada de ferro e a construção da hidrelétrica – no início da década de 1910 – foram diferenciais importantes para as decisões tomadas posteriormente em relação ao desenvolvimento econômico municipal.

¹⁶ O Centro de Estudos Urbanos da Universidade Federal de Minas Gerais, fez diagnóstico sobre a realidade urbana de Betim em 1993. Este estudo subsidiou a elaboração do plano diretor municipal aprovado em 1996.

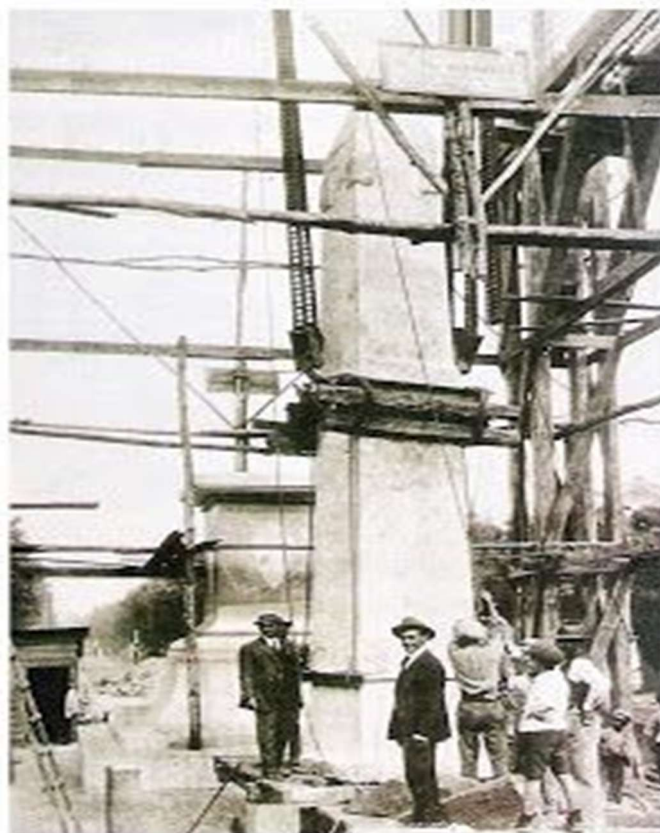
¹⁷ Como curiosidade vale citar que o monumento instalado na Praça Sete, em Belo Horizonte, conhecido como ‘Pirulito da Praça Sete’, foi esculpido em Betim, ainda Capela Nova de Betim, no início da década de 1920, a partir das rochas exploradas em mineração local, de propriedade do Eng. Antônio Gonçalves Gravatá.

Figura 3 – Pirulito da Praça 7 sendo esculpido em Betim, às margens do Rio Betim.



Fonte: Estado de Minas (Internet)¹⁸.

Figura 4 – Instalação do Pirulito da Praça 7, em Belo Horizonte.



Fonte: Pinterest (Internet).¹⁹

¹⁸ Disponível em: www.em.com.br/app/noticia/gerais/2013/01/12/interna_gerais,342859/saiba-como-foi-construcao-do-simbolo-de-bh-o-pirulito-da-praca-7.shtml. Acesso em 24/07/2020.

¹⁹ Disponível em: <https://br.pinterest.com/pin/530439662357546563/>. Acesso em 24/07/2020

A instalação da Cidade Industrial gerou na tradicional elite betinense o impulso para a instalação de novas atividades industriais na região da sede histórica da cidade. Desta forma, indústrias cerâmicas e de refratários foram inauguradas nas proximidades da área de ocupação inicial do município e longe da nova industrialização que ocorria em Contagem, na divisa com Belo Horizonte. Essas empresas serviram de suporte ao polo siderúrgico local – instalado nas proximidades do centro tradicional da cidade e inaugurado na década de 1950 – e supriram as necessidades do polo siderúrgico do Vale do Paraopeba, que congrega os municípios de Mateus Leme, Itaúna, Pará de Minas e Divinópolis (CEURB, 1994).

Em uma perspectiva ampliada, vale compreender a relação do processo em curso na cidade com o que se desenvolvia nacionalmente. Cabe retomar o argumento de Oliveira (2003), para quem a Revolução de 1930 acabou se transformando em elemento divisor de uma economia agrária para outra de caráter capitalista industrial no Brasil. Até aquele momento, o processo de industrialização voltado para o atendimento do mercado consumidor interno do país ficava concentrado em São Paulo. A partir de então esse processo acaba se expandindo para Minas Gerais, em especial para a zona de influência da capital, tendo sido a implantação da Cidade Industrial Juventino Dias uma ação fundamental para esse deslocamento (PLAMBEL, 1987).

Esses movimentos vinculados à economia resultaram no crescimento da ocupação da população economicamente ativa de Betim no setor secundário a partir da criação da Cidade Industrial (CEURB, 1994). Na década de 1940 apenas 1,9% deste contingente populacional estava vinculado às atividades industriais e na década de 1950 este percentual subiu para 4,6%. O que pode parecer pouco significativo em termos absolutos já indicava uma tendência que foi confirmada nas décadas posteriores com a vinculação definitiva da economia do município ao setor secundário.

As duas décadas seguintes, 1960 e 1970, inaugurariam as grandes transformações em Betim. Conforme poderá ser observado as mudanças ocorreram em diversas dimensões da vida na cidade, mas surgiram principalmente da intensificação da atividade industrial em seu território. É importante observar que grande parte das ações empreendidas para aumentar a participação do setor secundário na economia local foi planejada e definida fora de Betim e sem a participação de agentes locais.

Os fatos ocorridos nos anos finais da década de 1960 e início da década de 1970 evidenciam o argumento acima. Naquele período Betim acomodou duas empresas²⁰ que ajudaram a iniciar as mudanças que o município tem experimentado em sua estrutura urbana, modelo de governança e perfil econômico-social. As empresas não chegaram à cidade a partir de uma ação planejada e executada pelas lideranças locais, antes pelo contrário, todas as articulações envolvidas tiveram dos agentes betinenses somente o apoio retórico, já que as arenas das decisões eram outras e estavam acima do circuito municipal.

A Refinaria Gabriel Passos (REGAP) e a instalação da FIAT Automóveis –menos de uma década após – inseriram Betim definitivamente em um universo no qual as decisões já não eram mais tomadas em seu território²¹. Esse fato é uma consequência da vinculação dessas empresas, e de grande parte das que vieram posteriormente, com os processos de desenvolvimento da economia nacional e global. Essa realidade não impede que os impactos gerados pela atuação das mesmas venham transformando significativamente o espaço local, o território onde elas estão instaladas.

Importante perceber que se até o momento da chegada destas duas indústrias a ocupação do território betinense ainda era esparsa e decorrente de situações distintas, como o suporte à atividade dos bandeirantes, a chegada da linha férrea e a instalação da Cidade Industrial, a partir de então a ocupação do eixo industrial adquire corpo, estimula a criação de novos parcelamentos e cria um mercado imobiliário definitivo e próprio no município (CEURB, 1994), moldando a estrutura urbana local desde então.

2.1. A Cidade Industrial Juventino Dias e a urbanização de Betim

Foi Juscelino Kubitschek (JK), prefeito de Belo Horizonte, governador de Minas Gerais e posteriormente presidente do Brasil, um dos personagens que reforçou o papel central da economia capitalista no país. Ao introduzir definitivamente a indústria automobilística, a naval, a mecânica pesada, a do cimento e de papel e celulose, assim como triplicar a capacidade da indústria siderúrgica, ele ajudou a consolidar o setor

²⁰ REGAP inaugurada em 1968 e FIAT Automóveis em 1976.

²¹ A vinda da FIAT Automóveis para Betim foi articulada pelo estado de Minas Gerais a partir de articulações do então governador, Rondon Pacheco, enquanto a instalação da REGAP foi definida pela empresa a partir de suas necessidades de atendimento ao mercado mineiro, que à época crescia.

secundário como central no desenvolvimento econômico nacional. Em paralelo, JK colocou o setor público no processo de industrialização fazendo-o investir em infraestrutura para a expansão industrial - destaque para a abertura de rodovias e produção de energia elétrica, e para a expansão da fronteira agrícola, com a construção de armazéns, silos e portos (OLIVEIRA, 2003).

O processo de industrialização do país inicialmente ficou concentrado em São Paulo, porém, com o tempo, acabou expandindo-se para Minas Gerais, em especial para a vizinhança da capital, Belo Horizonte, à época administrada pelo ainda prefeito JK. Havia naquele período o pensamento de que era necessário modernizar a economia mineira e de que o Estado deveria desempenhar papel central nesse processo. Dessa maneira, na década de 1940 foi instalada a Cidade Industrial Juventino Dias no município de Betim – naquele momento o mais adequado para receber o centro industrial devido às suas características locacionais e de infraestrutura. O processo de industrialização projetado para Minas Gerais vislumbrava garantir desenvolvimento para um estado que até então tinha sua economia estruturada sobre atividades primárias, como a extração mineral e a agropecuária (PLAMBEL, 1987).

O estado interferiu de outras formas para a expansão da sua capital, Belo Horizonte. É importante considerar a ação voltada para a modernização do projeto urbano da capital, a qual precedeu a implantação da Cidade Industrial. Agentes do poder público estadual vislumbraram a ocupação organizada do espaço territorial do entorno de Belo Horizonte, para o qual foi prevista a instalação de diversas atividades. Dentre os usos planejados estava o industrial, que foi destinado para a porção oeste do entorno do município, longe do espaço reservado para a moradia e próximo à linha férrea e à estrada que ligava a São Paulo, com facilidade, portanto, para escoar a produção e receber matéria-prima (PLAMBEL, 1987).

A Cidade Industrial consolidou-se depois de 1947, pouco antes da emancipação do município de Contagem, que herdou o espaço industrial em fase de implantação, conforme Figura 2. Nesse mesmo período foi criada a CEMIG, que disponibilizou energia elétrica para a instalação do parque industrial. Simultaneamente foi feita a extensão da Av. Amazonas em Belo Horizonte, o que facilitou o acesso à região. Por fim, foi implantada no Barreiro a Vila Operária da Cidade Industrial, que visava disponibilizar moradia para os industriários locais.

A instalação do parque industrial metropolitano em Contagem foi resultado da interferência direta do poder estatal (PLAMBEL, 1987). A experiência mineira repetiu o que é recorrente em países de industrialização tardia – a fundamental participação do Estado no processo de industrialização. O poder público forneceu infraestrutura para a instalação de empresas, isentou de pagar impostos e, muitas vezes, participou diretamente constituindo sociedades com a iniciativa privada, conforme ocorreria com a instalação da FIAT Automóveis, anos mais tarde em Betim (SINGER, 1973; DINIZ, 1981; OLIVEIRA, 2003).

Em 1958, menos de duas décadas após a sua criação, a Cidade Industrial Juventino Dias já contava com aproximadamente 40 empresas em funcionamento. As unidades em operação eram de grande porte, assim como também as outras 60 empresas que estavam em processo de instalação, o que significava uma concentração de aproximadamente 100 grandes indústrias na vizinhança de Betim (DINIZ, 1981; PLAMBEL, 1987). Nas décadas seguintes, essa concentração de atividades de impacto atraiu um considerável contingente populacional para a região.

Sabe-se que a industrialização interfere na organização do território gerando desdobramentos na atração de atividades e pessoas para um espaço reduzido. As empresas têm necessidade de se aglomerar para maximizar o uso da infraestrutura e minimizar os gastos com transporte e outros serviços de interesse comum. A concentração de atividade industrial com abertura de postos de trabalho atrai pessoas em busca emprego, o que estabelece e/ou intensifica o processo de urbanização de determinada região (SINGER, 1973). No caso específico, a zona de influência de Belo Horizonte, na qual Betim está inserida, teve sua população aumentada a taxas superiores a 6% ao ano. A maior parte desse acréscimo populacional estava vinculada à chegada de novos moradores na região, algo aproximado a 60% do total, conforme indicam os dados da época (CEURB, 1994).

Foi nesse período que Betim começou a ter seu espaço territorial parcelado de maneira intensiva e extensiva, em uma clara demonstração da ação especulativa do mercado imobiliário²². A operação dos agentes desse setor da economia aconteceu em consequência da posição geográfica da cidade e da sua conexão com centro industrial.

²² A forte atuação do mercado imobiliário na cidade é algo que irá perdurar até os dias atuais mesmo que em outros formatos, conforme esta pesquisa irá demonstrar.

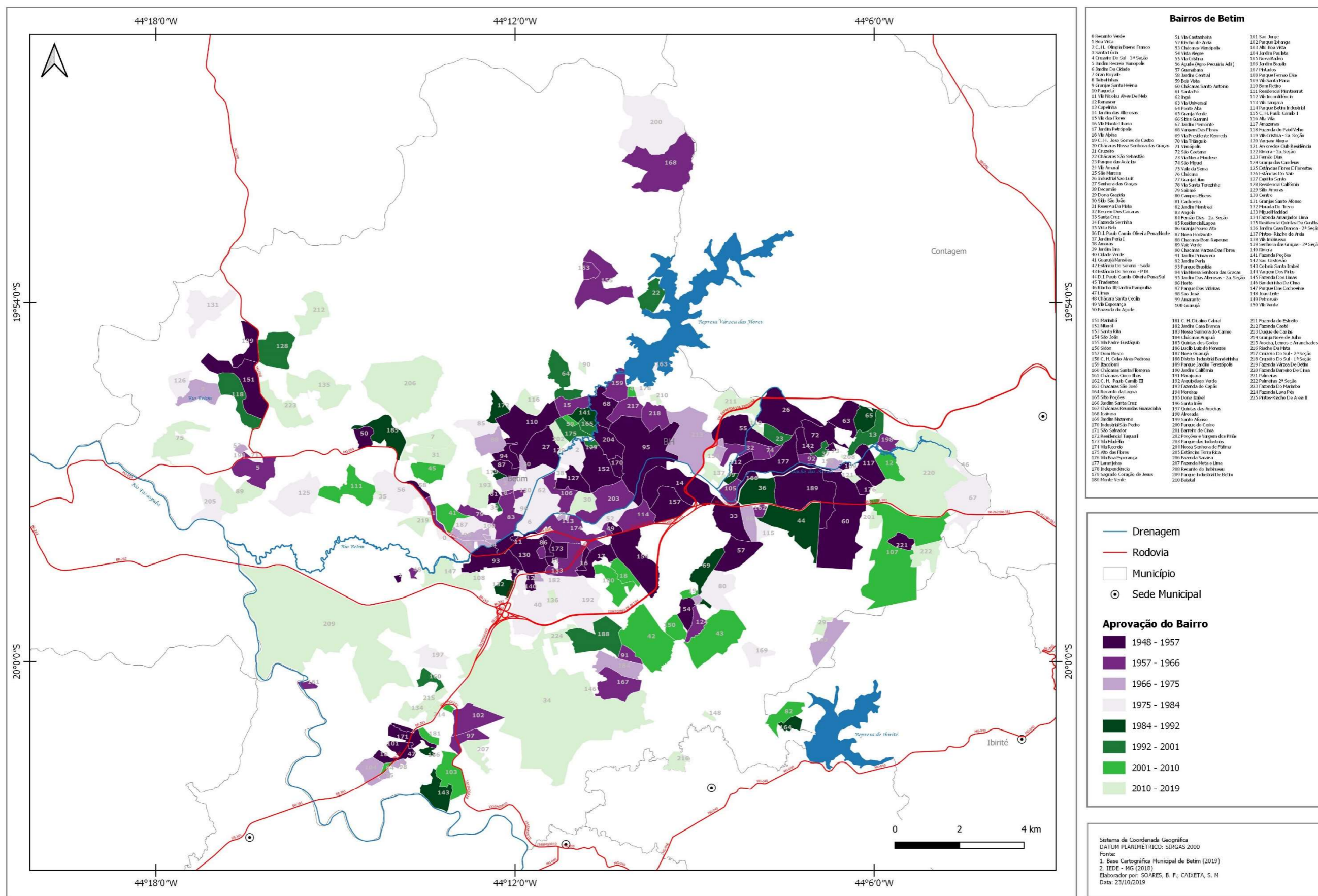
Betim faz limite com Contagem e, assim como a Cidade Industrial, é cortada pela BR-381, rodovia que liga Belo Horizonte à cidade de São Paulo e serve para o escoamento da produção regional para todos estados ao sul de Minas Gerais.

Esse processo de ocupação muito se assemelha àquele que Singer (1973), Jaramillo e Cuervo (1990) e Oliveira (1977 e 2003) identificam com o do capitalismo primário. Pode-se argumentar, sendo assim, que no espaço de tempo em que o Estado atuava na formação do espaço industrial, o setor imobiliário passava a agir de forma complementar, ofertando áreas residenciais. A partir do final da década de 1940 e durante as décadas de 1950 e 1960 foram lançados inúmeros empreendimentos imobiliários voltados para o uso residencial no eixo industrial que se formava em direção a Betim (CEURB, 1994).

Dados obtidos junto à Prefeitura Municipal de Betim indicam que mais de 60% da área atualmente urbanizada da cidade foi parcelada entre as décadas de 1940 e 1960, conforme indicado no mapa que segue. No entanto, assim como aconteceu com a Cidade Industrial, os loteamentos aprovados em Betim demorariam décadas para ser efetivamente ocupados. O número de lotes ofertados era superior aos demandados pelas pessoas que chegavam e por isso parte significativa daqueles loteamentos não chegou a ser completamente ocupado, o que demonstra ter havido à época uma ação especulativa do mercado imobiliário.

Muitos daqueles loteamentos não tiveram sua infraestrutura instalada pelos empreendedores no momento da implantação, ou mesmo não foram abertos à época, mas somente aprovados e registrados em cartório. As condições mínimas de habitabilidade de grande parte dos parcelamentos do período foram garantidas posteriormente, a partir da luta dos moradores que neles se instalaram e dos investimentos públicos que foram feitos. A legislação de parcelamento do solo de então, diferentemente da atual, permitia que essa prática fosse recorrente, o que resultou em sérios problemas para muitos municípios brasileiros, dentre eles Betim.

Figura 5 – Mapa histórico de bairros do município de Betim.



Fonte: Indicada no mapa.

O ex-prefeito municipal Ivair Nogueira, chefe do executivo local entre os anos de 1990 e 1992, falou sobre essa realidade em entrevista concedida no dia 30 de maio de 2019. Ele mencionou a ação dos agentes do mercado imobiliário que atuaram na cidade aprovando parcelamentos que geraram um número considerável de novos lotes e destacou a participação da Companhia Mineira de Terrenos e Construções (COMITECO), empresa sediada na capital mineira e responsável pela aprovação de diversos loteamentos em Betim:

[...] tem o Jardim das Alterosas, primeira e segunda sessão, tem o Teresópolis, tem vários loteamentos da COMITECO e de outras imobiliárias que implementaram em Betim, porque naquela época não exigia nada, década de 1958, para aprovar o loteamento, aí não tinha avenida, não tinha os cuidados com a drenagem pluvial, era só abrir rua e estava tudo certo [...] (Ex-prefeito municipal, Ivair Nogueira).

Também o arquiteto, urbanista e ex-secretário municipal de planejamento de Betim, José Abílio Belo Pereira, em entrevista concedida em 03 de maio de 2019, relatou a influência exercida pela implantação da Cidade Industrial no processo de parcelamento do solo betinense. A expectativa de lucros com a compra e venda de lotes na região fez com que agentes do mercado imobiliário dessem sua resposta loteando a região do entorno: “Quando fez a Cidade Industrial de Contagem. [...] Vendia lote de Betim, assim, no estado inteiro, não como coisa de Betim, mas como coisa em volta da Cidade Industrial [...]” (Ex-secretário municipal, José Abílio Belo Pereira).

O ex-prefeito municipal, Tarcísio Braga, que administrou a cidade entre 1985 e 1988, também falou sobre o assunto em entrevista concedida no dia 19 de setembro de 2019. Ele relatou, dentre outros aspectos relacionados à história municipal, o papel econômico e financeiro vislumbrado pelos então gestores betinenses em relação aos novos loteamentos que eram aprovados na cidade. Ele também citou o processo de venda de lotes localizados em Betim em outras cidades e estados brasileiros, como decorrência ainda do período anterior à chegada da montadora italiana:

[...] E muitos compradores eram de outro estado, eles compravam porque Betim é uma cidade próxima de Belo Horizonte. Comprava imóvel em Betim na expectativa de sua valorização para poder ganhar dinheiro com a especulação imobiliária e depois vender [...].

[...] Então a gente tinha pessoas do Rio de Janeiro, de outras cidades do estado de Minas Gerais...Gente da Bahia, que tinha trinta, quarenta lotes em Betim sabe [...].

[...] os prefeitos aprovavam os loteamentos na expectativa de melhorar a renda para o município [...] (Ex-prefeito municipal, Tarcísio Braga).

Figura 6 – Panfleto anunciando lotes para venda em Betim, S/D.



Fonte: Acervo particular de Jaime Thalles, gentilmente cedida ao autor²³.

A arrecadação dos impostos gerados pelos novos loteamentos aprovados era vista, nas décadas de 1950 e 1960, como uma alternativa às necessidades de Betim. A economia local naquele período ainda era acanhada e dependente de um setor agropecuário decadente e um setor secundário ainda em formação CEURB (1994), o que é confirmado pelo ex-prefeito Ivair Nogueira:

[...] Eu sempre mexi no ramo imobiliário e Betim na época que Betim viveu do IPTU, então da época do Zé Trigueiro, do Alvim Barbosa, dos prefeitos da época de 1950, 1960, Sílvio Lobo, então a cidade tinha que viver, a cidade tinha que ter uma renda, então facilitaram aprovação de loteamentos em Betim, foram aprovados pela COMITECO [...] (Ivair Nogueira, entrevista concedida em 30/05/2019)

²³ Panfletos então produzidos pela empresa loteadora COMITECO S.A. para a comercialização dos lotes dos bairros Jardim das Alterosas (acima) e Jardim Teresópolis (abaixo), localizados às margens da BR-381/262, nas proximidades de onde anos depois foram instaladas a FIAT Automóveis e outras indústrias.

Figura 7 – Panfleto anunciando lotes para venda em Betim, S/D.



Fonte: Acervo particular de Jaime Thalles, gentilmente cedida ao autor.

A oferta de lotes e a industrialização das décadas seguintes, a partir de fins dos anos 1960 e anos 1970, fez com que crescesse o número de moradores no município, o que demandou a expansão da oferta de serviços educacionais, de saúde e de outros serviços públicos. Igualmente, esse processo atraiu o setor privado para ofertar na cidade serviços e bens de consumo variados. A instalação do Hospital Nossa Senhora do Carmo, na década de 1960, é um exemplo do movimento que ocorria à época.

A qualificação e diversificação da oferta de serviços, assim como a expectativa de geração de empregos, serviram para atrair novas pessoas e atividades produtivas, que se beneficiavam da localização próxima ao mercado consumidor crescente. É possível argumentar que aconteceu a partir daquele momento um processo de retroalimentação, em que o mercado consumidor crescente atraía novas empresas, que atraíam novas pessoas e assim por diante. Desde então, com o processo de industrialização se intensificando na região, o município se transformou de forma considerável e irreversível.

A RMBH, a partir de então, e mesmo antes de ser oficialmente criada, começava a se formar efetivamente com a expansão da mancha urbana no sentido oeste da capital, às margens da

rodovia BR-381/262. Iniciava ali uma relação de interdependência da região com Betim, algo que só tem sido fortalecido desde aquele momento. A cidade passou a ser palco de fatores indutores do processo de urbanização capitalista, os quais são típicos em países periféricos: industrialização, atuação do poder público, ação dos agentes imobiliários e ação dos movimentos sociais voltados para a qualificação do espaço de moradia (PLAMBEL, 1987).

Assim, ao final dos anos 1960, o município que pouco antes se resumia a um vilarejo rodeado por fazendas pouco produtivas e com uma incipiente produção industrial vinculada às atividades cerâmica e siderúrgica passava por transformações. Seu território havia sido em grande parte parcelado, pelo menos no papel, com a finalidade de receber pessoas e atividades, as quais começavam a ser atraídas pelo novo ambiente. Como resultado das mudanças em curso à época, mas também como consequência da nova realidade imposta pelo momento político do país, iniciava-se a institucionalização da atividade de planejamento urbano em nível local, com a aprovação do seu primeiro conjunto de leis urbanísticas já no fim dos anos 1960.

2.2. A grande transformação pelas mãos do Estado

No curso dos anos 1970 as mudanças pelas quais passou o município de Betim se entrelaçaram às muitas transformações que ocorriam no estado de Minas Gerais, no país e no mundo. O processo de globalização iniciava um ciclo de transformações vinculadas à redistribuição de atividades econômicas pelo mundo, as quais atingiram a cidade mineira e deram início a um novo ciclo de desenvolvimento local. De maneira similar, as políticas de desenvolvimento impostas em nível nacional pelo ciclo ditatorial militar levaram à maior concentração populacional nas grandes cidades, o que gerou impactos na região e em Betim com a instituição da RMBH. Por fim, na escala regional, as decisões tomadas pela classe dirigente estadual propiciaram a instalação da FIAT Automóveis no município. Todas essas situações passaram a interferir na realidade urbana, social, econômica, cultural, política e administrativa do município que até então não havia experimentado, pelo menos de forma tão profunda, interferências externas que não as da industrialização de Contagem.

O início da intensificação e modernização da trajetória de industrialização de Minas Gerais foi precedida pela instalação da REGAP, no fim dos anos 1960, próximo à divisa de Betim com Contagem. Em seguida foi a vez da FIAT Automóveis, FMB e KRUPP, empresas de capital internacional que vieram para o município de Betim durante a década de 1970, a partir de uma

ação direta do governo do Estado de Minas Gerais. Essas grandes empresas foram instaladas às margens da BR-381/262 (em região afastada do centro tradicional da cidade e próxima à divisa com Contagem) e levaram à expansão do vetor industrial que se consolidava a oeste da capital²⁴.

A compreensão do protagonismo do estado de Minas Gerais no processo de industrialização é confirmada pelas declarações do ex-diretor de Assuntos Corporativos da FIAT Automóveis, o advogado José Eduardo Lima Pereira. Em entrevista concedida no dia 07/06/2019 o advogado falou sobre a relevância da participação do ex-governador de Minas Gerais, Rondon Pacheco, no processo de atração da FIAT Automóveis para o estado. De acordo com o ex-diretor, o político mineiro buscou os meios necessários para convencer a montadora italiana a se estabelecer na RMBH, o que implicou empreender esforços diversos, como a realização de obras, a doação de terreno e até a participação societária:

[...] A participação do Estado foi decisiva [...] na vinda para Minas Gerais, para vir para o Brasil, para vir para Minas Gerais [...].

[...] a FIAT queria vir para cá, mas só se tivesse um sócio institucional. Então o governador de Minas Gerais na época, que era o Rondon Pacheco [...] foi atrás da FIAT [...].

[...] então o Estado negociou assim: eu entro com metade do capital, cinquenta e nove menos um [...] cinquenta menos um [...] quarenta e nove [...].

[...] O Estado oferecia, primeiro: [...] terreno, participação no capital, obras de infraestrutura [...] colaboração na formação de pessoal [...] o grande benefício eram as obras de infraestrutura [...] fora da participação societária, a infraestrutura era acesso à fábrica a partir do eixo rodoviário da Fernão Dias [...]. (Ex-diretor da FIAT Automóveis, José Eduardo Lima Pereira).

O ex-secretário municipal de educação, Carlos Roberto de Souza, fez coro ao executivo da FIAT Automóveis reconhecendo a importância do papel desenvolvido pelo antigo governador de Minas Gerais, Rondon Pacheco. Em entrevista concedida no dia 23, de abril, de 2019, o professor abordou o assunto, valorizando a ação do ex-dirigente estadual que, apesar de ser originário de Uberlândia (cidade bem localizada, de topografia privilegiada e que poderia ter recebido a empresa) não deixou de trazer a montadora para Betim. Contudo, além de reconhecer o papel de Rondon Pacheco ele ressaltou a postura do ex-prefeito municipal, Newton Amaral Franco, o Bio, que apoiou os esforços do governo mineiro para trazer a empresa devido à expectativa de desenvolvimento para o município:

²⁴ Para detalhes sobre este processo, ver PLAMBEL (1987) e CEURB (1994).

[...] O MDB então tinha o prefeito da cidade que era o Bio, Newton Amaral Franco, um político muito bem avaliado [...] e coincidiu com a implantação na cidade e pela qual ele lutou muito, a FIAT né [...].

[...] Olha o Rondon Pacheco é que é o responsável por trazer, o Rondon Pacheco era o braço civil da ditadura, ele foi presidente da Arena [...] (Ex-secretário municipal, Carlos Roberto de Souza).

Nas palavras de Tarcísio Braga – que em 1982 seria eleito vice-prefeito na chapa encabeçada por Newton Amaral Franco – está presente o reconhecimento do papel ativo desempenhado por Bio no processo de industrialização da cidade. Em seu primeiro mandato, de acordo com Tarcísio Braga, Bio não poupou esforços para a vinda da montadora italiana. Em seu segundo ciclo na prefeitura, ele parecia caminhar na mesma direção implementando ações pela contínua industrialização da cidade, porém, a morte prematura tirou-lhe a chance de continuar com o trabalho, conforme Tarcísio Braga.

Os anos 1970 marcaram o início da transformação da paisagem urbana betinense, em todas as dimensões que isso envolve. Apesar da proximidade com a Cidade Industrial, o município ainda tinha sua economia sustentada pela agropecuária e indústria de pequena escala até aquele momento. Poucos anos depois, no final daquela década, Betim surgia no cenário estadual com um dos mais importantes centros industriais sediando a empresa que representava a modernização do setor em Minas Gerais.

Moradora de Betim à época, a ex-prefeita Maria do Carmo Lara Perpétuo tem a opinião de que houve uma estratégia de comunicação equivocada. A prefeitura alardeou a instalação da FIAT Automóveis para atrair novas indústrias e moradores. No entanto, o município não havia sido estruturado para suportar os desdobramentos deste processo. Em entrevista concedida no dia 26, de março, de 2019, ela afirmou que:

[...] O Bio correu atrás, tanto que ele fez uma propaganda no rádio que, hoje pelo ponto de vista urbano, é uma loucura, mas fez uma propaganda “venha para Betim, a FIAT está vindo para cá, aqui tem emprego [...].

[...] Mas quando a FIAT vem para cá, Betim não tinha mão de obra qualificada e aí Betim surgiu como um novo Eldorado, aí gente do Brasil inteiro veio para cá, com isso configurou a formação de crescimento desordenado né, que ocorreu em várias partes de Betim, e isso aí levou-se um bom tempo [...] (Ex-prefeita, Maria do Carmo Lara Perpétuo).

O movimento migratório estimulado rumo a Betim, sendo assim, também pode ser considerado resultado da ação de lideranças locais. A classe política betinense movimentava-se no sentido de preparar, incentivar e tirar proveito do ciclo de industrialização em curso. A “estratégia equivocada de publicidade”, nas palavras da ex-prefeita, pode ter contribuído para

apresentar Betim como centro industrial em ascensão no estado e, se por um lado, ajudou a atrair novos moradores, por outro, pode ter sido instrumental para alavancar outros investimentos, tanto públicos quanto privados.

A ação do Estado de Minas Gerais, por meio dos seus agentes políticos, não foi fruto do acaso e da oportunidade momentânea. A investida no sentido da modernização da indústria em território mineiro seguiu os passos indicados pelos estudos desenvolvidos em repartições do estado no período imediatamente anterior. De acordo com Diniz (1981), a criação do Banco de Desenvolvimento de Minas Gerais – BDMG, em 1962, foi relevante para a montagem do arranjo institucional que garantiu o salto na industrialização: “[...] Embora criado em 1962, a campanha pela instalação de um Banco de Desenvolvimento em Minas Gerais se desenvolveu praticamente desde 1955/56. Havia a convicção de que Minas estava atrasada e a industrialização era vista como única saída [...]” (DINIZ, 1981, p. 134).

O autor sustenta que o Instituto de Desenvolvimento Industrial (INDI) e a Companhia de Distritos Industriais (CDI) foram órgãos criados com a participação direta do BDMG e desempenharam papel relevante no processo de instalação de um novo ciclo de industrialização em Minas Gerais. O primeiro foi criado para desenvolver estudos voltados para detectar oportunidades para a industrialização e para apoiar o desenvolvimento do setor no estado - o que até então era feito diretamente pelo BDMG. O CDI, por sua vez, foi criado a partir da transformação do Departamento de Industrialização da Secretaria da Agricultura, que anos antes havia sido responsável pela viabilização da Cidade Industrial.

O arranjo institucional montado em Minas Gerais teve importante função na atração de novos investimentos direcionados para a renovação da industrialização mineira, particularmente de capital internacional:

O INDI e a CDI eram experiências novas no Brasil e por isto haviam se antecipado aos demais estados e ao próprio Governo Federal na criação de instituição desta natureza. Estava, pois, amadurecido o arranjo institucional de apoio à industrialização, sustentado no tripé BDMG - INDI - CDI. Estes órgãos facilitavam o acesso e eliminavam os labirintos da burocracia pública e, por outro lado, pelo seu caráter de autonomia administrativa e financeira, tinham facilidades de rapidez e eficiência nas suas ações, inclusive na arrecimação e contratação de pessoal. Estes aspectos viriam jogar papel relevante como mecanismos de apoio e promoção aos novos empreendimentos industriais mineiros, especialmente ao capital estrangeiro (DINIZ, 1981, p. 147).

Os desdobramentos desta investida do governo estadual geraram impactos diretos no município de Betim, que recebeu inúmeras empresas de capital internacional a partir dos anos

1970. É importante notar a diferença entre a escala das empresas que chegavam e as que historicamente estavam implantadas na cidade. Vinculadas ao circuito econômico global e nacional, elas extrapolavam as demandas do mercado local e regional.

A mudança do porte das empresas instaladas em Betim fez com que a economia local crescesse significativamente. Todavia, as finanças municipais passaram a depender das oscilações do mercado nacional e internacional de veículos, por exemplo, o que foge ao controle dos agentes locais. Em consequência, as retrações e expansões do mercado global e nacional de veículos passaram a impactar diretamente a economia local e o orçamento municipal, que é fortemente dependente dos repasses estaduais de ICMS, conforme dados da tabela que segue²⁵.

Tabela 1 – Evolução da participação da receita de ICMS sobre o total da receita corrente líquida municipal.

Anos	População	Valores Nominais			% Desp. Correntes sobre Receitas Correntes
		Total Receitas Correntes	Cota ICMS	Desp. Correntes	
1994	-	74.764.186,10	46.112.803,00	45.887.597,73	61,40%
1995	-	129.566.575,89	95.175.254,42	103.532.071,23	79,90%
1996	249.451	151.931.898,67	115.896.644,97	124.934.476,75	82,20%
1997	-	149.577.821,34	110.173.770,89	132.457.206,59	88,60%
1998	-	169.892.101,00	100.817.672,00	151.847.142,00	89,40%
1999	-	235.147.521,60	121.537.889,80	190.621.907,70	81,10%
2000	318.694	270.274.965,62	144.398.842,16	214.702.079,75	79,40%
2001	323.188	311.964.690,00	175.345.355,00	257.157.404,00	82,40%
2002	335.236	365.318.797,00	211.519.830,00	284.743.902,00	77,90%
2003	348.491	430.512.604,00	263.117.479,00	323.253.561,00	75,10%
2004	376.318	501.667.846,10	297.533.365,80	383.592.254,30	76,50%
2005	391.718	572.158.724,93	340.670.686,43	432.437.936,69	75,60%
2006	407.003	679.457.452,00	378.238.590,00	523.551.656,50	77,10%
2007	415.098	753.083.393,80	430.726.425,10	598.290.969,90	79,40%
2008	429.507	951.966.829,20	526.781.418,40	663.102.627,30	69,70%
2009	441.748	983.128.343,05	528.895.829,93	782.391.933,38	79,60%
2010	378.089	1.157.767.722,44	661.621.401,24	933.971.073,31	80,70%
2011	383.571	1.261.454.572,56	659.166.643,04	998.101.414,73	79,10%
2012	388.873	1.393.369.515,18	662.526.819,28	1.078.038.774,98	77,40%
2013	406.474	1.579.033.871,20	703.997.024,87	1.151.975.040,67	73,00%
2014	412.003	1.697.966.304,13	731.147.415,67	1.276.969.322,89	75,20%
2015	417.307	1.681.892.330,15	685.597.435,14	1.294.723.255,35	77,00%
2016	422.354	1.831.572.904,62	860.816.991,07	1.251.671.224,50	68,30%
2017	427.146	1.905.545.952,07	919.231.665,69	1.274.359.514,51	66,90%
2018	432.575	1.859.303.130,16	825.744.106,16	1.436.774.799,46	77,30%

Fonte: Secretaria do Tesouro Nacional / Finanças dos Brasil.

²⁵ A tabela (Tabela 1) indica a forte influência do ICMS sobre o total arrecadado desde o início da série histórica. Os números recentes indicam um recuo desta participação, fato que não minimiza, entretanto, a importância do imposto na arrecadação total do município até os dias de hoje.

Minas Gerais já havia recorrido no passado a políticas de incentivos fiscais, entretanto, conforme Diniz (1981), elas não tiveram correspondência no incentivo à industrialização. Porém, o autor ressalta que em 1969 uma nova legislação estadual de incentivos fiscais foi aprovada concedendo isenção de até 32% do ICM devido ao estado. A lei visava atender os interesses das indústrias que se instalassem em Minas Gerais, ou daquelas que vislumbrassem expandir sua atuação. O novo regramento, de acordo com o pesquisador, acabou se transformando em uma das principais ferramentas para a expansão e modernização da indústria mineira. A conjuntura histórica da época, ou seja, o ambiente de centralização política e de expansão econômica acelerada, associada ao arranjo institucional organizado pelo governo mineiro mostrou seus resultados. Assim, aos incentivos fiscais somavam-se os financiamentos aprovados.

Em paralelo, dentro da política de promoção industrial do INDI, havia a possibilidade de devolução de parcela do ICM pago pelas empresas, em caso de investimento no estado. Esse foi um fator decisivo para a vinda do capital industrial para Minas Gerais. Financiamento público, aliado a isenções fiscais e a recuperação do investimento feito por meio de devolução dos impostos pagos parecia ser uma fórmula infalível.

Durante o processo de criação do INDI, o BDMG recorreu a escritório de consultoria estrangeiro para captar investimentos internacionais para a industrialização mineira (DINIZ, 1981). As conexões que tinha com empresas de outros países ajudaram a consultoria a atrair capital internacional para o novo período de industrialização que iniciaria no estado:

O INDI aproveitou o conhecimento acumulado pelo BDMG sobre a situação econômica de Minas, inclusive das primeiras experiências de estudos de oportunidade industrial desenvolvidos ainda no BDMG. Aproveitou também a experiência da CEMIG no trato com consultorias internacionais, contratando a firma americana Arthur D. Little para assessorar na montagem da instituição e dos primeiros trabalhos. Além de experiência no assunto, aquela firma representou a ponte para os investidores internacionais, num momento de grande liquidez internacional e de condições políticas e econômicas favoráveis para a entrada de investimentos estrangeiros no Brasil (DINIZ, 1981, p. 145).

Dessa maneira, ao final dos anos 1960, Minas Gerais estava preparada para o salto econômico que experimentaria na década seguinte. Ao receber a FIAT Automóveis, Betim se transformaria no palco desse processo. Os impactos ocorrem até os dias atuais e são percebidos em diversas dimensões, dentre as quais devem ser consideradas: a estrutura social, política e econômica da cidade, assim como a estrutura físico-territorial. A empresa símbolo de todo o esforço mineiro pela modernização da sua economia e início de um novo ciclo de

desenvolvimento é a FIAT Automóveis, que em 1973 assumiu o compromisso de se instalar no estado e, já em 1976, iniciaria suas operações em Betim.

Figura 8 – Assinatura do termo de compromisso para a vinda da FIAT Automóveis para Betim, em 1973.



Fonte: Acervo particular de Jaime Thalles, gentilmente cedida ao autor.

Figura 9 – Início dos trabalhos na linha de produção do modelo FIAT 147, ano de 1976.



Fonte: Acervo particular de Jaime Thalles, gentilmente cedida ao autor.

Enquanto o esforço do estado de Minas Gerais e seus gestores, assim como da prefeitura de Betim, era feito no sentido de viabilizar a instalação da montadora FIAT Automóveis no município, na cidade de Turim, sede mundial da empresa na Itália, o ambiente era de um ciclo que terminava com início do processo de internacionalização da companhia, que incluía a transferência de parte de suas operações para outros países.

As transformações em curso na economia mundial - iniciadas durante os anos finais da década de 1960 e início dos anos 1970 – atingiram as cidades de formas diferentes (PRETECEILLE, 1994). Enquanto alguns municípios sofriam com o processo de desindustrialização, fruto da reestruturação produtiva em curso nos países do centro, na periferia do sistema havia outras cidades que constituíam opção de localização e adequação à nova realidade econômica global. Transferidas, ou parcialmente desmobilizadas, do local onde muitas vezes haviam sido originalmente estabelecidas, como no caso da FIAT Automóveis em Turim, muitas foram às empresas que se deslocaram em busca de condições mais lucrativas para o início de um novo ciclo produtivo, o que significava decadência do local de origem. Assim, a análise feita por Botelho em relação aos impactos do processo de reestruturação produtiva da indústria automobilística no Brasil, especificamente no ABC Paulista durante os anos 1980/1990, é válida para analisar o caso Betim / Turim.

[...] Dessa forma, conjuntamente com a expansão das atividades industriais, as contradições e problemas sociais estendem-se para o interior e para as áreas do país que recebem as indústrias, desarticulando as antigas relações socioeconômico-espaciais, tanto nas áreas que “perdem” indústrias e/ou passam por um processo de reestruturação produtiva (como no caso do ABC paulista), quanto nas que recebem a migração industrial, estabelecendo, como já mencionamos, novas relações. (BOTELHO, 2002, p. 58)

2.3. Forças externas na formação local: o outro lado da corda

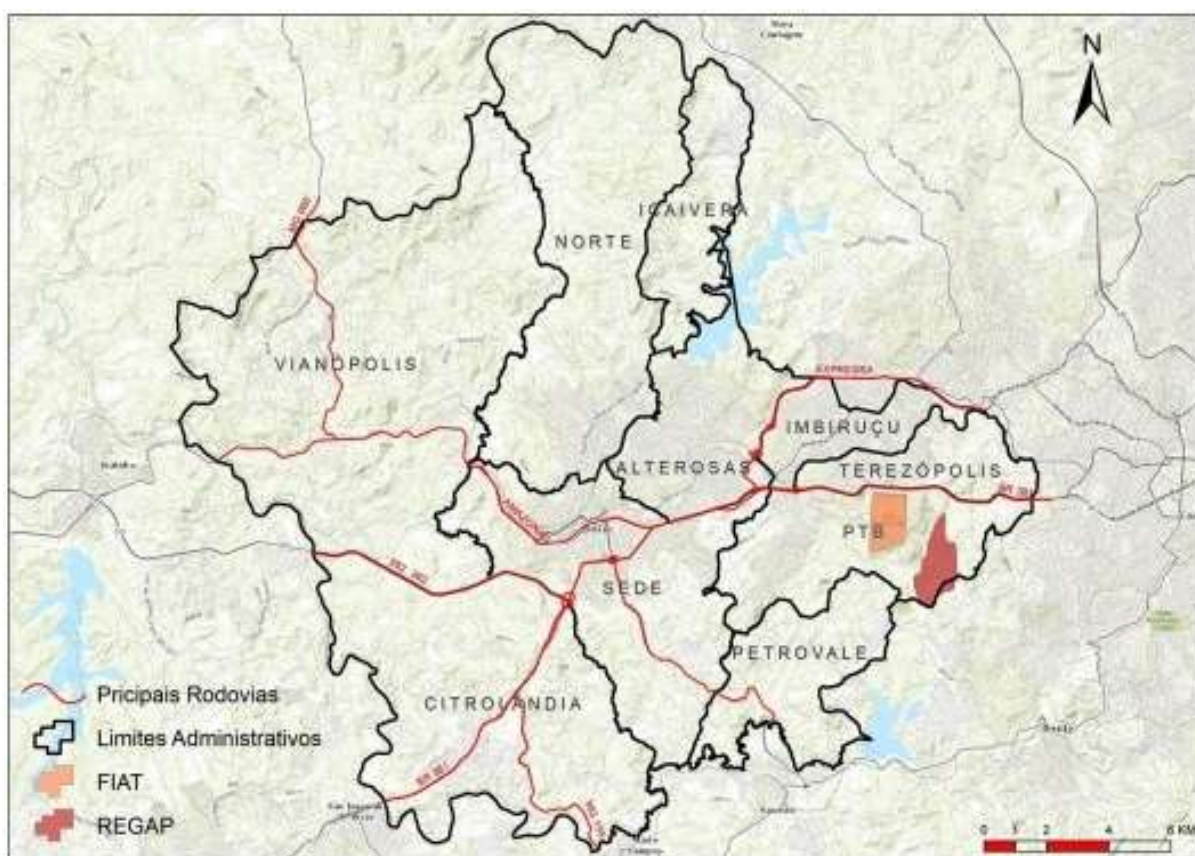
Se de um lado a cidade italiana de Turim, sede mundial da FIAT Automóveis, era impactada pelo esvaziamento da produção da empresa, do outro lado da corda estava Betim, que recebia a montadora como anúncio de uma nova etapa em sua história.

As décadas de 1960 e 1970 foram marcadas por mudanças importantes no município mineiro. Primeiramente, a intensificação e modernização do processo de industrialização do território

municipal, com a instalação da REGAP, em 1968, e, da FIAT Automóveis, FMB e KRUPP²⁶, durante os anos 1970. Outro fato a considerar naquele período é o início do processo de urbanização intensiva - que costuma acompanhar a industrialização. Por fim, a participação de Betim na primeira experiência de planejamento metropolitano – devido à criação da RMBH (da qual Betim faz parte) e do PLAMBEL.

As grandes indústrias que vieram para o município naquele período foram implantadas em espaços criados pelo governo do Estado de Minas Gerais para atividades do setor secundário, às margens da BR-381/262, expandindo o vetor industrial que era induzido a oeste da capital. As empresas, grandes multinacionais somadas à REGAP, catalisaram um processo de urbanização intensiva e extensiva na região, que não difere do ocorrido em outras regiões do país²⁷.

Figura 10 – Localização da FIAT e REGAP em Betim.



Fonte: Google Earth, 2016. Imagem tratada pelo geógrafo Fabiano Milagres.

²⁶ Tanto FMB, quanto KRUPP são empresas estrangeiras que chegaram em Betim no período em que o capital internacional ajudou a financiar a industrialização de Minas Gerais, Diniz (1981). A primeira, italiana, de propriedade da FIAT Automóveis, produz ferros e fundidos para a indústria automobilística. A segunda, alemã, também vinculada à indústria automobilística, operou em Betim entre os anos 1970 e 1980.

²⁷ Ver Maricato (2000), Monte-Mór (2007), Rolnik (2012), Arantes (2013) e Costa e Flores (2006).

A industrialização com urbanização da região acabou transformada em elemento propulsor do desenvolvimento de ações voltadas para o planejamento metropolitano e levou à criação da RMBH (oficialmente estabelecida na mesma lei que criou as primeiras regiões metropolitanas do país). Todavia, as particularidades existentes no processo pelo qual Betim começava a passar eram outras, mas, não somente a industrialização com urbanização em um território metropolitano em início de planejamento. Devido ao porte e aos interesses de reestruturação produtiva das empresas que se instalaram no município havia considerável potencial de transformação do território e da dinâmica da vida das pessoas, o que passava a estar conectado a movimentos da economia global (essa era a novidade).

As principais indústrias que chegaram estavam vinculadas à operação da montadora italiana. Elas diferiam muito das empresas instaladas na sede municipal durante as décadas de 1940 e 1950, que serviam ao mercado local e regional. Diferentemente do que ocorreu naquele ciclo, a emergente economia municipal respondia a outra escala de desenvolvimento - vinculada à economia nacional e global.

A REGAP servia a estratégia de expansão das atividades de refino da Petrobras no país, no caso particular buscando suprir a demanda de Minas Gerais. À época o estado experimentava um processo de crescimento econômico e populacional, no entanto, dependia de refinarias instaladas em outros locais. Paralelamente, a vinda da FIAT Automóveis, FMB e KRUPP para o Brasil estava relacionada a outro processo - a transformação da economia mundial e consequente deslocamento da produção industrial para países periféricos. Em ambos os casos, os desdobramentos das operações dessas empresas no território betinense foram excepcionais se comparados com aquilo que as indústrias até então instaladas na cidade haviam gerado.

A partir daquele momento, algumas transformações observadas em cidades espalhadas pelo globo estavam relacionadas e/ou eram geradas por situações ocorridas internacionalmente e não, ou não somente, em nível local, regional ou mesmo nacional. Fato que permitiu indicar o surgimento de um novo tipo histórico de cidade, as globais, que são locais de controle da economia mundial capazes de influenciar o destino de territórios distantes dos seus (PRETECEILLE, 1994), como o território betinense, por exemplo.

No mesmo período em que foram identificadas as cidades globais passou a ser percebida a existência de espaços preferenciais para onde as operações das grandes corporações multinacionais se deslocavam. Classificadas como zonas de processamento das exportações,

elas eram procuradas devido à possibilidade de ofertarem mão-de-obra barata e, em alguns casos, isenções fiscais (SASSEN, 1998). Portanto, o argumento de que Betim transformou-se em uma zona de processamento de exportações seria válido. Há quase cinquenta anos a cidade assumiu importante papel no processo de reestruturação das atividades de empresas multinacionais que adotaram uma nova lógica de organização da sua produção industrial no globo.

A partir daquele momento, nos países centrais começava a ser identificado o deslocamento de processos produtivos intensivos em mão de obra, como no caso da indústria automobilística, para países onde seu impacto sobre o custo total da produção seria menor (MARCUSE; KEMPEN, 2000). A diminuição dos custos com os trabalhadores relacionava-se tanto aos salários, quanto ao acesso aos recursos do fundo público, o que também era fundamental para as empresas que deslocavam sua produção para países periféricos (BOTELHO, 2002). Neste quesito Minas Gerais e Betim são modelos - a modernização da indústria mineira foi sustentada pelo fundo público (DINIZ, 1981) e a Prefeitura de Betim ainda hoje ajuda a financiar a sua expansão com obras e suporte à reprodução da força de trabalho. Na cidade, o fundo público compõe o salário indireto da classe trabalhadora que tem acesso à prestação gratuita de diversos serviços, em especial nas áreas de saúde e educação.

Apesar de todas as transformações em curso durante os anos 1970 e 1980 ainda era possível identificar que a divisão internacional do trabalho permanecia nos anos 1990. Percebia-se o mundo dividido entre as áreas centrais, onde há o domínio científico-tecnológico, as regiões de produção rotineira, onde se instalaram filiais de produtoras de componentes e montadoras, e as regiões excluídas. Grande parte dos países de economia periférica se enquadraria no segundo grupo, dentre os quais o Brasil. Neles, a presença de filiais significaria a existência de determinado grau de avanço tecnológico, entretanto, não poderia ser desconsiderada a simples presença da exploração da força de trabalho (STORPER, 1994).

A FIAT Automóveis e outras grandes empresas multinacionais que se instalaram em Betim atendiam a uma lógica de interesses externos ao município. Havia originalmente o objetivo expresso do estado de Minas Gerais de modernizar seu parque industrial. Ao mesmo tempo, a conjuntura econômica internacional levava as empresas a reorganizarem sua produção pelo globo.

Conseqüentemente, ao atender lógicas de desenvolvimento estranhas à sua Betim começou a

sofrer impactos inesperados, tanto em intensidade quanto em tipo, os quais se relacionavam com diversos aspectos da vida nas cidades. Um dos indicadores que ajudam a demarcar a diferença entre as escalas local e global é o número de trabalhadores nas empresas que passaram a chegar em Betim pós-1970. De acordo com o CEURB (1994), mais de 17.000 pessoas trabalhavam em apenas 56 empresas localizadas na região da REGAP e da FIAT, enquanto, em contrapartida, nas 334 empresas industriais localizadas na sede de Betim havia um total pouco superior a 3.000 pessoas empregadas. A partir daquele momento histórico o município passava a experimentar as diferenças entre as demandas e possibilidades locais daquelas apresentadas pelo processo de desenvolvimento metropolitano e - principalmente - pela chegada dos impactos da globalização.

Com a instalação das multinacionais na divisa com Contagem, Betim passava a se inserir naquilo que o PLAMBEL (1987) definiu como eixo industrial, que liga o centro de atividades vinculadas ao setor secundário instalado em Contagem ao polo industrial que se formava na região de Teresópolis, já em território betinense. De acordo com o órgão de planejamento metropolitano, fazer parte deste eixo significaria conviver com um espaço complexo, onde coexistem a produção de bens de capital e de consumo duráveis e o processo de periferização urbana.

Outro indicador do impacto gerado pela presença das multinacionais em Betim estaria relacionado à intensificação do processo migratório em direção ao município. O processo de urbanização que foi observado no município, assim como em outras regiões do país, serviu para criar as condições para a produção e o consumo de bens que a indústria fordista necessitava no Brasil. Nos anos 1960 e 1970 as metrópoles, capitais e cidades médias cresceram de forma significativa no país, de acordo com a lógica de desenvolvimento suportada pela ditadura militar. O regime de exceção se esforçava para garantir o fortalecimento da economia capitalista no país (algo que havia sido iniciado anteriormente e que os militares desejavam relacionar com a sua atuação no comando da nação) e para isso incentivava a concentração urbana, conforme segue:

O modelo de desenvolvimento econômico, adotado após 1964, continha implicitamente uma opção de concentração urbana, na medida em que se apoiava no processo de intensificação da industrialização e nos mercados urbanos, de maior elasticidade face aos produtos principais da crescente indústria de bens duráveis.

[...] tal política só poderia agravar o processo migratório campo-cidade, já intenso na década anterior, na medida em que concentrava nos principais centros urbanos os investimentos governamentais. Esta concentração ocorre não apenas em relação ao sistema urbano, privilegiando as grandes cidades, mas também no tocante à distribuição regional (MONTE-MÓR, 2007, p. 84).

Contudo, apesar das cidades serem a sede da economia industrial, os altíssimos incrementos populacionais no Brasil e na RMBH não poderiam ser absorvidos simplesmente pelo setor secundário, conforme observado. Nem todos migrantes foram incorporados aos postos trabalho disponibilizados pela industrialização, algo identificado por vários autores²⁸. As pessoas que chegaram às cidades àquela época, dentre elas Betim, devido ao lento desenvolvimento do setor secundário (algo recorrente nos países periféricos), não foram imediatamente absorvidas pelo mesmo. O que nos países desenvolvidos conformaria o exército industrial de reserva, no Brasil conformou um grupo precarizado, que passou a desenvolver atividades paralelas e de suporte à atividade econômica principal nas cidades - como as de serviços domésticos e pessoais, comércio ambulante e outras. Muitos dos migrantes que não foram absorvidos diretamente na atividade industrial (devido aos mais variados motivos) ajudaram a ocupar nas cidades os espaços onde faltavam serviços e infraestrutura urbana²⁹, conforme mencionado abaixo:

[...] a concentração de investimentos, tanto ao nível macrorregional quanto internamente ao sistema urbano, veio não apenas aumentar os desequilíbrios regionais e acelerar o crescimento das cidades grandes, mas também contribuir para o agravamento dos problemas intra-urbanos decorrentes da rápida urbanização marginal brasileira (MONTE-MÓR, 2007, p. 84).

Em Betim, os loteamentos anteriormente aprovados e não implantados³⁰ começaram a ser povoados a partir dos anos 1970, mesmo sem a infraestrutura necessária. Ao final daquela década, a cidade apresentava uma estrutura diferente da anterior. Se em 1960 a população urbana da cidade era de 8.963 habitantes, em 1980 ela havia saltado para 74.801, em uma clara demonstração do potencial transformador do processo de industrialização em curso na cidade.

No fim dos anos 1970 era possível notar que as operações da REGAP e da FIAT Automóveis interferiam na dinâmica urbana betinense, que passava a ser influenciada por questões de caráter regional, nacional e global. A industrialização de grande porte incentivada pelo

²⁸ Ver Singer (1973), Oliveira (2003), Monte-Mór (2007), Rolnik (2012), Arantes (2013) e Costa e Flores (2006).

²⁹ Para mais detalhes deste processo, veja-se Singer (1973), Marcuse e Kempen (2000), Oliveira (2003) e Corrêa (2016).

³⁰ Parcelamentos aprovados nas décadas de 1940, 1950 e 1960 por toda a cidade.

governo central, assim como pelo estado, criou estímulos para a vinda das primeiras multinacionais para o município e levou Betim a estabelecer um diálogo entre processos locais e globais. O movimento que começou nos fins dos anos 1960, se estende aos dias atuais e exerce influência direta sobre a lógica local de desenvolvimento e estruturação do espaço urbano.

Foram muitos os migrantes que vieram para Betim na expectativa de se incorporarem aos quadros da montadora italiana, mas poucos tinham qualificação para tal, como mostra o depoimento do ex-diretor de Assuntos Corporativos da FIAT Automóveis, o advogado José Eduardo Lima Pereira:

[...] havia sempre uma reivindicação de contratação de mão-de-obra local, isso sempre foi um problema com Betim, porque no início Betim não tinha nem massa de gente.

[...] e desses trinta mil habitantes tinham quantas pessoas habilitadas para trabalhar? Gente jovem, entre 20 e trinta anos? (Entrevista concedida em 07/06/2019).

O ex-prefeito Jésus Mário de Almeida Lima, em entrevista concedida em 12/04/2020, comenta o processo de formação de um precarizado exército industrial de reserva e dos impactos sobre a urbanização do município nos anos 1960 e 1970: “[...] todo mundo vinha para Betim com intuito de conseguir um emprego bom, salário bom na FIAT Automóveis, e a maioria que veio não conseguiu, por isso que vem o amontoado de favelas” (Ex-prefeito municipal, Jésus Lima).

O ex-vereador Fernando Mendonça, em entrevista concedida em 02/05/2019, relata o que experimentou o então prefeito, Osvaldo Franco, no curso do seu primeiro mandato, que se deu entre 1977 e 1982: “[...] o Osvaldo, coitado, não conseguia conter a invasão [...] e a invasão foi desordenada, no município inteiro, não foi só ali no Teresópolis não, em todo município [...] alastrou [...]” (Ex-vereador municipal, Fernando Mendonça).

Estes depoimentos podem ser interpretados como uma tradução empírica daquilo que Oliveira (2003, p. 56) indica ocorrer: “ A aceleração do crescimento, cujo epicentro passa a ser a indústria, exige, das cidades brasileiras – sedes por excelência do novo ciclo de expansão – infraestrutura e requerimentos em serviços para os quais elas não estavam previamente dotadas”.

O êxodo rural ocorria, dentre outros fatores, em decorrência da mecanização do processo produtivo, assim como da mudança das relações de trabalho no espaço rural (SINGER, 1973).

Nas cidades, a migração acabou por contribuir para a constituição das favelas, espaço possível para aqueles que chegaram desinstrumentalizados para exercer a cidadania urbana:

[...] antes de considerar por que as cidades do Terceiro Mundo e as suas favelas cresceram tão depressa na segunda metade do século XX, é necessário primeiro entender por que seu crescimento foi tão lento na primeira metade. Embora haja exceções, a maioria das megacidades de hoje no hemisfério sul descrevem uma trajetória comum: um regime de crescimento relativamente lento, e até retardado, e depois uma aceleração repentina até o crescimento rápido nas décadas de 1950 e 1960, com os imigrantes rurais cada vez mais abrigados em favelas periféricas [...] (DAVIS, 2006, p.59)

Sendo assim, a industrialização de grande porte gerou em Betim um processo de urbanização com características distintas do que havia ocorrido até então. O município passou a receber um crescente número de pessoas que vinham de diversas regiões do estado e do país em busca de emprego nas indústrias que chegavam. Todavia, devido ao descompasso entre o número de pessoas e o de postos de trabalho ofertados, assim como devido ao descompasso entre a qualificação técnica exigida pelas empresas e aquela apresentada pela população que se dirigia para Betim, a grande maioria dos migrantes acabou não sendo incorporada pelas indústrias, ocupou áreas sem infraestrutura e serviços urbanos e se tornou muito dependente da assistência do poder público.

A intensidade deste processo fez com que a carga exercida sobre o município fosse muito superior àquela que o poder local seria capaz de dar respostas. No momento em que a cidade era ocupada pelos que chegavam, os recursos financeiros para atendimento das suas necessidades eram escassos e ficavam centralizados no governo federal nas mãos do regime militar.

2.4. A conjuntura política local na década de 1970

Enquanto nos países centrais o poder local era fortalecido, no Brasil o caminho era inverso. No início dos anos 1970, os municípios brasileiros eram esvaziados de suas funções administrativas e políticas. O regime militar buscava na concentração de poder político e de recursos financeiros em Brasília um dos caminhos para sua sustentação, ao qual eram somadas a retirada de liberdades e direitos individuais e coletivos.

Naquele período os governos locais passaram a ocupar importante papel no cenário institucional e econômico em alguns países europeus e nos Estados Unidos, assim como assumiram função coordenadora de instituições e atores políticos. Na compreensão de

pesquisadores como Jouve (2005), Harvey (2006) e Ferrão (2013), o aumento da importância das instâncias locais de poder ocorreu em consequência da reestruturação produtiva que gerou não somente este, mas uma série de outros desdobramentos³¹. A perda de protagonismo dos Estados-Nação no controle do fluxo monetário multinacional foi relevante para a elevação da importância dos municípios, conforme indica Harvey (2006), o que acabou gerando uma nova forma de governar as cidades (JOUVE, 2005).

A partir daquele período passou a existir a ideia de que os eleitos já não governavam sozinhos, dentro de instituições clássicas como as prefeituras, as associações de municípios e outras, mas estavam acompanhados de organizações vinculadas aos setores privado e comunitário. Em uma nova conformação, o Estado passava a ser mais permeável à ação de agentes externos a ele. A tendência observada em municípios dos países centrais não era condicionada pelas características ideológicas de quem os governava: as mudanças surgiam tanto em municípios administrados por partidos voltados para políticas compreendidas como de esquerda, quanto de direita (HARVEY, 2006).

No Brasil a concepção era inversa. A ditadura militar instalada na década anterior já tinha atingido sua maturidade nos anos 1970. O regime estava estruturado administrativa e politicamente de forma a retirar dos municípios qualquer protagonismo. Em Betim, a exemplo do que ocorria no país, o poder local era pouco mais do que um espectador das transformações em curso no seu território. Ainda que fizessem coro às ações estatais em prol da industrialização, os interlocutores não eram as lideranças políticas locais. As decisões ocorriam na esfera estadual e federal, e aos agentes locais cabia segui-las e procurar tirar proveito das mesmas, conforme fizera o ex-prefeito Newton Amaral Franco, o Bio.

O relato do ex-presidente do legislativo municipal, Fernando Mendonça, sobre as negociações para trazer a FIAT Automóveis para Betim é significativo: “[...] não conversou com Betim, conversou diretamente com o governo do estado [...]” (Entrevista concedida em 02/05/2019).

Também o ex-diretor da empresa, José Eduardo Lima Pereira, comenta que era no governo do estado e no governo federal que estavam concentradas as condições políticas e financeiras para dar suporte às necessidades apresentadas pela montadora:

³¹ Harvey (2006) aponta o processo de desindustrialização e consequente desemprego nos países centrais, assim como a crise fiscal, conforme foi percebido em cidades como Turim.

[...] Betim não tinha nada, não se tira água de pedra, então nós concentramos nossos esforços na negociação com o estado. Então o estado mantendo sua participação na área econômica por um tempo, até o momento em que decidiu não mais participar, foi no governo do Francelino Pereira [...].

[...] Foi a terraplanagem, não a compra do terreno [...] foi o município quem fez, dessa maneira, com o dinheiro adiantado pelo estado. Dinheiro mesmo, antecipação de arrecadação (Entrevista concedida em 07/06/2019).

Politicamente o município não representava muito à época, pois contava com pouco mais de 30.000 habitantes, tinha uma economia frágil (devido ao tipo das atividades produtivas locais) e o regime militar concentrava recursos em Brasília. A decisão para instalação da FIAT Automóveis, assim como de outras empresas de grande porte no território municipal, não necessitou de qualquer influência das lideranças locais. Os créditos são dados ao estado, na pessoa do ex-governador Rondon Pacheco, político aliado aos militares, enquanto Bio, prefeito municipal entre 1973 e 1976, era filiado ao MDB, partido de oposição ao governo.

Em 1973, a Câmara Municipal de Betim contava com cinco vereadores³², dos quais a maioria filiada à ARENA, partido de sustentação política do regime militar. Apenas um estava vinculado ao MDB, partido de Bio, o chefe do executivo municipal naquela gestão. Conseqüentemente, o prefeito eleito tinha sua governabilidade ameaçada por um legislativo local majoritariamente formado por filiados à ARENA.

Uma característica importante de ser ressaltada naquela legislatura, e que posteriormente iria ser modificada, era a região municipal de origem e atuação dos vereadores. A maioria deles era vinculada à sede histórica da cidade e, por conseguinte, aos tradicionais moradores da região. A única exceção era o vereador Carlos Gomes Teixeira, eleito pela ARENA e que tinha sua base política estabelecida na região de PTB (então um núcleo isolado, pouco habitado e vizinho à região onde se instalaria a FIAT Automóveis, a FMB e a KRUPP).

O pouco apoio institucional certamente exigiu de Bio uma ação política de aproximação com a população, tanto que era tido como um homem carismático, conforme o define o ex-secretário municipal Carlos Roberto de Souza³³. Neste sentido ele envidou esforços para integrar socialmente a Colônia Santa Izabel - localizada na Região de Citrolândia, na divisa de Betim como São Joaquim de Bicas - à sede do município. A comunidade, que foi formada em torno de ambulatórios voltados para o tratamento da hanseníase, faz parte da história da política sanitária adota pelo país no início do século passado:

³² Informações do site da Câmara Municipal de Betim, relativa à oitava legislatura, que transcorreu entre 1973 e 1976.

³³ Em entrevista concedida no dia 23/04/2019.

O Rio de Janeiro era a capital do país, uma cidade com sérios problemas de doenças e de grandes aglomerados, vivendo em precárias condições de saúde e higiene. É neste contexto que começa a ser implementada uma política pública de controle e erradicação de doenças no país. Inicialmente, tendo à frente Osvaldo Cruz e, posteriormente, Carlos Chagas. [...] Apesar de manifestações contrárias, a política sanitária de saúde foi implantada de forma autoritária, baseada em modelos europeus até década de 30. [...] Foi nessa conjuntura que se definiu a assistência e o isolamento dos hansenianos como atribuição estatal. Elaborou-se uma política de construção das colônias de hansenianos distribuídas por diversas partes do território nacional. (PINTO, 1997, p. 38-39).

Inaugurada em 1931, a Colônia Santa Isabel foi um dos sanatórios do tipo criados no país àquela época. Os doentes ficavam internados e seus familiares vinham para os arredores para facilitar o contato com quem se tratava. Este movimento migratório, diferente daquele gerado pela indústria, fez surgir o núcleo urbano de Citrolândia, a oeste da sede histórica do município, no sentido de São Paulo. Uma história de sofrimento, preconceito e isolamento dos doentes e dos seus familiares, que eram proibidos de transitarem pela sede do município. De acordo com Carlos Roberto de Souza, o prefeito Bio, em sua primeira gestão, fez concessões aos moradores da região, as quais acabaram sendo revertidas em dividendos eleitorais ao político:

[...] Citrolândia tinha um impacto muito grande na eleição [...] porque como vivia muito isolada, muito discriminada, ela atuava sempre muito em bloco, não existia grandes diferenças que pudessem rachar geograficamente o impacto eleitoral daquela comunidade. Ao fazer isso, ela decidia a eleição aqui. Então o Bio conquistou o eleitorado da região, porque ele foi o primeiro que impôs algumas políticas que favoreciam a Citrolândia, a primeira e mais importante foi que ele permitiu, olha bem a palavra, permitiu, não é que ele fez isso, ele permitiu, que os veículos automotores originários da colônia pudessem vir ao centro da cidade [...] (Entrevista concedida em 23/04/2019).

Outro ex-secretário municipal, Valter Teixeira, engenheiro e servidor público municipal aposentado, também aponta a integração dos moradores da Colônia Santa Isabel como importante para o prestígio de Bio junto à população local e, por consequência, para que ele conseguisse eleger o seu sucessor: “[...] Com o Prefeito Newton Amaral Franco (Bio), veio a FIAT Automóveis. A ligação da Av. Bandeirantes com o Conjunto Olímpia Bueno Franco. A integração da Colônia Santa Isabel e Citrolândia com a Sede, quebrando o preconceito da época” (Entrevista concedida em 05/12/2019).

Ao mesmo tempo em que atuava em prol de um grupo excluído, Newton Amaral Franco procurou capitalizar politicamente as ações voltadas para a industrialização do município. Foi no seu mandato que foram instaladas na cidade a FIAT Automóveis, FMB (atualmente Teksid) e KRUPP. A repercussão política de suas ações e da industrialização em curso à época deram a ele condições de eleger seu sucessor, Osvaldo Franco, que de 1977 a 1982

administrou a cidade pela primeira vez: “[...] o Osvaldo ganhou, porque teve o apoio do Bio, ele era o candidato do Bio, se apresentou como candidato do Bio” (Carlos Roberto de Souza, ex-Secretário Municipal – entrevista concedida em 23/04/2019).

Na opinião de Carlos Roberto de Souza, os demais candidatos concorrentes à eleição não representavam uma ruptura com as tradicionais famílias da política local, o que Osvaldo Franco, por ser relativamente novo em Betim, representaria. A sua eleição aceleraria o processo de ruptura com a política tradicional e abriria espaço para um novo momento na política local. Ao que parece, na visão de Bio o afastamento em relação às antigas lideranças políticas betinenses significaria o caminho para a continuidade das transformações em curso na cidade, as quais ele pretendia que fossem herdadas pela coalizão de poder que ele coordenava e representava.

Osvaldo Franco, o escolhido por Bio para sucedê-lo na chefia do executivo municipal, fez um movimento ousado para se sustentar na política local e contrariou o antigo prefeito. Ao filiar-se à Arena, deixando o MDB, ele definiu seu adversário nas disputas domésticas e seus aliados nas esferas estadual e federal. Com isso, foi procurar junto àqueles que tinham as chaves dos cofres públicos os recursos necessários para implantar obras que deram a ele a marca de político visionário.

Figura 11 – Ex-prefeito Newton Amaral Franco, terceiro da direita para a esquerda, no lançamento das obras da FIAT Automóveis em Betim.



Fonte: Fotografia gentilmente cedida por Jaime Thales.

Figura 12 – Ex-prefeito Osvaldo Franco inaugurando obra de escola municipal.



Fonte: Fotografia gentilmente cedida por Jaime Thales.

O movimento feito pelo prefeito eleito foi seguido por alguns vereadores daquela legislatura (1977 a 1982), o que garantiu à ARENA (partido que sustentava os militares e o prefeito) o domínio da política local à época. A maior parte dos componentes do legislativo local ainda era de oriundos da sede histórica. Os desdobramentos relacionados à chegada das empresas de grande porte ainda não haviam exercido grande influência no processo político local. Por outro lado, talvez em consequência do atendimento dado por Bio aos moradores de Citrolândia (onde fica Colônia Santa Izabel), a região elegeu dois vereadores na eleição de 1976.

A área do entorno das grandes empresas ainda estava sendo ocupada e, portanto, não oferecia densidade eleitoral bastante para eleger número significativo de representantes. No entanto, Carlos Gomes Teixeira (oriundo da Região de PTB) foi reeleito para aquela legislatura, assim como foram dois vereadores oriundos da Região de Imbiruçu, vizinha à FIAT, REGAP, KRUPP e FMB. A presença dos dois vereadores indicava mudança na composição da Câmara Municipal, embora seja importante ressaltar que tanto o Imbiruçu quanto o PTB, apesar de próximo às novas indústrias, já tinham ocupação anterior à sua chegada (PINTO, 1997).

O município tinha à época um espaço urbano heterogêneo e em transformação, no qual a parte periférica à região da sede experimentava industrialização de grande porte e ocupação

residencial precária. Essa parte da cidade, em sua maioria parcelada, mas ainda sem infraestrutura, conformava um grande vazio urbano, com poucas construções, que se estendia entre a região onde estava a REGAP e a sede municipal. A outra porção do município, onde fica a sede histórica, mesmo tendo ocupação já consolidada naquele momento, ainda apresentava baixo nível de infraestrutura urbana, com pouca pavimentação asfáltica, assim como precárias redes de água e esgoto. Como núcleos urbanos isolados já existiam Vianópolis, com características rurais, e Citrolândia, que surgiu em decorrência da Colônia Santa Izabel.

Aproveitando o relacionamento político aberto com sua transferência para a ARENA, Osvaldo Franco foi a Brasília em busca de recursos do Projeto Comunidade Urbana para Recuperação Acelerada – CURA. Por intermédio do político mineiro Aureliano Chaves, governador à época da inauguração da FIAT Automóveis e vice-presidente do país entre os anos 1979 e 1985, o ex-prefeito teve seu pleito atendido. Com o aporte financeiro da Caixa Econômica Federal foram realizadas obras em Betim suficientes para dar a fama de político visionário ao ex-prefeito:

O Prefeito Osvaldo Franco qualificou a cidade com obras importantes [...] Obras em quantidade, transformando a cidade num grande canteiro de obras [...], gerando melhorias que saltavam aos olhos, gerando emprego e renda e valorizando os espaços (Valter Teixeira – entrevista concedida em 05/12/2019).

Contudo, é importante destacar que as obras realizadas pelo governo de Osvaldo Franco estavam em larga maioria concentradas na região central da cidade, que ainda tinha uma estrutura urbana precária, e onde estava estabelecida a maior parte das lideranças políticas locais e da densidade eleitoral do município. Por outro lado, naquele momento, a vizinhança da FIAT Automóveis, principalmente a região do Teresópolis, era ocupada de forma espontânea, intensa e sem controle por parte do poder público municipal. Sendo assim, a ação do executivo ficava dividida entre a premência do controle de uma ocupação espontânea em curso e a necessidade de modernizar a estrutura urbana da sede do município que acomodava uma refinaria de petróleo e uma montadora de veículos:

[...] era esgoto para tudo que era lugar, não havia rede de esgoto [...] e o Osvaldo começou a articular [...]Eu ia com o Osvaldo no Aureliano, ele era o vice-presidente, aí falava “chefe, o senhor tem que ajudar Betim, o senhor começou lá, o senhor implantou lá isso, implantou isso, então o senhor tem que nos ajudar lá, e o general Golberi precisa de autorizar os Projetos Cura da Caixa para nós”, eu lembro como se fosse hoje, ele pegou no telefone assim olha, ligou, conversou, foi a primeira vez que o general Golberi recebeu um prefeito, recebeu Osvaldo Franco [...].

[...] e aí a Andrade Gutierrez nessas alturas já estava ajudando a alocar o projeto Cura, eles estavam fazendo tudo, a Andrade Gutierrez bancaria todos os projetos, porque a prefeitura não teria condições de bancar [...].

[...] Aí asfaltou [...] Água e esgoto, Cemig, fez passeio, meio fio [...] primeiro foi o Cura 1, depois teve o Cura 2, o Cura 2 é que foi as artérias [...] As avenidas sanitárias. Junto, em seguida, foi em seguida [...] 1978 o Cura 1, depois o Cura 2 foi no início de 1979 (Fernando Mendonça, ex-presidente do legislativo municipal – entrevista concedida em 02/05/2019).

O relato de Fernando Mendonça ilustra como se estabeleceram as relações entre lideranças políticas locais, estaduais e nacionais, que acabaram viabilizando obras importantes para Betim. A centralização de recursos em nível federal nas mãos dos militares fazia com que muitos municípios, através dos seus dirigentes, ficassem atados ao regime militar.

Figura 13 – Obras da Ponte do Rio Betim entre Rua Dr. Gravatá e Rua do Rosário, 1980.



Fonte: Site do Instituto da Memória e do Patrimônio Histórico e Cultural de Betim – IMPHIC.

No decorrer da década seguinte esse quadro começou a ser alterado e mudanças profundas foram observadas nas mais diversas frentes e em diferentes escalas. Os anos 1980 iniciaram com uma dinâmica demográfica distinta: a população urbana de Betim havia saltado significativamente em número e proporção à rural, se comparada com aquela do início da década de 1970. A maior parte dos novos betinenses era formada por imigrantes que chegavam à cidade em busca de oportunidades no setor industrial, as quais nem sempre eram alcançadas.

Anos adiante, o vazio político deixado pelas mortes prematuras de Newton Amaral Franco, em 1985, e de Osvaldo Franco, no início de 1991, somado ao movimento pelo retorno da democracia no país, permitiu o aparecimento de novas lideranças na arena política local, as quais se consolidariam naquela década e ainda hoje exercem influência no município.

O Partido dos Trabalhadores – PT é um exemplo, ele foi constituído na cidade no final dos anos 1970, de acordo com Carlos Roberto de Souza³⁴. O ex-secretário municipal recorda que o PT foi organizado em Betim por um pequeno grupo de jovens, que estava envolvido com os trabalhos das Comunidades Eclesiais de Base – CEB. O movimento, que era ligado à Igreja Católica e influenciado pelo pensamento da Teologia da Libertação, teve grande penetração no Brasil durante os anos 1970 e 1980 e na cidade apoiou a iniciativa de alguns jovens que buscavam alternativas para combater a desigualdade e a precariedade presentes no município que enriquecia, mas via sua população pobre, realidade que ilustrava o argumento de Preteceille (1994), para quem o sucesso na economia não significa desenvolvimento social.

A característica das transformações em curso na época sejam elas urbanas, demográficas, econômicas ou políticas, deu suporte ao surgimento do PT. Da mesma forma, pode-se considerar como aliada ao estabelecimento do partido em Betim a falta de resposta do poder público municipal às novas demandas populares. A região do Teresópolis, vizinha à FIAT Automóveis, era ocupada espontaneamente e de forma acelerada, conforme relata Carlos Roberto de Souza, fator de incentivo aos discursos que exigiam mudanças na condução da administração do município:

[...] Espontaneamente, como é o caso do Teresópolis, que da noite para o dia virou uma grande favela, um núcleo urbano maior do que qualquer outro núcleo urbano, até o próprio centro ali, o Teresópolis passou a ser maior, o crescimento naquele período dobrava [...] Em cinco anos dobrava a população da cidade, e a cidade nunca se preparou para receber esse fluxo migratório [...] (entrevista concedida em 23/04/2019)

O cenário de território vazio havia sido radicalmente alterado já antes de 1980. O que eram quadras desabitadas (conectadas por vias precárias e sem pavimentação) foram ocupadas por pessoas que chegavam em Betim buscando trabalho e melhores condições de vida. A figura abaixo (Figura 14) mostra alguns poucos barracos em construção no momento em que a terraplenagem da FIAT Automóveis era feita. Poucos anos adiante esta região já estaria toda ocupada, mesmo que a infraestrutura não estivesse disponibilizada.

³⁴ Em entrevista concedida no dia 23/04/2019.

Porém, mesmo com todas as transformações já em curso à época - com destaque para o considerável crescimento demográfico na região de Teresópolis, em toda a década de 1970 – os governos pareciam não reconhecer as mudanças. De acordo com informações da Prefeitura Municipal de Betim³⁵, foram somente três as escolas e um único posto de saúde construído na região naquele período. Esse desencontro entre aumento da demanda e baixa oferta de serviços públicos e infraestrutura urbana geraria reflexos na política local poucos anos adiante. Menos de uma década após o fim da primeira administração de Osvaldo Franco, o PT, que iniciava sua trajetória em Betim, assumiria o executivo municipal rompendo com a lógica de governar a cidade para o centro e não para todo o município.

Figura 14 – Terraplenagem para implantação da FIAT, 1974.



Fonte: Acervo particular de Jaime Thalles, gentilmente cedida ao autor.

2.5. Industrialização, urbanização e a institucionalização do planejamento

A experiência brasileira de trato com as cidades não foge à regra adotada frequentemente pelos países periféricos, que recorre ao repertório utilizado nos países centrais como alternativa tardia e deslocada da realidade (MARICATO, 2000). É assim no presente e foi

³⁵ Dados disponibilizados pela Secretaria Municipal de Educação e Saúde, conforme tabelas dos Anexos A e B.

assim no passado. Belo Horizonte é um exemplo, a capital de Minas Gerais nasceu inspirada no desenho barroco de cidades - pouco afeito à topografia encontrada em Curral Del Rei – já em fins do século XIX.

A história mostra que a instalação das fábricas nas cidades - a partir da Revolução Industrial - implicou a interpretação de que o processo de industrialização as desorganizou urbanística e socialmente. Essa compreensão demandou a formulação de uma nova ordenação espacial. Conseqüentemente, para lidar com os desafios impostos pela presença da indústria nas cidades foram desenvolvidos os mais diversos modelos urbanísticos.

Dentre as propostas apresentadas, aquelas vinculadas à corrente denominada progressista/racionalista, exerceram grande influência sobre o urbanismo brasileiro. “[...] à medida que as ‘mazelas’ geradas pela concentração populacional e industrial vão surgindo no processo de expansão do capitalismo, vão sendo importadas também as ‘soluções’ [...]” (MONTE-MÓR, 2007, p.73).

Enquanto o Palácio Capanema era projetado e construído no Rio de Janeiro, no final dos anos 1930, havia no país um esforço pela industrialização da economia (OLIVEIRA, 2003). As lideranças políticas mineiras atuavam para inserir o estado naquele ciclo de desenvolvimento, atraindo atividades industriais para a região periférica de Belo Horizonte, longe do núcleo de moradia da capital. Assim, seguindo a tendência vigente à época, alguns projetos estratégicos de intervenção urbana foram executados na cidade e nas suas proximidades, com destaque para Pampulha, em Belo Horizonte, e a Cidade Industrial.

Mesmo tendo diferentes finalidades, uma voltada para a moradia e o lazer e a outra para a produção industrial, as duas intervenções representam o resultado do esforço estatal mineiro no sentido de modernizar a capital e a economia regional. Já nos moldes do que defendia a corrente progressista-racionalista em relação à organização das cidades, Belo Horizonte e seu entorno avançavam sob o comando do prefeito JK, e do governador do estado, Benedito Valadares:

[...] Desta feita o urbanismo se volta para a cidade industrial, e assim as correntes de pensamento surgidas no início do século XX nos países desenvolvidos já exercem uma influência substantiva sobre os arquitetos e engenheiros no Brasil e os novos projetos incorporam os conceitos modernos de racionalidade espacial, hierarquização de espaços habitacionais, cinturões verdes de proteção ambiental, zoneamento, etc. [...] (MONTE-MÓR, 2007, p.73)

No caso mineiro, coube ao poder público planejar e executar o que foi compreendido como estratégico para que Minas Gerais usufruísse daquele ciclo de desenvolvimento do país. Em paralelo, atuando de forma especulativa, agentes do mercado imobiliário loteavam as terras do entorno do centro para receber os trabalhares das indústrias, na periferia da capital, onde está Betim. Esse processo, que gerou um número assombroso de parcelamentos aprovados no município, os quais ainda hoje não foram completamente ocupados, se estendeu por décadas e exigiu atenção por parte das autoridades locais.

Era necessário atuar sobre os problemas do cotidiano, os quais se avolumavam nas cidades demandando soluções técnicas e políticas. O urbanismo voltado para execução de projetos estratégicos não atendia a esta demanda e assim um modelo diferente do praticado era necessário, principalmente para as cidades, ou para as partes das cidades, onde o urbanismo de luxo não chegava. Por consequência, passa a ser considerado o uso dos planos diretores, como fruto da experiência norte-americana do início do século XX, para enfrentar uma realidade de acelerada urbanização com escassez de amenidades coletivas.

A lógica de compreensão das cidades e dos seus problemas foi sendo alterada durante as décadas que seguiram. Suas deficiências eram percebidas como problemas técnicos, afetos à administração urbana, e assim pressupunham atenção contínua do poder público. Essa forma de agir e pensar diferenciava o modelo que adotava os planos diretores daquele que era voltado para a intervenção pontual e estratégica sobre as cidades, algo que mesmo assim não deixou de existir:

[...] representa uma ruptura com o modelo anterior, por incorporar, assim, a idéia de processo contínuo de planejamento, inserido no contexto político-administrativo como atividade normativa perene, onde o plano representava uma sistematização no médio prazo dos objetivos a serem atingidos a partir de ações de curto prazo [...] (MONTE-MÓR, 2007, p.80).

O poder público, na lógica dos planos passa a ser demandado a lidar com as questões relacionadas à prestação de serviços de consumo coletivo nas cidades, e, assim, a atuação dos engenheiros na esfera urbana passa a ser ressaltada. As cidades eram vistas como aglomerações urbanas que deveriam ter seu espaço organizado pelo equacionamento técnico, pela correta localização de empreendimentos capazes de direcionar a expansão espacial e pela edição de instrumentos legais.

Durante o período de trinta anos entre 1945 e 1975, conhecido como os “trinta gloriosos”

(MATTOS³⁶ apud MARICATO, 2000), ou “anos dourados” (HOBSBAWM³⁷ apud MARICATO, 2000), o Estado ganhou protagonismo na execução de ações de planejamento. A ele caberia, dentro de uma visão keynesiana e fordista, cumprir a função de garantir equilíbrio econômico e social, evitando possíveis disfunções geradas pelo mercado. Foi essa a matriz teórica, na qual o Estado é tido como elemento portador da racionalidade, que embasou o ensino e a prática do planejamento urbano e regional também no Brasil (MARICATO, 2000).

Durante os “trinta gloriosos” o planejamento do território foi valorizado nos países centrais, o que gerou desdobramentos nos países latino-americanos. As ações da Comissão Econômica para a América Latina (CEPAL) – criada em 1948 dentro da estrutura da Organização das Nações Unidas (ONU) – influenciaram o uso da estratégia em diversos países da região, inclusive no Brasil. Celso Furtado, economista brasileiro vinculado ao órgão entre os anos 1949 e 1957, foi um defensor do uso do planejamento territorial no país³⁸.

Entretanto, mesmo com todo o esforço empreendido no sentido de fortalecer o uso do planejamento como ferramenta de desenvolvimento territorial, a forma como o governo central brasileiro ainda encarava a questão urbana não havia sido modificada. Independentemente da aceleração do processo migratório rumo às cidades, incentivado pela industrialização pós-1950, as intervenções pontuais nas áreas de luxo continuavam sendo o comum de se fazer:

[...] Até 1964, o planejamento do espaço urbano continuaria sendo encarado pelo governo federal como "artigo de luxo", reservado aos grandes projetos políticos, onde o caráter nobre do empreendimento exigia um toque artístico e uma funcionalidade técnica compatíveis com a grandeza da obra. A partir de então, com a ruptura do pacto social populista, a ação do Estado modificar-se-ia radicalmente, culminando na institucionalização do planejamento urbano [...] (MONTE-MÓR, 2007, p.81).

O primeiro plano diretor aprovado em Betim (1968) pode ser considerado um fruto desse processo. Se por um lado o município ainda sofria os desdobramentos de intervenções urbanas voltadas para a inserção de Minas Gerais na moderna economia nacional, levadas a cabo com a construção da Cidade Industrial, por outro, Betim já começava a experimentar o

³⁶ MATTOS, Carlos de. Evolución de las teorías de crecimiento y crisis de la enseñanza en la planificación urbano-regional. **Quivera Revista de Estudios Territoriales**, [S.l.], v. 2, n. 3, p. 37-50, mar. 2000.

³⁷ HOBSBAWM, Eric. **Era dos Extremos: o Breve Século XX. (1914-1991)**. São Paulo, Companhia das Letras, 2003.

³⁸ Durante os governos de Juscelino Kubitschek - JK, Jânio Quadros e João Goulart, Celso Furtado trabalhou no governo federal na implantação de uma política nacional de desenvolvimento regional, tendo sido responsável pela implantação da Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste – SUDENE (MARICATO, 2000).

que viria a acontecer com a modernização da economia do estado, primeiramente com a instalação da REGAP, também em 1968, logo depois com a chegada da FIAT Automóveis, em 1976.

2.5.1. A institucionalização do planejamento urbano em Betim

Na esfera federal foi instalada a estrutura para gerir a questão urbana em nível local. Em 1964, ano da instalação do regime ditatorial militar, foi criado (por meio da Lei Federal Nº 4.380/1964) o Banco Nacional de Habitação (BNH) e o Serviço Federal de Habitação e Urbanismo (SERFHAU). Mais adiante (por meio da Lei Federal Nº 5.107/1966), o governo militar instituiu o Fundo de Garantia por Tempo de Serviço (FGTS), que disponibilizaria recursos financeiros para as ações do BNH, assim como para aquelas do Fundo de Financiamento de Planos de Desenvolvimento Local Integrado (FIPLAN), que havia sido criado junto com o Sistema Nacional de Planejamento Local Integrado (SNPLI), também em 1966, através do Decreto Federal Nº 59.917/1966 (MONTE-MÓR, 2007).

A estrutura criada pelos militares previa lidar com questões que surgiam em um país que havia atingido a maioria urbana havia pouco e que desenhava sua estratégia de expansão industrial no país:

As cidades brasileiras, e principalmente as metrópoles, passaram a se apresentar como focos de problemas e surgiu a necessidade de instrumentos de controle social e econômico, pois as aglomerações urbanas se tornavam ao mesmo tempo elemento de destaque no modelo político-econômico que se tentava implantar (MONTE-MÓR, 2007, p. 82)

Betim experimentou esse processo estando localizada ao lado da capital e do centro da produção industrial mineira de então, Contagem. O município havia sido parcelado visando a receber os trabalhadores da Cidade Industrial. Indo além, com a chegada da REGAP, a cidade foi inserida no centro do debate sobre a necessária modernização da indústria estadual. Uma das respostas dadas pelo município de Betim aos desafios apresentados no fim da década de 1960 foi a implantação de uma política pública local voltada para o planejamento territorial.

Com suporte de consultoria prestada pelo escritório carioca MMM Roberto, o município aprovou seu primeiro plano diretor. Pela Lei Municipal Nº 862, de 16 de setembro, de 1968, Betim iniciava sua trajetória de uso do instrumento, a qual chega aos dias atuais. O ex-secretário municipal e arquiteto, José Abílio Belo Pereira, em entrevista relatou o momento

que conseguiu recuperar informações relacionadas ao plano de 1968, já nos anos 1990, em sua passagem pela Prefeitura Municipal de Betim: “[...] 1968, isso mesmo [...] o primeiro [...] esse Plano Diretor, [...] a gente recuperou ele lá no Rio de Janeiro com a MMM Roberto. [...] a gente recuperou o mapa” (José Abílio Belo Pereira, entrevista concedida em 03/05/2019).

O plano aprovado em 1968 estabelecia em seu artigo primeiro a intenção do legislador betinense de fazer uso de um instrumento que permitisse ordenar e regular o desenvolvimento urbano municipal, conforme pode ser aferido pela redação dada ao texto da lei, que segue abaixo:

Art. 1º - Fica instituído o Plano Diretor Urbanístico de Betim, com o objetivo de orientar e controlar o desenvolvimento territorial e sócio-econômico municipal, e cuja execução será procedida com a observância das normas estabelecidas nesta lei.

§ 4º - Desde a Publicação desta Lei, os arruamentos, os loteamentos e as edificações particulares e públicas, bem como as obras e os serviços públicos do Município de Betim, de responsabilidade de quaisquer órgãos ou empresas, ficam sujeitas às diretrizes do Plano, e a execução de novos Projetos dependerão da prévia aprovação da Comissão Técnica do Plano. (Betim, Lei Municipal Nº 862, de 16 de setembro, de 1968)

O plano diretor foi aprovado para se transformar no instrumento legal que possibilitaria aos gestores municipais atuar no controle do parcelamento, uso e ocupação do solo. Ele e os instrumentos que foram regulamentados a partir da sua aprovação estabeleceram regras de intervenção na cidade que estiveram válidas por longo período. Alguns desses instrumentos, é verdade, permaneceram válidos até o segundo mandato da prefeita Maria do Carmo Lara (2009 / 2012), quando foram substituídos, como no caso do Código de Obras e da Lei de Parcelamento do Solo.

Com o plano de 1968 o município reconheceu, por exemplo, a existência dos diversos loteamentos aprovados nas décadas anteriores (1940, 1950 e 1960) que ainda não haviam sido implantados. Para lidar com esses loteamentos foram criados zoneamentos específicos na legislação municipal, que assim se comprometia com o passivo gerado pela ação do mercado imobiliário no passado³⁹. Conforme artigo sexto daquele plano, as Áreas de Expansão Urbana - 1, 2 e 3, delimitavam a parcela do território municipal voltada para o crescimento da mancha urbana e a dividia em três, uma próxima à divisa com Contagem, AE-2, uma vizinha à sede histórica do município, AE-1, e as demais espalhadas pelo território municipal:

³⁹ Os Art. 5º, Art. 6º e Art. 7º do plano dedicam-se à definição do zoneamento e de regras de uso e ocupação do solo. As informações ali presentes são complementadas por anexos que detalham em mapas e tabelas as informações contidas no texto principal. Infelizmente, não foi possível conseguir acesso aos mesmos, o que permitiria análise mais aprofundada das diretrizes então apresentadas.

[...] Art. 6º - A área abrigada pelo Plano Diretor Urbanístico fica dividida da seguinte forma: [...]

[...] V - Área de Expansão Urbana 2 (AE-2)

VI - Área de Expansão Urbana 3 (AE-3) [...]

§ 2º - As áreas de expansão Urbana 1 a 2, compreendem os atuais grupamentos urbanos conhecidos pelos nomes de Betim Industrial, Jardim das Alterosas e PTB (AE1), Maria Flávia, Teresópolis e Imbirucu (AE-2).

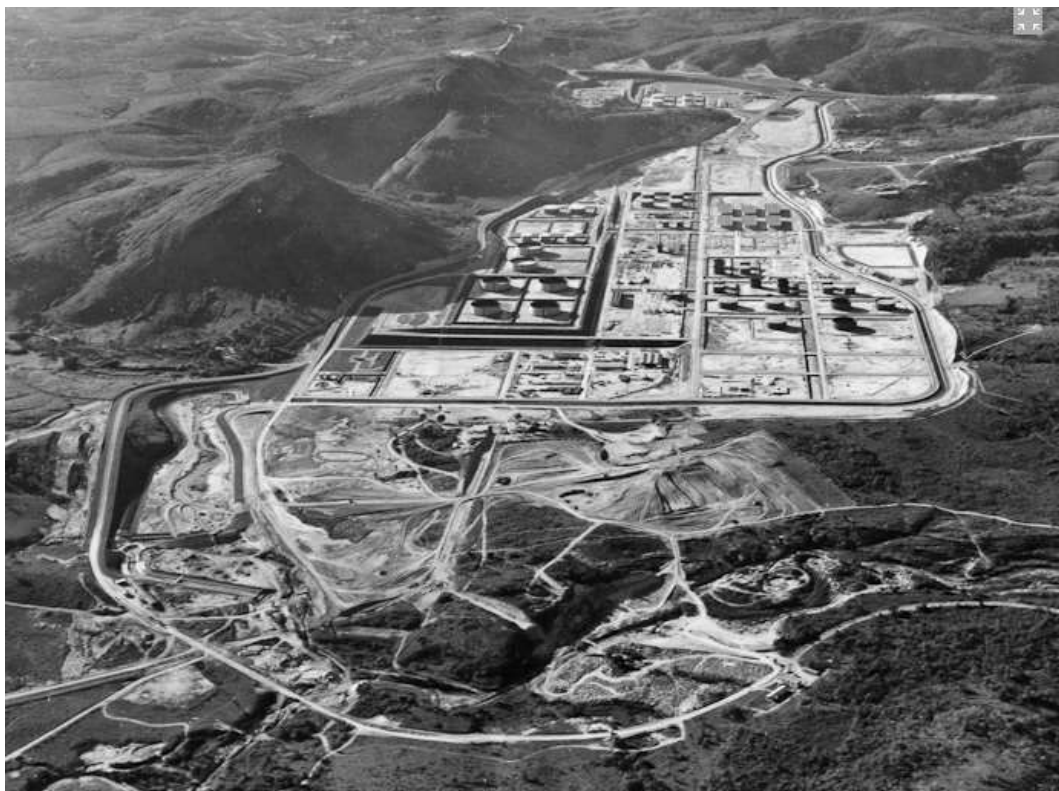
§ 3º - A área de Expansão Urbana 3 (AE-3) compreende todos os demais loteamentos aprovados pela Prefeitura Municipal até a data de promulgação desta Lei, não abrangendo as áreas de I a V, acima [...] (Lei Municipal 862/1968).

Em contraposição, o plano incorporou a necessidade de regular os novos projetos de parcelamentos do solo. Fez isso ao estabelecer as normas especificadas no Capítulo IV da lei, mas previu a futura regulamentação do assunto em legislação própria. No ano seguinte, pelo Decreto Municipal de Número 237/1969, foram estabelecidas as normas locais para regulação da atividade de parcelamento do solo em Betim.

Além da atenção dada à regulação e ao controle do processo extensivo e intensivo de loteamento do território municipal liderado por interesses privados, os gestores públicos da ocasião demonstraram outros interesses com o plano de 1968. Em seu conteúdo ficou expressa a intenção de dinamizar as atividades do setor secundário na cidade. Dessa maneira, o Plano Diretor de 1968, no artigo que tratava do zoneamento do território, institui a Zona Industrial (ZI), dentro da área já urbanizada, assim como a Área de Expansão Industrial (AI), fora daquele perímetro. Essa última (AI), espacializava no território o objetivo municipal de aprofundar sua experiência no processo de industrialização de grande porte que começava a experimentar com a instalação da REGAP, em 1968.

Os mapas relativos ao Plano Diretor de 1968 não foram encontrados nos arquivos da Prefeitura Municipal de Betim, sendo o acesso possível somente aos textos da lei. Entretanto, a localização aproximada da AI, pode ser presumida a partir das declarações do ex-vereador e ex-presidente do legislativo betinense, Fernando Mendonça, em entrevista concedida no dia 2 de maio, de 2019, na qual indicou a área localizada nos fundos da REGAP: “[...] na região do João do Quebra, na região do Bandeirinhas, ali no fundo da Refinaria Gabriel Passos [...]aonde é hoje a FIAT Automóveis. [...] Naquela região ali” (Fernando Mendonça).

Figura 15 – Imagem aérea REGAP, 1968.



Fonte: Acervo particular de Jaime Thalles, gentilmente cedida ao autor.

A fotografia acima mostra a REGAP no ano de sua inauguração. Ao Norte da sua área está a BR-381, que segue no sentido Leste-Oeste ligando Belo Horizonte a São Paulo e possibilitando o acesso a alguns dos loteamentos que haviam sido aprovados às suas margens, já em território betinense, nos anos anteriores. À esquerda da foto e acima é possível ver algumas ruas abertas sobre a hoje estabelecida Região de Teresópolis e a área onde viria a ser construída e inaugurada, em 1976, a FIAT Automóveis.

A busca por um ciclo de desenvolvimento vinculado ao setor secundário da economia, que está expresso no zoneamento proposto pelo plano diretor de 1968, pode ter influenciado as decisões de planejamento tomadas pelo estado de Minas Gerais em relação a Betim, anos depois. De acordo com o arquiteto José Abílio Belo Pereira, o governo estadual via no território betinense um espaço propício para a expansão das atividades vinculadas à indústria. Segundo o arquiteto, terras foram desapropriadas pelo governo estadual para a implantação de distritos industriais na cidade, as quais, anos mais tarde serviriam para acomodar empresas relacionadas ao processo de modernização da indústria mineira:

[...] o estado tinha, inclusive, desapropriado [...] e estabelecido algumas grandes diretrizes para Betim [...].

[...] aquela fazenda ali atrás da FIAT [...] era para ser um grande distrito industrial [...] ali para baixo um pouquinho. Aquilo tudo já eram terras do estado para ser distritos industriais [...] a ideia é que ali tivesse muitos distritos industriais [...] (José Abílio Belo Pereira, entrevista concedida em 03/05/2019).

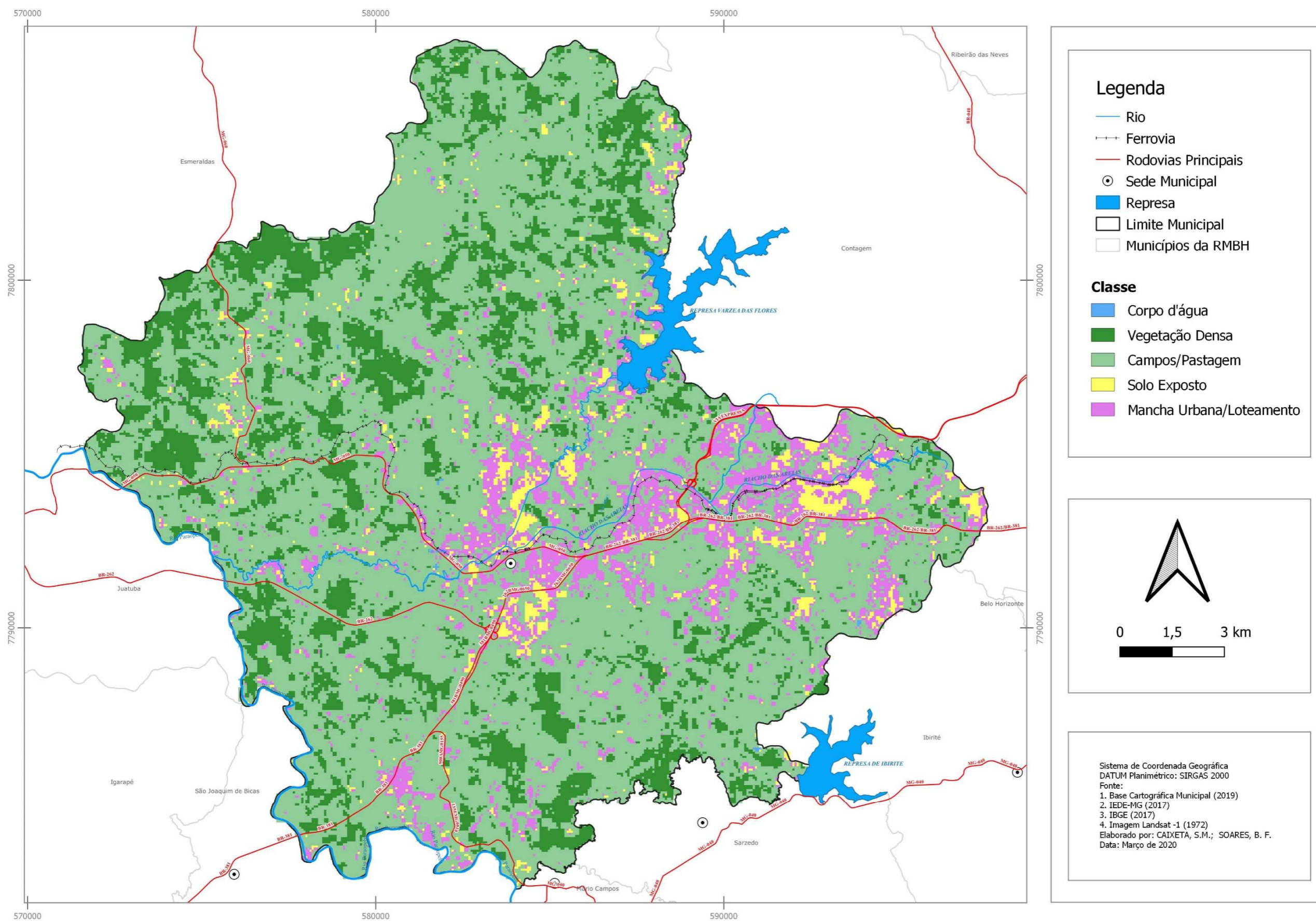
A declaração acima indica a mesma região mencionada por Fernando Mendonça como sendo prevista para a expansão industrial em Betim. Portanto, é possível concluir que aquela era a região gravada no Plano Diretor de 1968 como AI. Sendo assim, longe da sede municipal e inserida no vetor industrial criado a partir de Belo Horizonte no sentido de São Paulo, às margens da BR-381, Betim planejava acomodar as atividades que poderiam promover o desenvolvimento do setor secundário.

O plano de 1968 inaugurou a cultura do planejamento urbano no município de Betim. O número de leis municipais relacionadas ao tema a partir daquela data é considerável, como pode ser verificado no site do poder legislativo betinense⁴⁰. O plano, assim como a experiência futura de planejamento urbano de Betim, parece ter alimentado e ter se alimentado daquilo que ocorria e era proposto para a região em que Betim está inserida, conforme indica José Abílio Belo Pereira em sua entrevista.

A imagem de satélite abaixo (Figura 16) mostra a estrutura urbana de Betim no início dos anos 1970. O que é apresentado difere pouco daquilo que o plano de 1968 tomou como objeto de trabalho. Conforme dito, um território parcelado às margens da BR-381/262, mas ainda pouco ocupado inclusive na sede histórica. Cabe ressaltar a presença da REGAP na região que anos mais tarde receberia a FIAT Automóveis e outras indústrias de grande porte. É relevante também indicar a baixa ocupação residencial percebida nessa imagem, o que seria modificado já a partir daquela década com a chegada do contingente populacional que viria a ocupar os lotes à época ainda vazios.

⁴⁰ Disponível em: <https://legislativo.camarabetim.mg.gov.br/NormaJuridica?returnUrl=%2F>. Acesso em 25 de julho de 2020

Figura 16 – Mancha Urbana de Betim em 1972.



Fonte: Indicada no mapa.

A experiência de planejamento territorial local acabou se misturando com a metropolitana, que à época estava em gestação e seria institucionalizada poucos anos depois, com a criação da RMBH e do seu órgão de planejamento, a Autarquia de Planejamento da Região Metropolitana de Belo Horizonte (PLAMBEL).

É importante considerar também a experiência de planejamento inaugurada na cidade de Contagem, vizinha que guardava um dos motores de desenvolvimento econômico da região e do estado, a Cidade Industrial. Em 1968, o município criou o seu Escritório de Planejamento Urbano de Contagem (EPUC), que elaborou uma série de estudos considerando não somente o território municipal, mas sua inserção regional. Dalí saíram importantes projetos de repercussão metropolitana, dentre os quais vale destacar a construção da Represa de Várzea de Flores, em consórcio com Betim, e a instalação da Central de Abastecimento da Área Metropolitana (CEASA), que levou o então governador do estado, Israel Pinheiro, a desenvolver estudos sobre a região do entorno de Belo Horizonte, os quais sustentariam a decisão locacional do equipamento junto ao governo federal (TONUCCI FILHO, 2012).

Por fim, vale destacar a experiência de planejamento do próprio governo do estado, que desde os anos 1950 se dedicava a elaborar estudos e criar uma estrutura que fosse capaz de alavancar o desenvolvimento estadual. Durante os anos 1950 e 1960, Minas Gerais trabalhou pela criação do BDMG, do INDI e da CDI, que serviram para formular estratégias de desenvolvimento econômico do estado, inclusive viabilizando a modernização do seu parque industrial, com destaque para a vinda da FIAT (DINIZ, 1981). Nestes órgãos foram formadas as pessoas que logo adiante estariam à frente do exitoso processo de instalação e planejamento da RMBH pelo PLAMBEL, que viria a funcionar nas duas décadas seguintes.

É fundamental perceber como todo esse acúmulo em relação ao planejamento foi absorvido por agentes públicos e privados de Betim e influenciou as políticas locais de desenvolvimento e regulação do território durante as últimas décadas. Com o passar dos anos e com as transformações que ocorreram, e ainda ocorrem, a partir da instalação da grande indústria na cidade, diversos têm sido os instrumentos de planejamento editados no município. Contudo, cabe pontuar que apesar de serem importantes para lidar com uma dinâmica acelerada de urbanização, a simples existência dos instrumentos legais não é o suficiente para resolver as distorções geradas pela mesma, já que todo o arcabouço legal urbano apresenta-se como uma possibilidade de conquistas que somente serão atingidas com a luta política dos diversos atores sociais interessados e articulados para tal (BALDEZ, 2003).

Em Betim, a experiência recente tem demonstrado que a disputa política em torno do tema tem se dado de forma desigual. Ela pende a favor do capital, que, por estar bem instrumentalizado, tem conseguido levar adiante seus planos e realizá-los em parceria com o poder executivo local através do uso de novos instrumentos legais. Os cidadãos, desarticulados, malformados e desinformados, em sua maioria, conseguem perceber as modificações no território, mas, por outro lado, parecem não imaginar como interferir neste processo a seu favor.

2.5.2. Betim no contexto do planejamento metropolitano

O crescente e concentrado processo de urbanização nas grandes cidades brasileiras levou à instituição das primeiras regiões metropolitanas (RMs) no país, por meio da Lei Federal Complementar número 14/1973. Inicialmente foram criadas oito RMs ⁴¹, dentre as quais a RMBH.

No ano seguinte, a Lei Estadual número 6.303/1974 criou o PLAMBEL, órgão técnico que compunha a estrutura de gestão metropolitana e que foi responsável por inúmeros estudos e projetos para a região no período de sua atuação, até em 1996, quando foi extinto.

O PLAMBEL surgiu como um plano - Plano Metropolitano de Belo Horizonte - que foi elaborado com recursos federais disponibilizados pelo SERPHAU, órgão da administração federal, repassados à Fundação João Pinheiro (FJP), entidade vinculada à estrutura administrativa do Governo de Minas Gerais. À época governava o estado Rondon Pacheco, que era homem de confiança do regime ditatorial vigente, e o país estava sob o comando do General Médici (TONUCCI FILHO, 2012).

O plano elaborado pelos técnicos da FJP surgiu como desdobramento de consultoria prestada ao governo do estado pela empresa Hidroservice, que havia sido contratada para a elaboração do 'Plano Preliminar de Desenvolvimento Integrado da RMBH, em 1969. A Hidroservice indicou a necessidade de elaborar o plano de desenvolvimento integrado para a aglomeração metropolitana de Belo Horizonte, ainda formalmente inexistente. Como resultado a consultoria propunha, dentre outras questões, que a delimitação da RMBH abrangesse quatorze municípios, dentre eles Betim, o que posteriormente foi oficializado com a

⁴¹ Em 1974, após a fusão do Estado da Guanabara com o Estado do Rio de Janeiro, foi criada a Região Metropolitana do Rio de Janeiro.

aprovação da Lei Federal 14/1973 (TONUCCI FILHO, 2012).

A equipe que elaborou o Plano Metropolitano de Belo Horizonte foi posteriormente incorporada ao PLAMBEL, que viria a ser integrado ao Sistema Estadual de Planejamento, do qual faziam parte o BDMG, o INDI e a própria FJP, seu berço (TONUCCI FILHO, 2012).

Em seus primeiros anos de funcionamento, durante a década de 1970, o PLAMBEL desenvolveu inúmeros estudos de interesse metropolitano. Dentre os vários trabalhos elaborados naquele período cabe destacar o “Plano de Ocupação do Solo da Aglomeração Metropolitana”, o “Plano de Desenvolvimento Integrado Econômico e Social da RMBH (PDIES-RMBH)”, o “Projeto da Via Expressa Leste-Oeste” e diversas pesquisas que geraram importantes documentos⁴².

Personagem a ser destacado nesta história é o arquiteto José Abílio Belo Pereira, que trabalhou como técnico do PLAMBEL em um período importante de sua história, durante os anos 1977 e 1984, e que anos mais tarde viria a coordenar o processo de elaboração do Plano Diretor de Betim (aprovado em 1996). Em entrevista concedida em 03/05/2019, o arquiteto relata o uso do acervo produzido pelo PLAMBEL como fonte de informação para a elaboração da legislação urbanística betinense décadas adiante:

[...] entrou no Plano Diretor de Betim, a chamada alça, ou a Via de Contorno de Betim; no PLAMBEL já existia um esboço daquilo [...]. [...] já tinha alguns princípios do que a gente fez em Betim, [...] alguns princípios foram trazidos dos pensamentos do PLAMBEL [...]. (Arq. José Abílio Belo Pereira)

Os estudos desenvolvidos pela autarquia rapidamente passaram a gerar desdobramentos na legislação urbanística de alguns municípios da região: Belo Horizonte com a aprovação da Lei Municipal 2.662/1976, e Nova Lima, Lagoa Santa e Betim, já nos anos 1980, tiveram a regulação do uso e ocupação do solo inspirada pelos estudos do órgão (TONUCCI FILHO, 2012). Em Betim, a Lei Nº 1.744 de 22 de agosto de 1986, que tratava do uso e ocupação do solo na região central da cidade, foi aprovada em um momento que o município sofria os impactos da rápida ocupação de loteamentos existentes nas franjas da sua sede e na vizinhança do novo núcleo que se estabelecia com a ocupação industrial de grande porte.

De acordo com José Abílio Belo Pereira, o PLAMBEL desempenhou papel central na estruturação da RMBH, no planejamento do seu desenvolvimento e na construção de uma

⁴² Destacam-se: O Mercado de Terras na RMBH, Análises setoriais da economia urbana e o setor industrial, Evolução demográfica da RMBH 1940-1980 e Diagnóstico das áreas industriais na RMBH.

cultura local de ordenamento territorial. Na entrevista concedida, o arquiteto discorreu sobre o assunto e apontou uma das tarefas executadas à época de sua passagem pelo órgão - a proposição do macrozoneamento para a região metropolitana. Fica clara a partir de sua fala a influência da autarquia na criação da cultura de planejamento das cidades metropolitanas e da região:

[...] Trabalhei lá sete anos, 1977 a 1984. No período que eu trabalhei no PLAMBEL, eu tinha feito um trabalho que a gente chamou de macrozoneamento da Região Metropolitana de Belo Horizonte [...]. [...] isso obrigou a gente a ter um conjunto grande de informações, de mapas dos municípios, da região metropolitana. O PLAMBEL contratou fotos aéreas, então a gente montou, digamos assim, um banco de dados bastante importante, seja do ponto de vista dos mapas, das informações sociais, econômicas da região metropolitana, de meio ambiente... naquele momento estava começando esse processo de discussão do meio ambiente [...] (José Abílio Belo Pereira, entrevista concedida em 03/05/2019).

Durante seu período de maior poder, na segunda metade dos anos 1970, o PLAMBEL foi responsável por planejar o futuro da região e também por gerir a distribuição de recursos federais entre os municípios metropolitanos e os órgãos da estrutura estadual. Nas palavras de Tonucci Filho (2012), o PLAMBEL funcionou como uma “superprefeitura” na região, o que decorria do poder político e técnico que exercia sobre as prefeituras da RMBH. A força exercida pela autarquia somava-se à situação de fragilidade em que viviam os municípios brasileiros, que haviam tido muitas de suas funções subtraídas pelo regime ditatorial, assim como os recursos financeiros (MONTE-MÓR, 2007). A centralização de diversas políticas setoriais, assim como dos recursos necessários para sua aplicação, no governo central, minimizava a autonomia municipal (RIBEIRO; FERREIRA, 2018).

Simultaneamente ao processo de planejamento metropolitano, a dinâmica urbana era intensificada. Loteamentos aprovados em Betim nas décadas anteriores (1940, 1950 e 1960), que continuavam desocupados e sem infraestrutura mínima, começaram a ser povoados com o anúncio da construção da FIAT. O processo de chegada de novos moradores na cidade acompanhava sua industrialização e ocorria em uma intensidade superior àquela até então experimentada pelo município.

O PDIES-RMBH, elaborado pelo PLAMBEL em 1975, já apontava a necessidade do crescimento descentralizado da RMBH e propunha constituir um segundo centro metropolitano, em Betim. O município, devido à industrialização e à sua estrutura viária estruturante, deveria se consolidar como uma segunda centralidade metropolitana. Ainda que o plano não tenha se consolidado à época, muitas de suas diretrizes permaneceram, o que é

confirmado pelo Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado da RMBH (PDDI – RMBH) – elaborado na década atual e que indica Betim como uma das centralidades metropolitanas propostas para diminuir a pressão sobre a estrutura da capital⁴³.

O fortalecimento da instância metropolitana de planejamento, algo que foi aprofundado no caso estudado devido à qualidade do trabalho desenvolvido pelo PLAMBEL nos seus anos iniciais, acarretou o esvaziamento dessa função municipal, particularmente em Betim. A alteração dessa tendência ocorreu somente nas décadas seguintes, a partir do processo de restabelecimento do regime democrático no país. Em relação à política urbana, foco de interesse deste trabalho, as legislações editadas a partir dos anos 1990 são pautadas pela autonomia do município para planejar e regular a ocupação do espaço urbano. Em Betim, o plano diretor aprovado em 1996 demonstraria o papel central delegado às instâncias locais de poder, a partir da promulgação da Constituição Federal de 1988 (CF88).

⁴³ Para além dos referidos instrumentos de planejamento metropolitano, a diretriz de constituição de uma centralidade metropolitana no município foi perseguida também na legislação urbanística municipal, especificamente nos planos diretores de 1996 e 2007 e na lei de uso e ocupação aprovada em 2012.

Capítulo 3

3. TEMPOS DE OCUPAR E LUTAR PELO ACESSO À CIDADE – A FORMAÇÃO DA PERIFERIA, NOVAS COALIZÕES POLÍTICAS E A ATUAÇÃO DO PODER PÚBLICO MUNICIPAL

As décadas de 1980 e 1990 continuaram a observar o processo de ocupação da terra urbana em Betim com a chegada de imigrantes vindos de diferentes regiões do estado e do país (com maior intensidade do que nas décadas anteriores). A população urbana de Betim aumentou de 74.801 habitantes, em 1980, para 298.116 habitantes, em 2000, de acordo com os dados do IBGE.

A imagem que segue foi feita na Av. Belo Horizonte (principal via comercial no Bairro Jardim Teresópolis). Ela ajuda a compreender o que ocorria à época nessa região da cidade. Uma década antes desse registro, ainda no momento da terraplenagem da montadora, a avenida aparecia como um caminho aberto no meio do que eram somente quadras vazias. Em 1984 a via não havia sido pavimentada, mas já apresentava uma ocupação de sobrados de baixo padrão construtivo. As edificações com uso misto residencial e comercial indicavam a busca pela sobrevivência no espaço de moradia. O monte de tijolos colocado onde deveria ser uma calçada, mostrava que a dinâmica construtiva em curso era intensa. A fotografia consegue traduzir o que era a região vizinha à montadora - nas palavras dos entrevistados algo que fugia ao controle do poder público, contudo, na visão dos moradores parecia um sonho em construção.

Figura 17 – Edificação típica do Bairro Jardim Teresópolis, Betim, em 1984.



Fonte: Acervo de Jaime Thalles - foto gentilmente cedida ao autor.

As duas imagens logo abaixo mostram um panorama do bairro Jardim Teresópolis em um lapso temporal de cinco anos. A primeira feita no momento em que as obras de terraplenagem da FIAT Automóveis aconteciam, entre os anos 1973/1974. A segunda provavelmente 1978/1979 (conforme o fotografado, o servidor público da Câmara Municipal de Betim, Romário Orsini), quando a montadora já havia iniciado sua produção e o bairro localizado do outro lado da BR-381 estava sendo rápida e espontaneamente ocupado.

Figura 18 – Início da terraplenagem da FIAT Automóveis e ao fundo o bairro Jardim Teresópolis ainda desocupado, 1973/1974



Fonte: Acervo pessoal de Jaime Thalles – foto gentilmente cedida ao autor.

Figura 19 – Ao fundo ocupação iniciada no bairro Jardim Teresópolis, 1978/1979.



Fonte: Acervo pessoal de Jaime Thalles – foto gentilmente cedida ao autor

O processo de transformação que havia sido iniciado no município, de acordo com o que indicam as imagens anteriores, seria intensificado a partir do momento que a montadora italiana incorpora um novo modelo de produção. Deixando no passado a lógica fordista (que imperou nos países centrais do sistema capitalista até os anos 1970), a FIAT Automóveis daria um salto produtivo aderindo ao modo flexível de produção [inspirado no Toyotismo japonês (LEMOS *et al*, 2000)]⁴⁴.

A estratégia adotada pela empresa que centralizava a atividade industrial em Betim gerou uma nova onda de impactos no território municipal. As repercussões demográficas são claras, mas não são as únicas a serem observadas. A reorganização produtiva não ficou restrita ao espaço interno da companhia, em sua planta industrial, mas, continuou pelo território, transformando as avenidas municipais em extensões da sua linha de produção conectando-a aos fornecedores (COSTA, 2003), que, portanto, passaram a chegar em grande número no município.

A experiência de ocupação do território vivida por Betim nos anos 1980 e 1990 ajuda a compreender que o processo de reestruturação da economia global (iniciado na década anterior nos países centrais) acirrou diferenças existentes dentro das cidades e entre elas, o que será explorado neste capítulo.

3.1. Globalização e seu impacto sobre as desigualdades entre cidades e nas cidades

Diferentes dimensões da globalização econômica levam a distintas consequências espaciais e urbanas. É possível observar a concentração das funções centrais (serviços informacionais e financeiros) vinculadas à economia globalizada nas cidades globais (pouco numerosas). Por outro lado, é possível perceber a crescente descentralização das funções globalizadas em uma hierarquia urbana transformada e que atinge um número enorme de cidades espalhadas pelo mundo (PRETECEILLE, 1994).

Dessa forma, parece não ser o bastante analisar o rebatimento espacial e urbano da globalização em relação às suas funções centrais. É fundamental compreender o processo na perspectiva das suas funções secundárias, dominadas, hierarquizadas e externalizadas, aquelas funções cujos efeitos extrapolam as próprias cidades globais. Elas avançam sobre outras formas de estruturação espacial e urbana, quais sejam: as regiões industriais, as cidades

⁴⁴ O modelo flexível introduzido pela FIAT Automóveis a partir da segunda metade da década de 1980 será apresentado com mais detalhes no Capítulo 4.

médias e as metrópoles dos países em vias de desenvolvimento (PRETECEILLE, 1994). Essa perspectiva apresentada pelo autor se aproxima da realidade betinense, que assim pode ser considerada uma cidade globalizada - cidade industrial, inserida na RMBH e onde o processo de globalização econômica exerce influência em consequência da atuação da FIAT Automóveis.

As cidades globalizadas são quase todas as cidades mundiais, que de maneira mais ou menos intensa são tocadas pelo processo de globalização (MARCUSE; KEMPEN, 2000). Independentemente de estarem posicionadas no topo ou na base deste processo, as cidades são influenciadas por ele. Os impactos não são necessariamente percebidos da mesma forma em todas elas, o que leva à constituição de cidades globalizadas que não apresentam características uniformes.

Em relação aos países de economia periférica, Sassen (1998) apresenta duas formas de interferência do processo de globalização sobre as cidades. Primeiro, o fortalecimento da característica primacial de algumas delas, como São Paulo, no Brasil (espaço concentrador de riqueza e de pessoas, fenômeno acentuado com a globalização da economia). Segundo, o surgimento das cidades constituídas como zonas de processamento das exportações (fora das grandes aglomerações urbanas acabam contribuindo para o aparecimento de novos polos de crescimento), como observado em diversas regiões do país, inclusive em Betim.

Cabe esclarecer a formulação de Sassen (1998) sobre cidades primaciais. Para a pesquisadora, são cidades que apresentam altas taxas de produção de riquezas e de concentração de pessoas em relação ao restante do país em que se localiza. No caso brasileiro, o município de São Paulo chegou a concentrar 48% do produto industrial líquido do país, tornando-se um exemplar do tipo. Em grande medida, de acordo com a autora, o surgimento de municípios primaciais advém das características dos sistemas urbanos nacionais, quase sempre conformados por redes pobres de cidades⁴⁵.

Assim como o processo de globalização gerou maior diferença entre as cidades, ele também ocasionou a intensificação das desigualdades internas a elas. A partir do momento que os municípios passaram a se organizar para acomodar atividades econômicas globalmente conectadas, eles receberam os ônus e bônus desse processo. O fenômeno passou a ser

⁴⁵ Para Sassen (1998), as redes urbanas multipolares encontradas nos países de economia avançada da Europa ocidental são as mais equilibradas do globo, diferentemente do que é observado nos países periféricos.

observado nas cidades globais e nas cidades globalizadas, tanto no centro do sistema quanto em sua periferia⁴⁶.

Uma das dimensões a serem consideradas é a da estrutura social das cidades, que foi afetada pela: reorganização do trabalho, redistribuição dos ganhos advindos das atividades econômicas e reestruturação do consumo. As mudanças desencadeadas geraram formas distintas das até então experimentadas desigualdades sociais urbanas (SASSEN, 1998). O fenômeno é hoje assumido como uma consequência da globalização da economia, da reestruturação produtiva, do declínio assistencial do estado de bem-estar social, do desenvolvimento tecnológico e da diferença das relações de poder entre os distintos agentes sociais. Todos esses aspectos influenciaram a criação de diferentes padrões urbanos, os quais intensificaram as desigualdades entre as cidades e internas às mesmas.

Apesar das diferenças entre uma cidade e outra terem sido exacerbadas com a globalização, por outro lado elas mantêm aspectos comuns. Dentre as similaridades cabe destacar a presença de uma nova pobreza urbana, que fica concentrada espacialmente, mas cada vez mais separada do funcionamento de atividades altamente especializadas e internacionalmente conectadas. Aliada a esta, é possível também perceber a crescente separação espacial entre setores da própria classe média, parte dele na região central das cidades e parte instalada em condomínios residenciais afastados do centro (MARCUSE; KEMPEN, 2000).

Betim no curso dos anos 1980 e 1990 acompanhou o movimento indicado pelos autores citados logo acima. Os moradores tradicionais, de diferentes classes sociais, estavam instalados na sede, em uma estrutura urbana consolidada durante décadas. Nas franjas da região de ocupação inicial (na periferia da cidade e na vizinhança imediata das indústrias que chegavam) era constituído o espaço dos novos betinenses, a grande maioria deles desqualificados para acessar os empregos ofertados pelo processo de industrialização em curso.

Trabalho desenvolvido por Souza e Brito (2008) apresenta um retrato do processo de expansão e periferação da RMBH nas décadas de 1980 e 1990. Conforme os autores, a região cresceu majoritariamente a partir de movimentos migratórios intraestaduais (ver Tabela 2), em contraposição aos interestaduais, que mesmo assim eram significativos. O

⁴⁶ Betim, cidade localizada na periferia do sistema, passou a experimentar muitos dos desdobramentos positivos e negativos do processo de globalização quando foi tocada por ele.

estudo indica que Belo Horizonte aparece como principal destino dos imigrantes interestaduais e intraestaduais que chegaram à região entre 1986 e 1991 e entre 1995 e 2000. Seguindo a capital, aparecem os vetores Oeste (do qual Betim faz parte) e Norte Central da RMBH, consolidados como importantes vetores de expansão metropolitana desde os anos 1950 e 1960. Por outro lado, no contexto das migrações internas à região, a Capital passou a apresentar saldo negativo alto e crescente a partir dos anos de 1980, ainda de acordo com a pesquisa.

Figura 20 – B. Jardim Teresópolis. Ao fundo a FIAT Automóveis, anos 1980



Fonte: Acervo pessoal de Jaime Thalles – foto gentilmente cedida ao autor

Tabela 2 – RMBH - Imigrantes interestaduais e intraestaduais (1986-1991 e 1995-2000).

Imigrantes	1986-1991		1995-2000	
	Absoluto	(%)	Absoluto	(%)
Interestaduais	71.976	31,43	79.615	32,59
Intraestaduais	157.061	68,57	164.653	67,41
Total	229.037	100,00	244.268	100,00

Fonte: IBGE (Censos Demográficos de 1991 e 2000) In: SOUZA; BRITO, 2008

Os moradores que deixaram Belo Horizonte em direção ao Vetor Oeste eram majoritariamente provenientes do interior de Minas Gerais e não de outros Estados. O dado importante, pois ajuda a compreender o que ocorria na nova ocupação de Betim, é que grande parte dos imigrantes que chegavam no município tinha baixo nível de escolaridade dificultando o acesso às oportunidades geradas pela atividade industrial. Grande parte daquelas pessoas foi expulsa da capital e buscou nos municípios vizinhos, com destaque para Betim, uma alternativa de vida mais barata. Assim, pode-se argumentar, nas décadas de 1980 e 1990 continuaram sendo ocupados os loteamentos que haviam sido aprovados nos anos iniciais de formação do espaço metropolitano (anos 1940, 1950 e 1960), que eram caracterizados pela escassez de oferta de serviços públicos, ausência de área destinada à construção de equipamentos comunitários, além de se localizarem em regiões distantes do núcleo da RMBH.

O processo é relatado pelo ex-prefeito betinense, Jéssus Mário de Almeida Lima. Sua experiência como gestor público municipal, entre 1997 e 2000, permitiu-lhe declarar o que segue:

[...] praticamente, a maioria do povo de Betim vem das regiões mais pobres do estado [...].

[...] A cidade acontecia ao Deus dará, a reboque de especulações né, especulações imobiliárias e as pessoas vindo... Era uma extensão de Belo Horizonte, as pessoas vinham para Belo Horizonte, não tinham onde ficar, iam para Betim que achavam um lote mais barato [...].

[...] Betim era a grande notícia, era o Eldorado [...] era o Eldorado para o restante do estado de Minas Gerais [...] (Jéssus Mário de Almeida Lima – entrevista concedida em 12/04/2019).

A realidade de Betim apresentada neste item pode ser compreendida como uma consequência do processo de reestruturação da economia global. É possível argumentar que essa seja uma tradução física no espaço urbano decorrente daquele movimento, a qual não caracteriza todas as dimensões da transformação em curso desde então. Mais recentemente, quando a montadora italiana mudou seu processo produtivo, as desigualdades foram aprofundadas e suas expressões físicas apareceram ainda com maior intensidade e clareza, como será desnudado mais adiante.

3.2. A estrutura urbana de Betim no início dos anos 1980

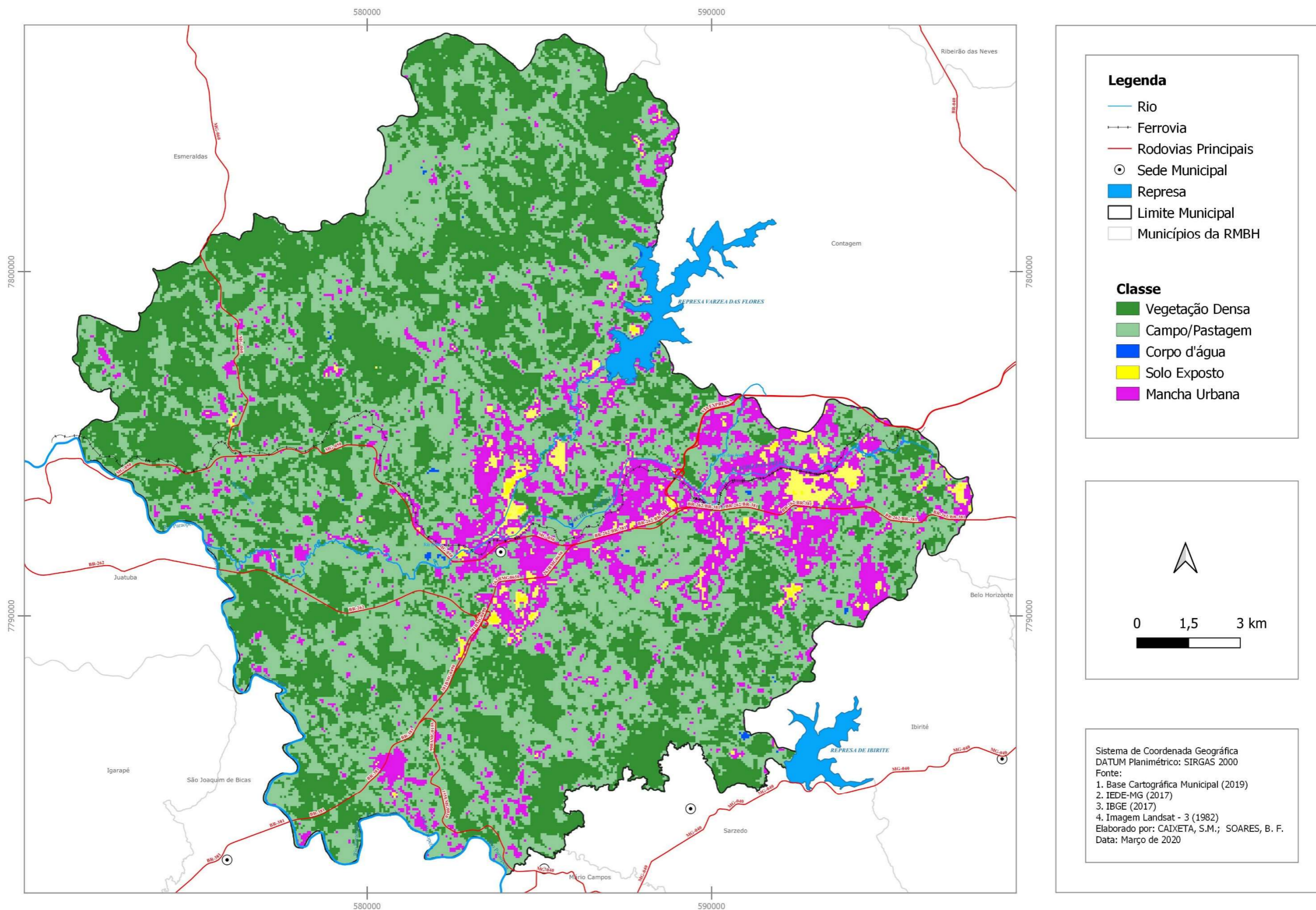
Betim no início dos anos 1980 era outra em relação àquela do mesmo período da década anterior. A imagem da estrutura urbana betinense em 1972, apresentada no capítulo anterior,

mostra uma cidade com o território parcelado, mas ainda pouco ocupado. Em 1982 a realidade já era outra, apesar de praticamente não ter havido novos parcelamentos aprovados no curso de uma década.

A grande transformação naqueles dez anos foi a ocupação de antigos loteamentos existentes no município e não a aprovação de novos. Grande parte daquelas áreas parceladas havia tido apenas seu sistema viário aberto, infraestrutura que foi considerada suficiente por aqueles que as ocuparam após o início das operações da FIAT Automóveis (1976). Mesmo sem adequada condição de habitabilidade aqueles loteamentos passaram a servir de destino para os imigrantes que vinham de outras regiões do estado e mesmo do país em busca de dias melhores.

A imagem de satélite que segue abaixo (Figura 21), datada de 1982, permite observar a mancha urbana do município estruturada ao longo da BR-381/262. A FIAT Automóveis aparece como a grande novidade em relação ao período anterior. Em frente à empresa o Bairro Jardim Teresópolis, que representa o tipo de ocupação inaugurado à época no território betinense. A chegada da montadora deu início a profundas mudanças em relação à ocupação da cidade, as quais materializam no espaço urbano o pensamento de Santos (2006) a respeito dos desdobramentos gerados pela presença das empresas hegemônicas no território.

Figura 21 – Mancha Urbana de Betim em 1982.



Fonte: indicada no mapa

A companhia italiana serviu como elemento catalisador para o início da constituição de um espaço diferenciado dentro do território municipal (Jardim Teresópolis). Para aquela porção do território municipal foram naturalmente direcionando-se aqueles que chegavam e não conseguiam ter acesso à sede tradicional, devido à condição econômica e social em que viviam. Por consequência, a empresa que fez Betim experimentar o processo de globalização, trouxe consigo o acirramento das desigualdades internas ao território municipal. Já havia na cidade, assim como em qualquer outra, espaços ocupados por classes sociais distintas, mas a característica das diferenças que foram consolidadas a partir da chegada da montadora era uma novidade tanto na forma quanto na condição socioeconômica dos que chegavam e se aglomeravam naquela parte do território municipal, conforme segue abaixo na Figura 22.

A sede histórica, onde estava acomodada a população tradicional do município, também recebia parte dos novos moradores. Entretanto, a presença destes não impactava o espaço urbano betinense como faziam aqueles que ocupavam a vizinhança da região das indústrias, nos bairros Jardim Teresópolis, PTB, Vila Recreio e outros. Os que tinham condição financeira de habitar a sede misturavam-se aos antigos moradores da região, o que não ocorria com os demais, que ficavam separados física e socialmente dos betinenses tradicionais.

Figura 22 – Planta da FIAT Automóveis e ocupação inicial do B. Jardim Teresópolis (parte inferior da foto).



Fonte: Acervo de Jaime Thalles - Imagem gentilmente cedida ao autor.

A experiência de Betim com a chegada da FIAT Automóveis mostra que a deseconomia gerada pelo acúmulo de pessoas e atividades nas cidades industriais recai sobre o conjunto da sociedade. Todavia, é perceptível que particularmente as camadas mais pobres são as que mais sofrem com esse processo. O mesmo Estado que deu suporte ao processo de industrialização com diversos incentivos, é o que se viu (e ainda se vê, no caso betinense) às voltas com a falta de recursos para prover infraestrutura e serviços urbanos aos que chegaram (e ainda chegam em Betim) buscando emprego e qualidade de vida (OLIVEIRA, 2003).

Na experiência betinense o ônus do processo iniciado com a instalação da FIAT Automóveis tem cabido à sociedade. Para os mais pobres sobraram lotes (periféricos à sede) que foram ocupados mesmo sem a adequada infraestrutura urbana e acesso a serviços públicos. Paralelamente, as áreas localizadas na região da sede histórica (ocupação dotada de infraestrutura urbana básica e acesso a serviços públicos diversos) foram negociadas pelo mercado imobiliário com aqueles que conseguiram pagar pelas mesmas. No início dos anos 1980, alguns bairros tradicionais da região central de Betim haviam sido pavimentados e tiveram redes de água e esgoto instaladas. Naquele mesmo período importantes corredores viários da região central foram abertos, com destaque para a Avenida das Américas, Avenida Bandeirantes e Avenida Edméia Matos Lazzarotti ⁴⁷.

Em relação aos serviços educacionais, durante toda a década de 1980 foram poucas as unidades inauguradas na região do Bairro Teresópolis, de acordo com informações da Prefeitura Municipal de Betim. Na virada dos anos 1980 para os anos 1990, foram inauguradas duas unidades municipais de ensino na região, que já contava com número elevado de moradores. Considerando escolas e centros infantis inaugurados nas regiões de Teresópolis, Imbiruçu e PTB, entre os anos 1981 e 1992, são contabilizados apenas cinco novos equipamentos.

Similar à educação, a rede de assistência à saúde também poderia ser considerada deficitária, de acordo com informações colhidas junto à Secretaria Municipal de Saúde de Betim. Durante os anos 1980, somente duas unidades foram inauguradas na região de Teresópolis. Em conjunto as regiões de Teresópolis, Imbiruçu e PTB tiveram três unidades de saúde inauguradas naquela década, o que certamente era insuficiente para atender às necessidades dos muitos que chegavam à cidade.

⁴⁷ Avenidas de ligação do centro comercial à BR-381 e de conexão do centro da cidade ao Conjunto Habitacional Olímpia Bueno Franco, inaugurado no início dos anos 1980 pelo ex-prefeito Osvaldo Franco.

Os novos moradores que chegavam à cidade dividiam-se entre a Betim tradicional, que era vinculada à sua sede histórica, e a Betim que se formava na vizinhança da área da nova ocupação industrial. A primeira, já consolidada e por ser o local de moradia das principais lideranças políticas da época, era privilegiada na distribuição dos investimentos municipais em obras e serviços públicos. A segunda, que era vista pelos gestores municipais como o lado negativo da industrialização, era ocupada espontaneamente e rapidamente mesmo sem infraestrutura, conforme relato do ex-prefeito municipal Tarcísio Braga:

Muito rápido, eu lembro que na campanha de 1982, que nós ficamos em 1982[...] Do Bio, no Jardim Teresópolis não tinha nem rua direito, eram becos que a gente passava no meio de roupas estendidas em varais, porque não tinha rua, você tinha que passar na casa de um [...] Aí tinha uma família morando ali, o outro já fez um puxadinho[...]

E todo esse processo foi desenvolvendo sem que a prefeitura ou os poderes públicos tivessem condição de ofertar a infraestrutura necessária para pelo menos uma vida mais saudável para o comprador daquele imóvel[...] (Tarcísio Braga – entrevista concedida em 19/09/2019)

Tarcísio Braga foi eleito vice-prefeito, em 1982, na chapa encabeçada por Newton Amaral Franco, o Bio, que iniciava seu segundo mandato como chefe do executivo municipal. Os seis anos daquela gestão iniciaram-se em 1983 terminando ao fim de 1988, quando foi eleito para seu segundo mandato o ex-prefeito Osvaldo Franco. Em 1985, Bio faleceu e Tarcísio Braga assumiu o comando da prefeitura municipal, que de acordo com ele podia pouco em relação às demandas que chegavam dos novos moradores da cidade:

[...] valor adicionado fiscal, dentro do município, só que representava muito pouco ainda, naquela época [...]E ficava difícil para o município atender essa necessidade de serviços básicos de saúde, educação, infraestrutura, o município não tinha condição[...]

[...] no meu tempo basicamente tinha o ICMS, fruto das empresas e o FPM [...]o município comprometia, com a folha de pagamento, mais de 80 por cento da sua receita [...] (Tarcísio Braga – idem).

O relato do ex-prefeito permite compreender os desafios enfrentados pelo gestor da época. Os recursos financeiros eram poucos e estavam majoritariamente comprometidos com os salários dos servidores municipais, nas palavras do ex-prefeito. O que restava deveria ser dividido entre duas realidades que se opunham dentro do mesmo território, na compreensão do ex-prefeito - a Betim tradicional e a que se formava à margem da capacidade de atendimento do poder público municipal.

O pouco que era investido ficava concentrado na área central, espaço historicamente ocupado na cidade e, ao que parece, prioridade de um período em que a Betim das ocupações

espontâneas era vista com desconforto pelos seus tradicionais moradores: “[...] no nosso governo nós pudemos fazer 68 quilômetros de esgotamento na área central e drenagens na área periférica [...] esgotamento mesmo, de coleta de esgoto, foi só na área central [...]” (Tarcísio Braga, Idem).

Havia uma ou outra intervenção nas áreas periféricas, que eram atendidas com obras de infraestrutura básica, conforme relato do ex-prefeito:

Chegava época de chuva, você pega o Romero Gil, tinha morro lá que o ônibus não chegava, caminhão de gás não chegava, outras regiões do Jardim Teresópolis, outras regiões do PTB, então nós tivemos que fazer essas vias de acesso para chegar nesses bairros mais distantes [...] (Tarcísio Braga, Idem).

A imagem que segue abaixo (Figura 23) mostra uma dessas obras em execução. No ano de 1986, dez anos após o início da ocupação acelerada do Jardim Teresópolis, era pavimentada uma de suas principais vias de acesso e comercial, Rua Duque de Caxias.

Figura 23 – Asfaltamento da Rua Duque de Caxias, Jardim Teresópolis, 1986.



Fonte: Acervo pessoal de Jaime Thalles – Gentilmente cedida ao autor.

De acordo com as informações colhidas junto a diferentes interlocutores, aquela década surpreendeu os tradicionais moradores do município, que avaliavam como inesperado o tipo de ocupação em curso na região próxima às multinacionais. A reação do poder público

municipal foi de tentar coibir e controlar a expansão daquele processo por meio de edição de instrumento legal voltado para a regulação do uso e ocupação do solo na área central da cidade. Aquela atitude dos gestores locais comprova que o poder público municipal voltava sua atenção para a sede, região que assim parecia merecer cuidado, proteção e ações de planejamento por parte das autoridades (diferentemente das demais regiões do município).

Porém, cabe enfatizar que o processo de crescimento das cidades brasileiras é resultado dos interesses de acumulação do capital (fato repetido em Betim). Não se pode confundir o anárquico ao seu aparente descontrole, pois o anárquico do crescimento das cidades não é descontrolado em relação às necessidades da acumulação capitalista (OLIVEIRA, 2003). É oportuno considerar que esta última é viabilizada pelo consumo e pelo trabalho desenvolvido também pelos que chegam e ocupam precariamente as cidades contribuindo para a leitura do espaço urbano como algo desorganizado.

A análise da forma como grande parte do estoque habitacional da cidade e da região foi constituída nas décadas de 1980 e 1990 é providencial. A adoção do regime de autoconstrução das moradias fez com que o valor da habitação não fosse pago pelos trabalhadores, mas produto do super trabalho dos mesmos, que usaram suas horas livres para a construção das moradias⁴⁸. Consequentemente, livre dos custos habitacionais na folha salarial, os capitalistas expandiram seus lucros com a intensa exploração da força de trabalho (OLIVEIRA, 2003).

3.3. Regras para o uso e a ocupação do centro tradicional: defesa contra a urbanização em curso na periferia?

Em 1986 foi aprovada a Lei Municipal Nº 1.744/1986, que estabelecia as normas para o uso e a ocupação do solo na região central de Betim (quase duas décadas após a aprovação do primeiro conjunto de regras voltadas para o planejamento do espaço urbano municipal). A lei surge no momento em que as transformações urbanas e espaciais resultantes do processo de instalação das indústrias de grande porte eram percebidas na cidade. Apesar das mudanças estarem ocorrendo de forma espalhada pelo território municipal (seus impactos eram percebidos nas regiões de Teresópolis, Imbiruçu e PTB), o instrumento legal aprovado considerava apenas o centro tradicional como objeto de regulação.

⁴⁸ A habitação é um elemento importante da constituição do espaço urbano, neste caso produzido majoritariamente sem o devido cuidado técnico.

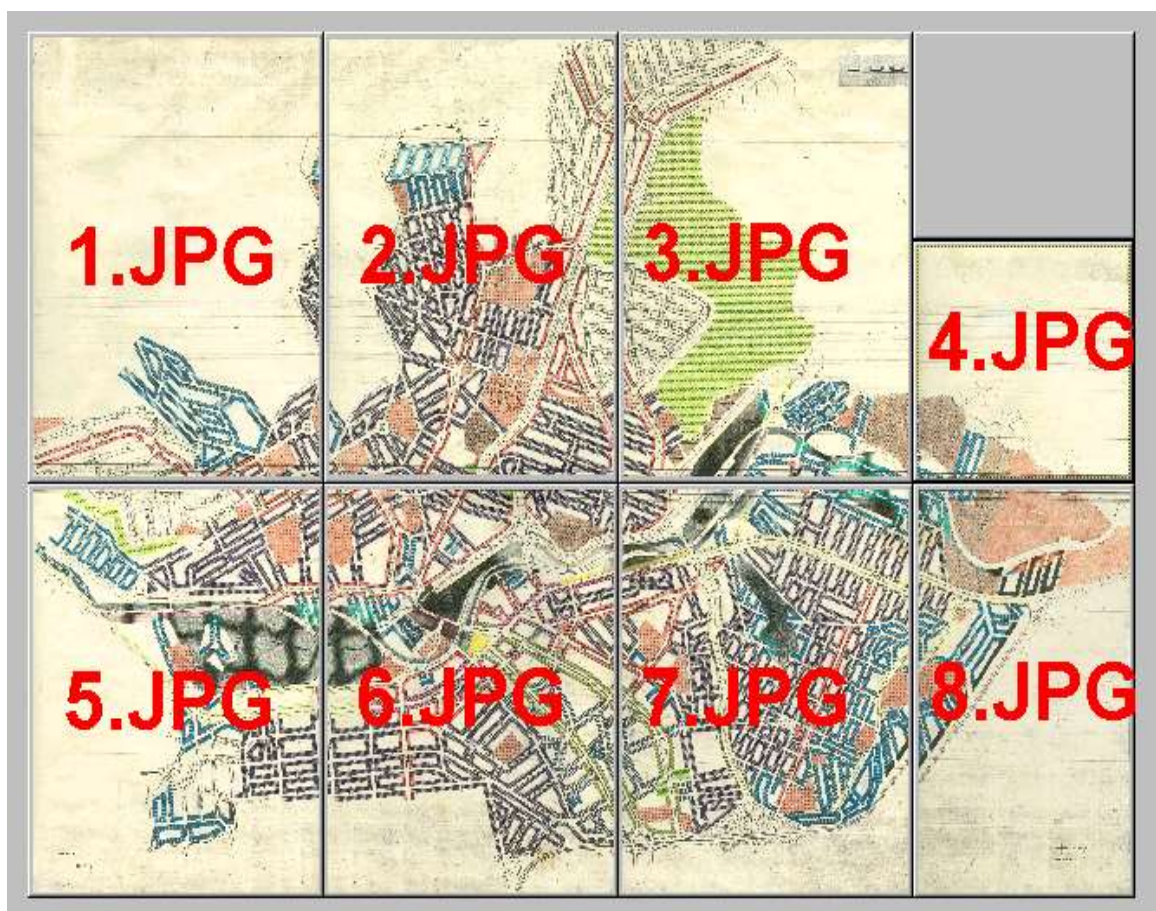
É possível argumentar, por consequência, que havia por parte dos então gestores municipais a compreensão de Betim como algo partido. Nessa lógica o centro deveria ser planejado e o espaço periférico poderia permanecer como lugar da informalidade, de forma similar àquilo que apresenta Maricato (2000). O lugar fora das ideias betinense (com área territorial consideravelmente maior que aquela do centro tradicional) era composto por inúmeros loteamentos aprovados nas décadas anteriores e não tinha regras específicas que regulassem a intensa ocupação espontânea em curso desde a implantação das grandes indústrias no município.

A resposta apresentada às transformações econômicas, espaciais e sociais pelas quais o município passava mostra a visão da elite política local. Ao invés de colocar em prática um processo de planejamento de todo território municipal e que levasse em consideração a nova conjuntura econômica, social e urbana local, os gestores municipais apresentaram a Lei Nº 1.744/1986. Em clara demonstração da diferença de cuidado dispensado às partes da cidade, aquele instrumento considerou o espaço tradicional como objeto de atenção e deixou a periferia em formação carente de regras que fossem capazes de orientar o seu desenvolvimento.

A figura abaixo (Figura 24), é cópia do mapa que compõe o Anexo 3 daquela legislação e apresenta o zoneamento previsto para a região regulada, a partir do qual são fixadas as categorias de uso e ocupação do solo.

A legislação urbanística betinense (com a aprovação da Lei Nº 1.744/1986) refletia a característica do modelo capitalista brasileiro, que é concentrador de poder econômico e político, conforme Singer (1973) e Oliveira (2003). Aos moradores tradicionais e aos novos moradores betinenses que tiveram condição financeira de ocupar o centro tradicional foi reservada a cidade dita planejada. Nela, o poder econômico e o poder político se instalavam e o capital imobiliário procurava estabelecer regras para equilibrar seu mercado.

Figura 24 – Mapa zoneamento da área central de Betim na legislação urbanística de 1986.



Fonte: Lei Municipal 1.744 / 1986.

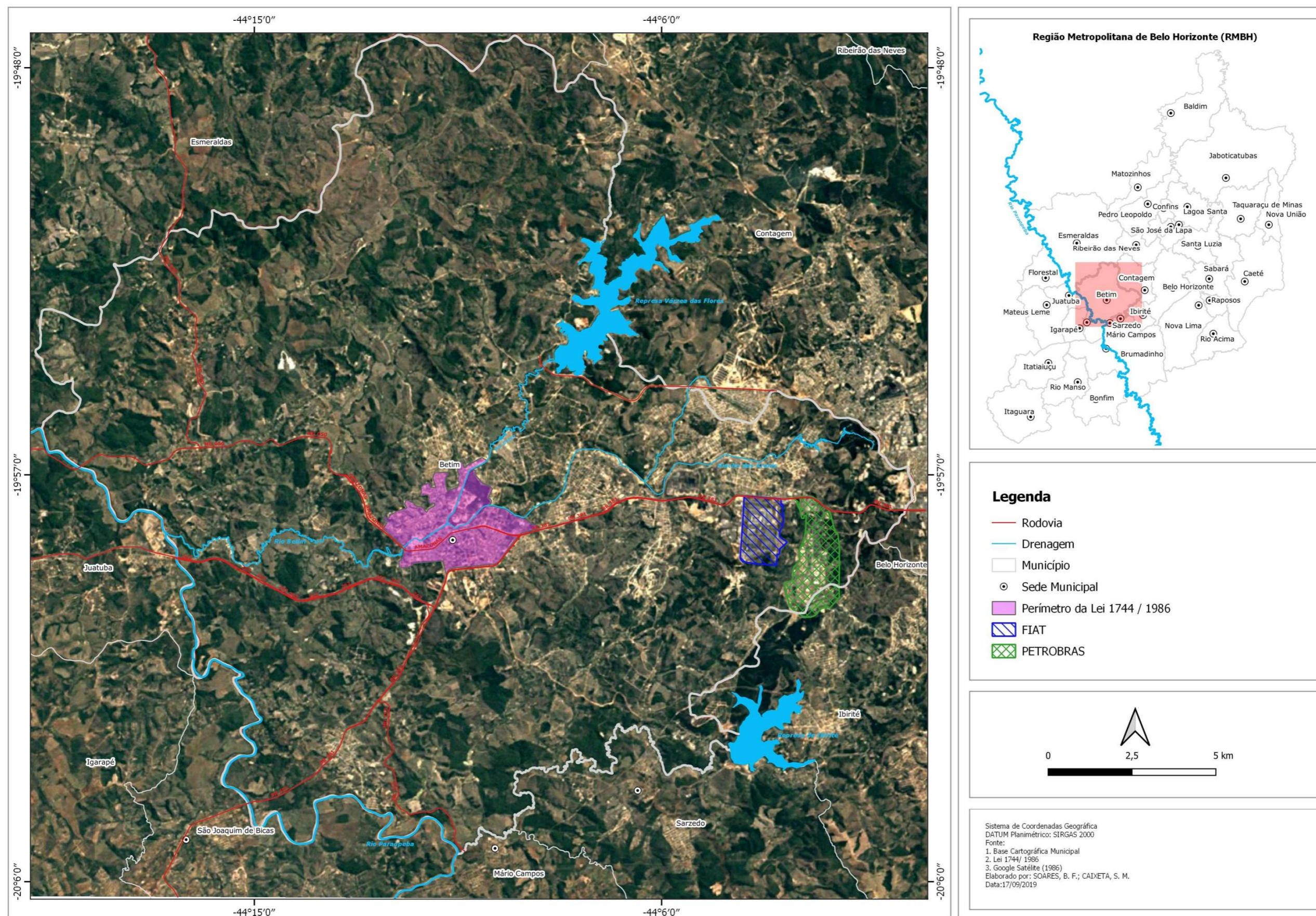
A declaração do então secretário municipal de planejamento, Eng. Valter Teixeira, mostra a que veio a legislação:

[...] A cidade caminhou para o lado da informalidade de forma acentuada. Era necessário e urgente dar meios formais. Pela condição estrutural da PMB, dar-se-ia conta da área central naquele momento. E o trabalho, em seguida, teria prosseguimento para outras áreas[...]

[...] Com a formalização gradual da cidade, a comercialização dos imóveis seria realizada com segurança, resultando na valorização e elevação gradual das receitas municipais. É um serviço continuado, que requer informações numéricas para avaliar os resultados ao longo do tempo[...] (Valter Teixeira – entrevista concedida em 05/12/2019)

Conseqüentemente, foi possível que os agentes do mercado imobiliário (mesmo os informais) atuassem paralelamente aos autoconstrutores na consolidação da periferia, onde infraestrutura urbana e equipamentos de uso público eram escassos e quando existentes de baixa qualidade, condizente àquilo que Corrêa (2016) denomina de espaço vernacular dentro da cidade.

Figura 25 – Área abrangida pela da Lei N° 1.744/1986 sobre a mancha urbana de 1986



Fonte: Indicada no mapa.

Aquela parte da cidade que se consolidava na periferia da sede tradicional e, portanto, fora do limite determinado pela Lei Nº 1.744/1986 como área central de Betim, ia tomando a forma das muitas periferias pobres comumente encontradas nas grandes cidades brasileiras.

Seguindo o modelo de planejamento adotado por urbanistas modernistas europeus, a lei aprovada em 1986 previa o zoneamento das atividades como estratégia de planejamento. Ela estabelecia categorias de uso e ocupação do solo para a área central da cidade adotando a mesma lógica do Plano Diretor de 1968. Porém, apesar de detalhar mais profundamente os parâmetros que criava, em relação à lei de 1968 ela desconsiderava parcela significativa da totalidade do território municipal, o que comprometia a regulação do desenvolvimento urbano no município.

Figura 26 – Rua Duque de Caxias, via de acesso principal e comercial do B. Jardim Teresópolis, 1984.



Fonte: Acervo de Jaime Thalles - Imagem gentilmente cedida ao autor.

As categorias de uso adotadas no novo instrumento pouco se diferenciaram daquelas aprovadas no Plano Diretor de 1968. Importante frisar, no entanto, que a lei de 1986 trouxe inovações, dentre as quais vale citar aquela que fez a previsão de instrumento de compensação para os proprietários particulares de imóveis situados em áreas de proteção e áreas de implantação de serviços de uso coletivo, Setor Especial 1 (SE-1) e Setor Especial 2 (SE-2), respectivamente. Em uma tentativa de minimizar desgastes com os proprietários particulares

de terrenos situados nestas duas zonas, o Poder Público poderia, quando da regulamentação dos SE-1 e SE-2, estabelecer créditos de construção a título de incentivo aos respectivos proprietários, através de escritura pública a ser lavrada em Registro Imobiliário⁴⁹.

A próxima ilustração (Figura 27 - Anexo 3-7 da Lei nº 1.744/1986) permite verificar que para os principais corredores de transporte da região central foram criados zoneamento próprio e mais permissivo que os demais. Neles a atividade comercial é permitida, sendo que as avenidas principais (ligação do centro comercial da cidade à BR-381) foram definidas como ZC-5, e alguns corredores internos, ZC-3. Ambos zoneamentos, conforme Anexo 4-A da lei, permitem além do uso comercial, o residencial e de serviços, com maior intensidade na ZC-5, que permite também o uso industrial de baixo impacto poluidor.

É possível resumir dizendo que os gestores municipais responsáveis pela edição da Lei nº 1.744/1986 não reconheciam a cidade como um todo, mas como partes que não mereciam tratamento igual. O centro histórico, por acomodar famílias, empresas e comércios tradicionais, era visto com maior cuidado pela administração pública, que traduzia suas preocupações na legislação urbanística. Como visto, o regulamento de 1986 era um reflexo do modelo capitalista por incentivar o processo de concentração da riqueza e de segregação social, mesmo que indiretamente. Analogia pode ser feita com aquilo que diz Maricato (2000) a respeito do tema. Betim, cidade partida, se dividia em dois lugares, um para o qual foram elaboradas ideias, e outro que ficou de fora.

Outro fato a ser observado na figura abaixo (Figura 27) é a definição do leito da BR-381 como limite daquilo definido pela lei como área central do município. Naquela época já havia ocupação da parte ao sul da rodovia, o que pode ser confirmado na Figura 25. Mesmo assim, de acordo com o Anexo 3-7, todo o território municipal fora do limite estabelecido na lei (já ocupado à época), ficava representado como uma folha em branco. Aquele espaço, como qualquer folha em branco apresentada para ser preenchida sem regras, era colorido aos moldes daqueles que tinham caneta e lápis, no caso, agentes do mercado imobiliário formal e informal, que agiam em paralelo com os autoconstrutores.

⁴⁹ A transferência de potencial construtivo não utilizado no terreno de origem somente veio a ser regulamentada em Betim a partir de 2010. Esse fato não desmerece o embrião daquilo que seriam as futuras negociações de parâmetros urbanísticos entre setor público e privado no município. A aprovação do Estatuto da Cidade, Lei Federal 10.257/2001, permitiu a regulamentação de vários instrumentos voltados para o estabelecimento de parcerias entre os setores público, privado e comunitário no município. Esse tema é detalhado no Capítulo 6 deste trabalho.

Figura 27 – Anexo 3-7 indicando os principais corredores - em verde ZC-5 e em vermelho ZC-3.



Fonte: Lei Municipal Nº 1.744/1986.

Dado o propósito da Lei Municipal Nº 1.744/1986 de regular o uso e a ocupação no centro da cidade caberia perguntar sobre o restante do município, pois longe dali, na divisa com Contagem, onde se instalavam as indústrias e as pessoas ocupavam loteamentos sem adequada infraestrutura e sem acesso aos serviços urbanos básicos, é que a regulação do uso e da ocupação do solo se fazia necessária. Entretanto, regras específicas de uso e ocupação para o todo do território municipal seriam estabelecidas somente décadas adiante, com a aprovação

da Lei Municipal Nº 5.386, de 23/07/2012. Seriam necessários mais de vinte anos para que um novo instrumento legal fosse aprovado na cidade com o propósito de estabelecer os tipos de atividades e os modelos de ocupação do solo possíveis nas diversas regiões de Betim. Assim, sem regras e sem o devido suporte do poder público municipal, a periferia ia sendo construída diariamente, com grande velocidade e vigor:

[...] A pré-concepção racionalista de espaços adequados à nova realidade burocrata-industrial importada dos países de centro pôde servir às demandas imediatas do capitalismo nas suas formas mais avançadas, mas se mostrou incapaz de responder às necessidades de organização dos espaços gerados pela movimentação difusa de uma população que se situa aparentemente à margem do processo em curso. E, as metrópoles subdesenvolvidas não constituem apenas o espaço onde se aglomeram os setores de ponta da economia são também o espaço onde se concentram setores periféricos ao processo produtivo. Assim, ao lado do pleno desenvolvimento industrial das forças modernas do capitalismo mundial, observa-se cada vez mais intensamente nas metrópoles brasileiras a crescente participação "informal" destas camadas marginais ou periféricas ao sistema central, e por isto mesmo, condição de seu fortalecimento e expansão [...] (MONTE-MÓR, 2007, p.91)

3.4. A conjuntura política local nos anos 1980

As mudanças políticas experimentadas no país durante a década de 1980 fizeram com que a experiência de planejamento instalada na RMBH também fosse impactada. A retomada da democracia implicou o fortalecimento do poder local em termos políticos e financeiros. A aprovação da Constituição Federal de 1988 definiu uma série de atribuições aos municípios, dentre as quais é relevante citar a função de planejar território sob sua jurisdição. Essa novidade (aliada a outras questões conjunturais) contribuiu para o enfraquecimento do PLAMBEL no decorrer daquele período.

Em consonância com a conjuntura política (que sofreu grandes modificações durante o turbulento processo de transição do regime ditatorial para o democrático) a realidade econômica da época impactou as atividades do PLAMBEL. Os anos 1980 foram de crise econômica nacional, durante a chamada “década perdida”, o que levou à diminuição dos repasses federais para o órgão de planejamento metropolitano. Em decorrência, o PLAMBEL viu minguarem os recursos que ajudaram a conferir excepcional força à entidade no período que transcorreu desde a sua criação até início dos anos 1980, (TONUCCI FILHO, 2012).

A trajetória de estabelecimento e fortalecimento do órgão tinha feito com que seu quadro de funcionários fosse dos iniciais 54 profissionais para 250, no pico de sua atividade (TONUCCI FILHO, 2012). O aumento do número de colaboradores seguiu a importância e centralidade

adquirida pelo órgão com o passar do tempo. Contudo, essa realidade foi se desfazendo no percurso dos anos 1980 devido à mudança da conjuntura política, à crise econômica vivida pelo país e à retomada do protagonismo do poder local.

Naquele período o PLAMBEL havia concentrado muito dos seus esforços na discussão da gestão metropolitana. A instalação da Comissão Constituinte fez com que o tema fosse debatido e a autarquia contribuiu apresentando propostas para discussão. Partindo da experiência de uma década de atuação, em 1986 seus colaboradores apresentaram sugestão de reconhecimento da região metropolitana como instância governamental. A proposta previa a ampliação da participação dos municípios no processo de gestão metropolitana, o que indicava o desejo de retomada do protagonismo do poder local, (TONUCCI FILHO, 2012). Apesar de importantes considerações e propostas, elas não foram incorporadas ao regramento federal naquele momento.

Também em meados dos anos 1980 o PLAMBEL depositou energia na revisão de estudos voltados para a estruturação do espaço urbano metropolitano (feitos no período anterior). Em 1985, o órgão havia concluído o Diagnóstico e o Prognóstico da Estrutura Urbana Metropolitana, prevendo sua estruturação até 1995. Além de atuar no planejamento do espaço territorial metropolitano, o PLAMBEL também dedicou esforços ao amparo dos municípios que reformulavam sua legislação urbanística, como nos casos de Belo Horizonte, Betim e Nova Lima (TONUCCI FILHO, 2012).

Outro foco de atenção durante os anos 1980 foi a contenção do processo de parcelamento do solo nas bordas da RMBH. Cabia ao órgão conceder anuência prévia para novos parcelamentos, desde que a Lei Federal Nº 6.766/1979 passou a ser aplicada. A fiscalização do processo de parcelamento na região também era exercida pela autarquia, que procurava minimizar os problemas enfrentados nos anos anteriores, quando parcelamentos eram aprovados (ou não), implantados parcialmente e depois ocupados sem a devida infraestrutura instalada. Todavia, ao final daquela década o PLAMBEL já exercia suas funções com maior dificuldade e gozava de menor prestígio⁵⁰.

Os anos 1980 foram de retomada do ciclo democrático rompido com o golpe militar de 1964. Nas duas décadas anteriores os municípios brasileiros haviam sido esvaziados de recursos e

⁵⁰ Naqueles anos, tanto a quantidade quanto a centralidade das ações efetivadas pelo PLAMBEL foram diminuindo, o que pavimentou caminho para sua extinção, na década seguinte.

importância. A estratégia adotada pelos militares visava concentrar poder político e financeiro em Brasília para a consolidação do regime que se impunha.

O caminho traçado geraria impacto na condução dos municípios brasileiros, inclusive em sua organização política. Ao contrário do que ocorria nos países do centro do sistema capitalista, no Brasil (especialmente nas capitais e municípios metropolitanos) a autonomia econômica e política do poder local era minimizada. Essa situação foi percebida também em Betim, que apesar de sediar empresas importantes não tinha acesso a recursos financeiros para desenvolver políticas públicas de interesse local.

A lógica centralizadora do poder em Brasília fez com que o chefe do executivo betinense da época, Osvaldo Franco, eleito pelo MDB em 1976, abandonasse o partido após sua eleição e caminhasse em direção à ARENA, partido de sustentação ao regime militar. Se, por um lado, ele conseguiu acesso aos recursos financeiros necessários para a execução das muitas obras que realizou, por outro ele vinculou-se politicamente ao regime. Conseqüentemente, ele definiu seus aliados na esfera federal e estadual, e seu adversário político no município, neste caso o ex-prefeito Newton Franco Amaral, o Bio.

Durante os anos de seu primeiro mandato como chefe do executivo betinense (1977 a 1982), Osvaldo Franco desfrutou da boa relação que estabeleceu com a classe política em Brasília. Inicialmente a relação constituída foi importante para garantir recursos para obras, mas no final do seu mandato ela gerou desgaste. Sua administração caminhou para o fim no mesmo momento em que o regime de exceção era enfraquecido pelo descontrole econômico e descontentamento popular (impactando a política nacional).

É possível argumentar que o quadro acima teve origem anos antes, nas mudanças vividas pela economia global, no início da década anterior. O impacto da reestruturação econômica mundial sobre o Brasil fez com que em meados dos anos 1970 o país já houvesse abandonado o curto ciclo de crescimentos anuais de aproximados 10%. O II Plano Nacional de Desenvolvimento (II PND) foi elaborado nessa conjuntura e tinha por objetivo proteger a economia nacional da deterioração observada no centro do sistema capitalista:

[...] O país começava a vivenciar um período de desaceleração paulatina da atividade econômica, um ano após o presidente anunciar a mais ousada intervenção articulada do Estado na atividade econômica. Tratava-se de um ambicioso projeto de investimentos e estímulos coordenados, que tinha o planejamento como métrica e uma combinação de capital privado, estatal e externo nos papéis de motores do crescimento. O II PND priorizava o aumento da capacidade energética e da produção de insumos básicos e de bens de capital.

Engendrado e concretizado em meio a uma forte contração da economia mundial, aquele foi o mais elaborado plano econômico do ciclo desenvolvimentista [...].

[...] Lançado em 1974, o II Plano Nacional de Desenvolvimento (II PND) buscou enfrentar a crise internacional da época sem levar o país à recessão, definindo uma série de investimentos em setores-chave da economia. Combinava ação do Estado, da iniciativa privada e do capital externo. (MARINGONI, 2016, p. 43)⁵¹.

Mesmo diante das adversidades encontradas, o plano conseguiu garantir elevadas taxas de crescimento da economia nacional. Diferentes das anteriores, mas longe de desprezíveis, o país cresceu a uma média superior a 5% ao ano entre 1975 e 1979. O esforço desenvolvimentista, todavia, deixou como herança uma dívida externa aumentada de US\$ 14,9 bilhões em 1974 para US\$ 55,8 bilhões em 1979. Essa mesma dívida ajudou a alavancar o processo inflacionário e a desestruturação da economia nacional que acabaria levando ao fim do regime militar (MARINGONI, 2016).

O processo nacional afetou a conjuntura política dos municípios e, no caso de Betim, o resultado das eleições de 1982 serve para confirmar o argumento. Osvaldo Franco deixou a prefeitura, e o seu adversário político foi eleito para mais um mandato à frente do executivo municipal. No estado o resultado também foi adverso para os militares, com a eleição de Tancredo Neves para ser o novo governador de Minas Gerais. O PMDB impôs uma derrota significativa para o PDS, que substituíra a ARENA no suporte político à ditadura militar.

A derrota dos aliados de Osvaldo Franco e dos militares não ficou restrita ao executivo municipal, mas foi estendida também ao legislativo local. Naquela eleição, dos quinze vereadores eleitos para o que seria a décima legislatura, dez eram filiados ao PMDB. A presidência do legislativo, inclusive, foi exercida por um deles, Wilson de Oliveira Antunes Filho, o Pingo, que havia sido eleito para seu primeiro mandato de vereador e dentre os colegas era o mais jovem.

As bases regionais dos vereadores eleitos permitem aferir que o resultado daquela eleição foi mais influenciado pela conjuntura política nacional do que pelo processo local de industrialização com urbanização. O desgaste da ditadura militar alimentou o sentimento de renovação que alterou o percurso da política local, assim como nacional. Majoritariamente vinculados à região central da cidade, os vereadores eleitos ainda não representavam a população que chegava à cidade e ocupava a vizinhança da FIAT Automóveis.

⁵¹ Disponível em https://www.ipea.gov.br/desafios/images/stories/ed88/161123_revista_desafios_88.pdf. Acesso em 07/11/2020.

A estratégia do voto vinculado, no caso betinense e no caso mineiro, trouxe resultado negativo para os militares. A eleição de 1982 foi embalada pela trilha sonora de Beth Carvalho e fortaleceu os setores que lutavam pelo fim do regime de exceção⁵². A região sudeste, onde está concentrada grande parte do eleitorado nacional, elegeu quatro governadores de oposição ao regime e pavimentou o movimento pelo retorno de eleições diretas para a presidência da república nos anos que seguiram:

*“[...] Vamos lá rapaziada
Tá na hora da virada
Vamos dar o troco
Vamos botar lenha nesse fogo
Vamos virar esse jogo
Que é jogo de carta marcada
O nosso time não está no degredo
Vamos à luta sem medo
É hora do tudo ou nada [...]”*
Beth Carvalho.

Figura 28 – Tarcísio Braga, na presença de Bio e de Pingo, inaugurando o Centro de Saúde Divino Braga, na Sede de Betim, 1984.



Fonte: Acervo particular de Jaime Thalles – gentilmente cedida ao autor.

⁵² De acordo com relato feito pelo ex-presidente do legislativo municipal, Pingo, em entrevista concedida no dia 24/04/2019.

Naquele momento o Partido dos Trabalhadores já havia sido organizado no município e pela primeira vez participava do processo eleitoral na cidade. Maria do Carmo Lara, que dez anos mais tarde viria a ser eleita prefeita, foi a primeira candidata do partido em Betim. Tanto ela quanto os candidatos a vereador pelo partido saíram derrotados daquela eleição.

O ex-secretário municipal de educação, Carlinhos de Souza (um dos fundadores do PT em Betim), relata que na eleição de 1982 o partido foi convidado por Newton Amaral Franco (que seria eleito prefeito), a indicar o nome que comporia sua chapa como candidato a vice-prefeito. Entretanto, conforme a regra do processo eleitoral em curso, vice e candidatos a vereador teriam de se filiar ao PMDB. A resposta foi negativa, o partido não elegeu seus candidatos, mas pavimentou o caminho para os pleitos que viriam adiante. João Cassimiro da Costa, segundo candidato a vereador mais votado pelo PT naquela eleição, morador do bairro Jardim Teresópolis, seria eleito em 1988, junto de outros dois petistas, para compor a casa legislativa betinense em sua décima primeira legislatura:

[...] claro nós optamos por estruturar o partido, porque o partido dependia muito da gente para ele se constituir como partido, ele precisava estar presente em nove estados e em 20 por cento de cada estado, como Minas Gerais eram 853 na época, não, acho que na época era setecentos e cinquenta e alguma coisa[...] (Carlinhos de Souza – entrevista concedida em 23/04/2019).

Em 1985, dois anos após assumir a prefeitura, Newton Amaral Franco faleceu e o então vice-prefeito, Tarcísio Braga, assumiu o comando do executivo municipal. Novato na política local, mas filho da terra, conforme ele mesmo relata, Tarcísio Braga herdou a administração do município em um período de grandes desafios e poucos recursos. Em seus anos à frente da prefeitura foram poucas as realizações e muitas as dificuldades enfrentadas devido à crise econômica vivida pelo país, à baixa arrecadação municipal, assim como à crescente imigração rumo à cidade, o que aumentava a demanda por serviços públicos.

O espaço deixado pela morte de Newton Amaral, aliado à assumida inexperiência de Tarcísio Braga, pavimentou o caminho para o retorno de Osvaldo Franco ao executivo municipal. O ex-prefeito e adversário do grupo que administrava a cidade, contou com seu retrospecto de realizador de obras para voltar à condução política e administrativa da cidade. A administração de poucas realizações (Tarcísio Braga) levou à pulverização das candidaturas à prefeitura municipal e à renovação do legislativo.

Diferentemente do pleito anterior, as eleições de 1988 parecem ter sido pautadas pela agenda local. Apesar do quadro geral de recessão econômica e de desarranjo político ser favorável

para candidatos de oposição ao regime, é difícil estabelecer uma conexão entre a conjuntura nacional e o resultado daquelas eleições municipais. O prefeito eleito, Osvaldo Franco, tinha relações históricas com o grupo político que governava o país, o PFL de José Sarney, partido herdeiro direto da ARENA, que sustentou sua primeira administração, entre 1977 e 1982.

Nas eleições de 1988, dos sete candidatos à prefeitura cinco tiveram votações expressivas e próximas, com destaque para a candidata do PT, que com 9.462 votos ficou em segundo lugar, atrás do vencedor, que obteve 12.547 votos. Em terceiro lugar, com 8.221 votos, aparecia Ermínio Vidal – PL, vereador eleito pelo PFL na legislatura que terminava, o que também dificultava sua eleição a partir de um discurso de oposição. Os dois outros candidatos bem votados, Israel de Jesus Pinto, com 7.811 votos, e Marco Aurélio Braz, com 7.110 votos, um do PMDB e outro do PSDB, completavam o quadro dos cinco mais votados naquela eleição.

O fato novo em relação às candidaturas ao executivo municipal foi a votação expressiva dada à concorrente pelo PT, Maria do Carmo Lara Perpétuo. Não pela questão partidária, pois sua agremiação já se destacava no cenário político nacional, mas pela localização geográfica dos seus eleitores, que em grande parte estavam concentrados na periferia de Betim. Todos os demais candidatos tinham sua base eleitoral na sede histórica do município, o que indicava a periferia e seus agentes políticos como os novos protagonistas no processo de formatação das coalizões de poder que viriam a governar o município.

Aliado ao resultado para o executivo municipal é importante analisar a nova composição do legislativo betinense. Pela primeira vez na história da cidade a maioria dos vereadores eleitos tinha sua base eleitoral fora da sede tradicional. Dos dezoito que exerceram mandato na décima primeira legislatura (1989/1992) apenas cinco eram provenientes do centro de Betim, ao contrário daquilo que sempre ocorrera. Três dos vereadores da periferia eram do PT, que assim elegia seus primeiros representantes no legislativo municipal. Dentre eles estava Jésus Mário de Almeida Lima, professor e ex-seminarista, que havia chegado na cidade em 1984 e construído sua base política no Jardim Teresópolis, de onde angariou os votos para sua eleição (de acordo sua declaração em entrevista). Após aquele mandato ele seria eleito vice-prefeito municipal, em 1992, e prefeito, em 1996, participando diretamente do novo ciclo da política municipal.

Desta forma, as eleições de 1988 marcaram o início de uma nova era na política da cidade,

que também já não era mais a mesma do início daquela década. A política local havia se transformado a partir da maior representatividade da periferia que se formara após a chegada da grande indústria na cidade. A partir dali, até 2016, todos os novos prefeitos eleitos, ou seu vice, teriam sua base na periferia, que já incluía suas demandas na agenda política da cidade.

Osvaldo Franco, assim como Newton Franco Amaral, não terminou seu segundo mandato à frente do executivo municipal. Também ele faleceu no decorrer daquele período, deixando para seu vice, Ivair Nogueira, metade do mandato para ser cumprido. Dessa forma, a ausência das duas principais lideranças políticas que haviam atuado na cidade nos anos 1970 e 1980 pode ser considerada um dos fatores que ajudou no rearranjo das coalizões políticas desenhadas a partir de então em Betim.

A década de 1990 daria início a um novo ciclo político na cidade. Acompanhando o movimento nacional de disputas entre PT e PSDB, Betim passou a espelhar no plano local o que ocorria em nível federal. Duas novas lideranças, Maria do Carmo Lara – PT e Carlaile Pedrosa – PSDB, se consolidariam como principais representantes deste novo período, que perduraria pelos próximos 24 anos.

Em relação ao modelo de atuação do poder público local, a década de 1990 também representaria uma ruptura com o período anterior. Percebe-se, a partir daquele momento, o afastamento de uma postura até então administrativista (voltada prioritariamente para a manutenção da sede tradicional do município) em direção a um modelo de governança urbana participativa. Essa transição acabaria contribuindo para a criação das condições necessárias para uma atuação mais empreendedora do Estado em nível local e que se consolidaria a partir do ano 2001, novamente acompanhando a tendência do país.

Capítulo 4

4. UM NOVO MODELO PRODUTIVO APROFUNDA OS IMPACTOS DA INDÚSTRIA SOBRE A CIDADE

Se os anos 1980 foram marcados pela rápida e espontânea ocupação do território municipal, a década de 1990 trouxe consigo a implantação e consolidação do novo modelo produtivo adotado pela FIAT Automóveis no Brasil. A partir daquele período a reestruturação da atividade industrial iniciada nos países centrais na virada dos anos 1960 para 1970 toma forma em Betim e impõe um novo ciclo de transformações sobre o espaço urbano local. O modelo flexível de produção fez com que a maior parte dos fornecedores da montadora (até então instalados fora de Minas Gerais) viesse para o município ou sua vizinhança em um processo denominado “mineirização” da companhia (LEMOS *et al*, 2000).

Devido à vinda dos fornecedores para as proximidades da montadora foram percebidos desdobramentos no território municipal. Dentre eles cabe destacar a necessidade de criação e oferta de novos espaços voltados para a instalação das empresas que chegavam, assim como de novas alternativas de circulação para a sua produção. Se no modelo anterior os processos industriais ficavam majoritariamente dentro da planta da FIAT, no novo formato a linha de produção da companhia era complementada pelas linhas das suas fornecedoras. De acordo com Costa (2003), esse modelo fez com que alguns corredores viários do município fossem transformados em algo similar a extensões da linha de produção da montadora, unindo sua planta à dos fornecedores.

O crescimento da atividade industrial (consequência direta da adoção do modelo flexível pela FIAT Automóveis), fez com que houvesse um gradativo aumento da arrecadação municipal. Diferentemente da década anterior, o poder público local passou a contar com recursos financeiros que não estavam disponíveis antes a promulgação da Constituição Federal de 1988. A nova realidade fiscal da prefeitura municipal permitiu que naquela década fosse iniciado o processo de estruturação do território com atendimento das necessidades da população moradora da periferia, que continuava a crescer em decorrência da migração.

As mudanças em curso geraram impactos na organização política local com alterações na composição das coalizões de poder formatadas para governar a cidade. Se na década anterior (1980) houve o início da participação dos novos moradores da periferia no processo político (a eleição de vereadores que representavam as regiões vizinhas à grande indústria), na década de 1990 essa realidade seria aprofundada com a eleição de prefeitos e vices. As duas

primeiras administrações do PT à frente do executivo municipal (1993/1996 e 1997/2000) inauguraram em Betim coalizões de poder que contam com a participação direta de representantes da periferia. De 1997 a 2016 a cidade elegeu prefeitos e/ou vices que em dobradinha representavam o centro e a periferia à frente do executivo municipal.

De forma resumida, é possível dizer que os anos 1990 foram marcados pela mudança do modelo produtivo da FIAT Automóveis em Betim e suas consequências. Se antes daquela década o modelo fordista ainda era adotado pela empresa, a partir de então o modelo flexível passou a ser utilizado e com ele novas mudanças foram observadas na cidade. Primeiro a chegada de novas indústrias, que foram acompanhadas pelo crescimento da arrecadação municipal, que permitiu a adequação da estrutura urbana local em atendimento às necessidades das empresas e das pessoas que não paravam de chegar. Essas transformações foram acompanhadas pela reorganização da política local, que a partir daquele período viu a periferia incluída na formação das coalizões de poder que administram o município.

Essas são as questões centrais a serem discutidas neste capítulo.

4.1 O sistema flexível de produção adotado pela FIAT Automóveis em Betim e seus impactos sobre a estrutura urbana

A introdução do modo flexível de produção adotado pela FIAT Automóveis fez com que Betim experimentasse um novo ciclo de industrialização. O sistema exigiu dos fornecedores a presença física nas proximidades da montadora, devido aos componentes antes em maioria estocados passarem a ser solicitados somente no momento que demandados pela fábrica, conforme premissa do sistema *just in time*. Conseqüentemente, o novo formato organizacional da produção de veículos da companhia demandou a oferta de mais espaços voltados para a atividade industrial em território betinense.

Se a introdução do modelo flexível de produção pela FIAT fez necessária a oferta de novos espaços para o uso industrial, simultaneamente ele demandou a expansão e adequação das ligações viárias entre a empresa e seus fornecedores. Em consequência, avenidas e vias expressas capazes de acomodar o crescente fluxo gerado pela produção industrial tiveram de ser planejadas e executadas na cidade. A adequação produtiva da montadora iniciava um novo ciclo de mudanças na estrutura urbana local, algo que cidades no centro do sistema capitalista já vinham experimentando desde os anos 1970.

Mas, o que seria o modelo flexível de produção? Essa lógica produtiva surge em decorrência das alterações sofridas pelo capitalismo durante os anos 1960 e 1970. A rigidez presente no modelo fordista de produção não respondia aos desafios trazidos por contradições presentes no próprio capitalismo, que passava por uma de suas crises naquele momento (COSTA, 2003).

O novo modelo incorpora inovações nas técnicas de produção, outras relações sociais e transformações na organização do processo produtivo. Essas mudanças surgiram em substituição ao modelo fordista, que deixou de proporcionar os lucros esperados e, portanto, havia esgotado seu ciclo. A lógica fordista era caracterizada por investimentos em larga escala a partir de capital fixo, pela produção em massa atrelada a prazos alongados e pela rigidez do mercado consumidor e dos contratos de trabalho.

O modelo flexível (conhecido também como pós-fordista) passou a ser adotado na indústria automobilística a partir da experiência da Toyota. A empresa japonesa introduziu as mudanças em sua organização produtiva desde o decênio 1950, a princípio com a utilização da *lean production*, ou produção enxuta. Essa alteração permitiu à companhia aliar redução de custo por unidade produzida a melhorias na qualidade da mesma. Em adição, a alteração permitiu uma maior diversificação dos produtos ofertados para atender às mudanças em curso no mercado a partir dos anos 1960 e 1970, as quais desafiavam o modelo de produção em massa.

O cenário de mudanças estruturais nos anos 1970 levou à busca da restauração e reestruturação da rentabilidade da produção industrial, o que ocasionou:

[...] 1- a busca da transformação das técnicas produtivas (automação e informatização); 2- a busca da transformação das relações sociais (redefinição da divisão técnica do trabalho); 3- a busca da transformação da organização global da produção (*just in time*, externalização de funções, *lean production*: redefinição da divisão social do trabalho); 4- a busca da transformação das relações entre mercados e produto (flexibilidade); 5- a busca da transformação das vantagens de competitividade, sejam elas territoriais ou sociais (distritos industriais, economia das convenções, *learning economy* (STORPER, 1994) [...]) (PRETECEILLE, 1994, p. 69).

Em paralelo à *lean production*, o *just in time* foi introduzido pela montadora japonesa e se transformou em uma marca do modelo flexível de produção. As duas inovações trouxeram consigo alterações significativas para o processo produtivo das empresas automobilísticas. Com o novo sistema, a proximidade entre empresas clientes (no caso em estudo, a FIAT) e suas fornecedoras tornou-se fundamental.

É importante compreender que com a implantação do sistema *just in time* parte da produção é transferida de dentro para fora da empresa cliente. A parcela do processo produtivo que é externalizada passa a ser desenvolvida por empresas parceiras, ou fornecedoras. Assim, a partir de sua implantação, um considerável número de componentes e peças do produto final passa a ser fabricado e estocado fora da planta da empresa que anteriormente concentrava todo o processo produtivo. Essa alteração no modelo de produção permite à empresa responsável pelo produto final diminuir sua área de estoque, pois componentes e peças chegarão à sua linha de produção no momento exato de sua necessidade (*just in time*). Esse complexo de procedimentos ficou conhecido como “de-verticalização” da produção. Desse modo, a flexibilidade produtiva deve ser compreendida também como uma característica organizacional e não somente tecnológica⁵³ (COSTA, 2003).

A implantação do modelo flexível de produção (que incorpora a *de-verticalização*, o *just in time* e a *lean production*) exige das montadoras de veículos a revisão de toda a organização da sua operação. A introdução dessa lógica de trabalho induz empresas fornecedoras a transferirem suas plantas para as proximidades da cliente. Somente assim elas conseguirão atender às necessidades da montadora em relação ao fornecimento de componentes dos veículos. Muitas peças e partes dos mesmos deixaram de ser produzidas ou estocadas em grande escala nas suas plantas e passaram a ser demandadas no momento exato da sua necessidade na linha de produção.

A partir do final do decênio 1980 foi introduzido o processo que ficou conhecido como “mineirização” da produção, que significou a vinda de fornecedores antes baseados em outros estados do país (especialmente São Paulo) para as proximidades da planta da FIAT. Como resultado desse processo, ao final dos anos 1990, mais de 80% dos fornecedores da montadora italiana estavam em Minas Gerais, enquanto antes da “mineirização”, mais de 70% deles ficavam instalados fora do estado.

O novo modelo demandou do município o planejamento e oferta de novas rotas viárias de chegada à empresa a partir dos distritos industriais que seriam implantados para acomodar os fornecedores que chegavam. Desse modo, tanto a oferta de espaços infra estruturados para a

⁵³ O modelo flexível de produção incorpora inovações tecnológicas a mudanças organizacionais, as quais, isoladamente, não surtiriam o efeito desejado no atendimento das demandas apresentadas por um mercado consumidor diferente daquele encontrado em meados do século passado.

produção industrial quanto o próprio sistema viário local tornaram-se fundamentais para o bom funcionamento do modelo de produção flexível da empresa:

[...] Os nossos estudos, vamos dizer intuitivos, diziam que o momento da mineirização foi tão importante quanto a vinda da FIAT para a economia de Minas Gerais, o Campolina⁵⁴ fala diferente, que a mineirização foi mais importante que a vinda da FIAT, e tem números para argumentar sobre isso [...] (José Eduardo Lima Pereira – entrevista concedida em, 07/06/2019).

Ao introduzir o modelo de produção flexível, a FIAT Automóveis contribuiu para aprofundar as mudanças que já vinham ocorrendo na estrutura urbana de Betim. A substituição do modelo fordista trouxe consigo a necessidade de implantação de uma nova estrutura voltada para a produção industrial e para a circulação de mercadorias no município e região. Em paralelo, as desigualdades sociais presentes na cidade e marcadas no território pelos diferentes padrões de ocupação do solo foram intensificadas, a despeito da crença de que desenvolvimento econômico ajudaria a amenizá-las.

É importante considerar que, assim como a FIAT não são muitas as empresas manufactureiras concentrando e controlando grande parte da produção industrial mundial. Essas companhias, conseqüentemente, têm o poder de exercer influência sobre a economia de cidades, regiões e mesmo nações. Suas decisões locais, referentes à expansão ou à retração produtiva, assim como à definição do quanto, onde e como investir, podem significar prosperidade ou declínio para comunidades distantes da sua matriz (HILL, 1990).

Essa realidade passa a ocorrer mais fortemente a partir do momento que ocorre a reestruturação da economia mundial (aproximadamente meio século atrás). Daquele momento em diante as atividades econômicas passaram a usufruir de constantes e consideráveis avanços tecnológicos em termos de informação, comunicação e transporte. Os desdobramentos dessa nova realidade impactaram a forma como a produção passou a ocorrer nos países centrais e na periferia do sistema, o que tem transformado a organização das cidades e, por consequência, a vida das pessoas em diversas partes do mundo capitalista.

A existência de uma economia globalmente articulada não é novidade, mas algo que acompanha a humanidade por séculos. Esse arranjo econômico, entretanto, nunca foi estável, mas tem sido continuamente reorganizado no decorrer do tempo. Suas adequações fazem com

⁵⁴ Prof. Clélio Campolina Diniz, autor de trabalhos relacionados à economia mineira e nacional, dentre os quais **Estado e capital estrangeiro na industrialização mineira**. Belo Horizonte: UFMG-PROED, 1981. 256 p.

que a localização geográfica da produção seja alterada no território, assim como também sejam modificados os arranjos institucionais capazes de dar suporte à mesma, já reorganizada no tempo e no espaço (SASSEN, 1998).

A globalização da economia estabelece clara relação com a intensificação da movimentação de mercadorias, pessoas e capital. Essa nova conjuntura implicou mudanças na natureza das atividades econômicas e na localização dos componentes que as constituem, inclusive as plantas industriais (MARCUSE; KEMPEN, 2000). Consequentemente, modificações na organização espacial das cidades devem ser esperadas.

Esse quadro gerou reflexos sobre o Brasil, de forma geral, mas particularmente em Betim. A FIAT Automóveis vem para a cidade no momento em que a economia mundial dava sinais de alteração nos países centrais, em especial na Europa, sede da empresa. Sendo assim, é possível dizer que a chegada da montadora no município tenha sido um reflexo das modificações em curso na economia mundial com consequente reorganização, inclusive geográfica, da produção industrial.

A FIAT Automóveis instalou-se em Betim ainda aplicando o modelo fordista de produção. As mudanças percebidas nos países centrais em relação à reestruturação produtiva das empresas seriam observadas tempos adiante na cidade. Somente uma década após dar início às suas operações, a empresa introduziu seu processo de reestruturação produtiva (LEMOS *et al*, 2000; COSTA, 2003).

Cabe aqui detalhar um pouco mais sobre o significado da “mineirização” da produção. Em matéria publicada em seu site oficial (em comemoração aos seus 37 anos de Brasil e de Betim), a companhia apresenta-se como a primeira fabricante de automóveis a construir uma planta fora de São Paulo. Devido a essa decisão locacional, a empresa pagava o preço de ter aproximadamente 80% dos fornecedores naquele estado e, portanto, longe da fábrica. De acordo com a publicação, a distância entre montadora e fornecedores elevava os custos de produção em cerca de US\$ 200 (duzentos dólares) por veículo, (consumidos em transporte de peças).

A empresa afirma que, além da questão do preço, a distância entre os fornecedores e fábrica gerava problemas no fluxo de produção dos automóveis. Em casos extremos, as intercorrências com o transporte de componentes chegavam a paralisar a linha de produção. Com isso, um desafio inicial apresentado para a FIAT Automóveis em Betim foi o de

racionalização da rede de fornecedores para a melhoria da logística da produção. Em 2013, ano de publicação da matéria, mais de 70% dos fornecedores da multinacional estavam a menos de 150 km da fábrica de Betim.

No sistema pós-fordista o nível de aproximação entre as empresas tem sido ampliado a ponto de serem estabelecidas relações de subcontratação, cooperação e interdependência. Com isso torna-se mais fácil o acesso à de mão-de-obra e a qualificações profissionais necessárias ao novo modelo de produção. Igualmente, torna-se mais provável a implantação de determinados serviços empresariais, de atividades educacionais e de pesquisa, assim como de outras estruturas institucionais, necessárias ao sucesso do modelo econômico (BODDY, 1990).

As Figuras 29 e 30, mostram dois momentos da linha de produção na fábrica da FIAT:

Figura 29 – Os primeiros veículos sendo produzidos em Betim, em 1976.



Fonte: acervo pessoal de Jaime Thalles, gentilmente cedida ao autor.

Figura 30 – Na mesma planta betinense, a linha de produção robotizada, nos dias atuais.



Fonte: Metr p les (Internet)⁵⁵

A publicação no site da FIAT afirma ainda que a transformação produtiva, ao ser combinada com os investimentos feitos para eliminação de outros gargalos, levou a um aumento da capacidade produtiva diária de 500 para 3200 veículos, em 2013 (a mesma planta que durante o ano de 1990 produziu 190 mil veículos, em todo o ano de 2012 produziu mais de 800 mil).

Existe uma relação entre o modelo de organização geográfica da produção com o regime de acumulação do capital em vigor. A falência do modelo fordista de produção, baseado na repetição e serialidade, ao ser substituído por outro que incorpora a flexibilidade como marca, exigiu um novo arranjo espacial, onde a reaglomera  o das atividades econômicas seria possível (BODDY, 1990).

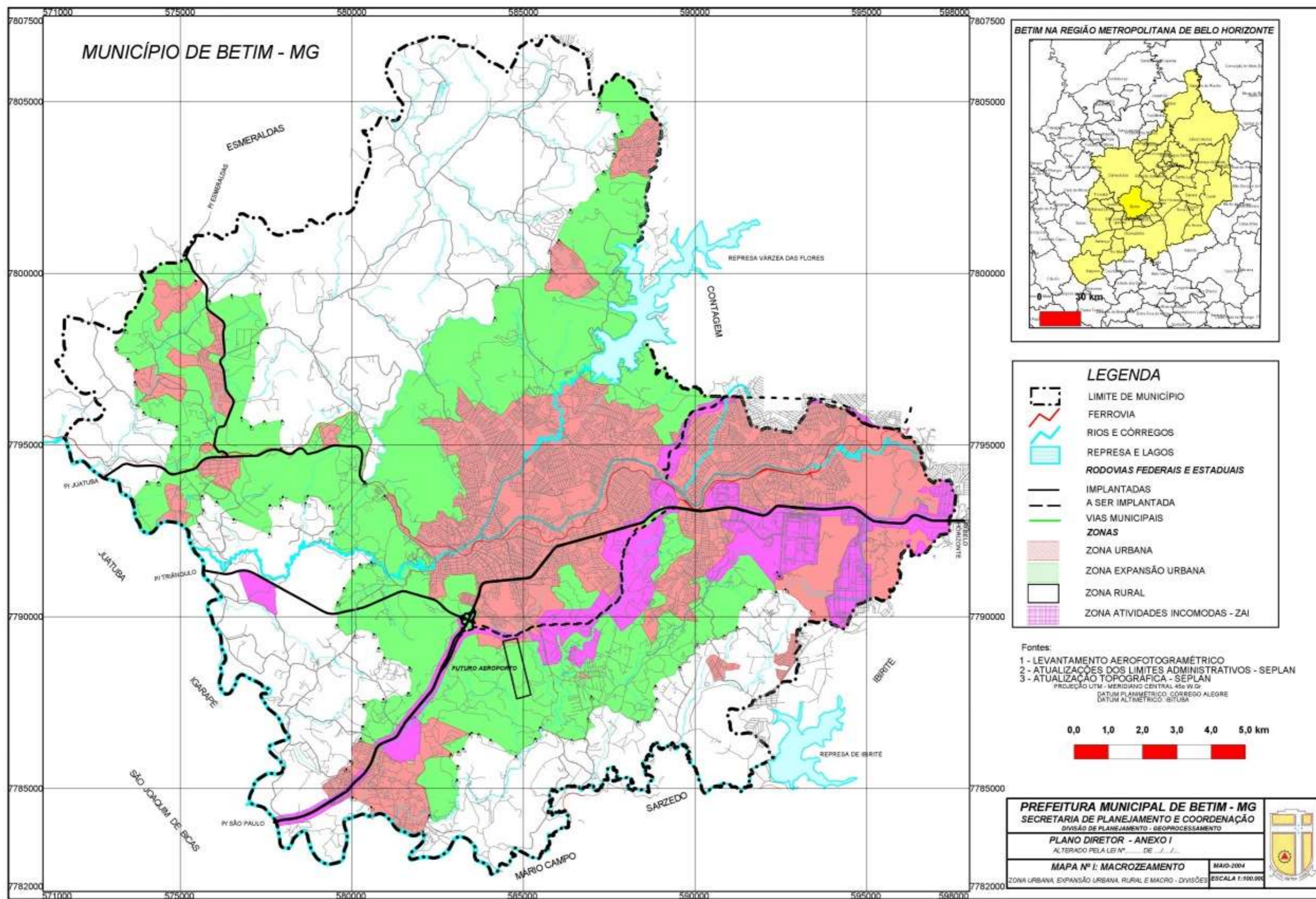
A realidade da produção organizada de forma concentrada é compreendida por Storper (1994) como fenômeno comum aos anos 1980, nos países centrais, onde a economia do aprendizado acabou incentivando a construção de novos distritos industriais, em cidades de todos os tamanhos. O estudioso argumenta que atividades sujeitas a altos níveis de incerteza e altos custos de cobertura de distância geram aglomeração. As empresas, ao se aproximarem, podem

⁵⁵ Disponível em <https://www.metrople.com/carros-motos/coronavirus-faz-FIAT-adiar-lancamento-e-parar-producao-no-brasil>. Acesso em 01/12/2020.

alavancar um processo coletivo de aprendizagem, o que acontece quando firmas especializadas em cadeias de insumo-produto relativamente estáveis estão interligadas para e pelo aprendizado. Infelizmente, continua o autor, nos países periféricos muitas das principais aglomerações não propiciam o engajamento no aprendizado tecnológico, servindo apenas para contornar incertezas e abrigar dos riscos as atividades nelas estabelecidas.

É possível dizer que a mudança do padrão produtivo da FIAT, que ocorreu nos anos 1990, tem incentivado aproximações similares às que foram mencionadas acima, o que tem gerado rebatimentos no espaço urbano local. Novos distritos industriais têm sido implantados no município a partir do momento que a empresa adotou a “mineirização”. Nessa última década três novos distritos industriais foram criados na cidade, os quais, sozinhos, mais que dobraram a oferta de áreas industriais disponíveis no fim da década de 1990. Esse processo foi suportado pelo zoneamento urbanístico estabelecido nos últimos três planos diretores aprovados em Betim, respectivamente em 1996, 2007 e 2011.

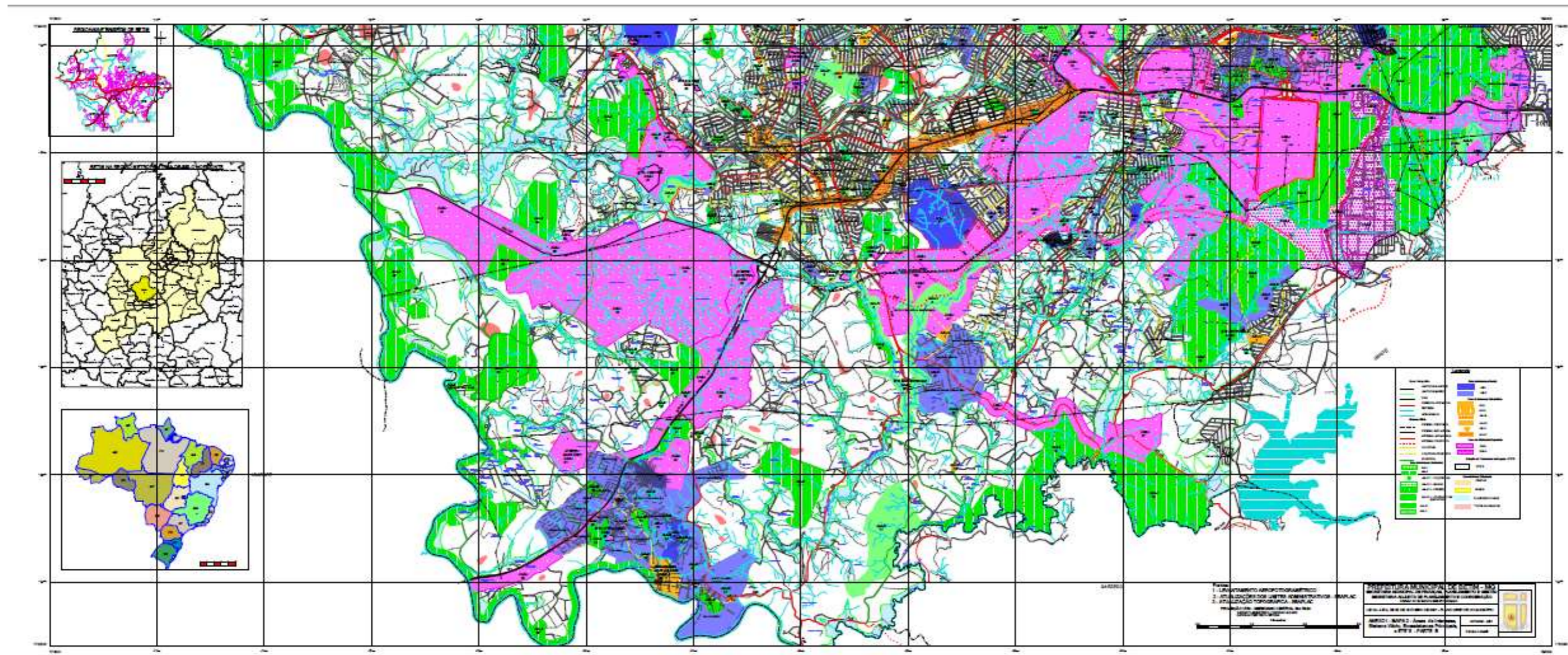
Os mapas abaixo (referentes às áreas de interesse definidas nos planos diretores municipais e 1996, 2007 e sua revisão de 2011) apresentam, em rosa, as áreas reservadas para atividades incômodas, dentre as quais a industrial. É visível o aumento da área destinada para o uso de um plano para outro. Em especial na parte oeste do território municipal, entre as rodovias federais BR-381 e BR-262, extensa área rural foi transformada em industrial.

Figura 31 – Mapa das áreas de interesse, Lei 2.963/1996⁵⁶.

Fonte: Prefeitura Municipal de Betim.

⁵⁶ Em rosa, as áreas reservadas para atividades incômodas, dentre as quais a industrial.

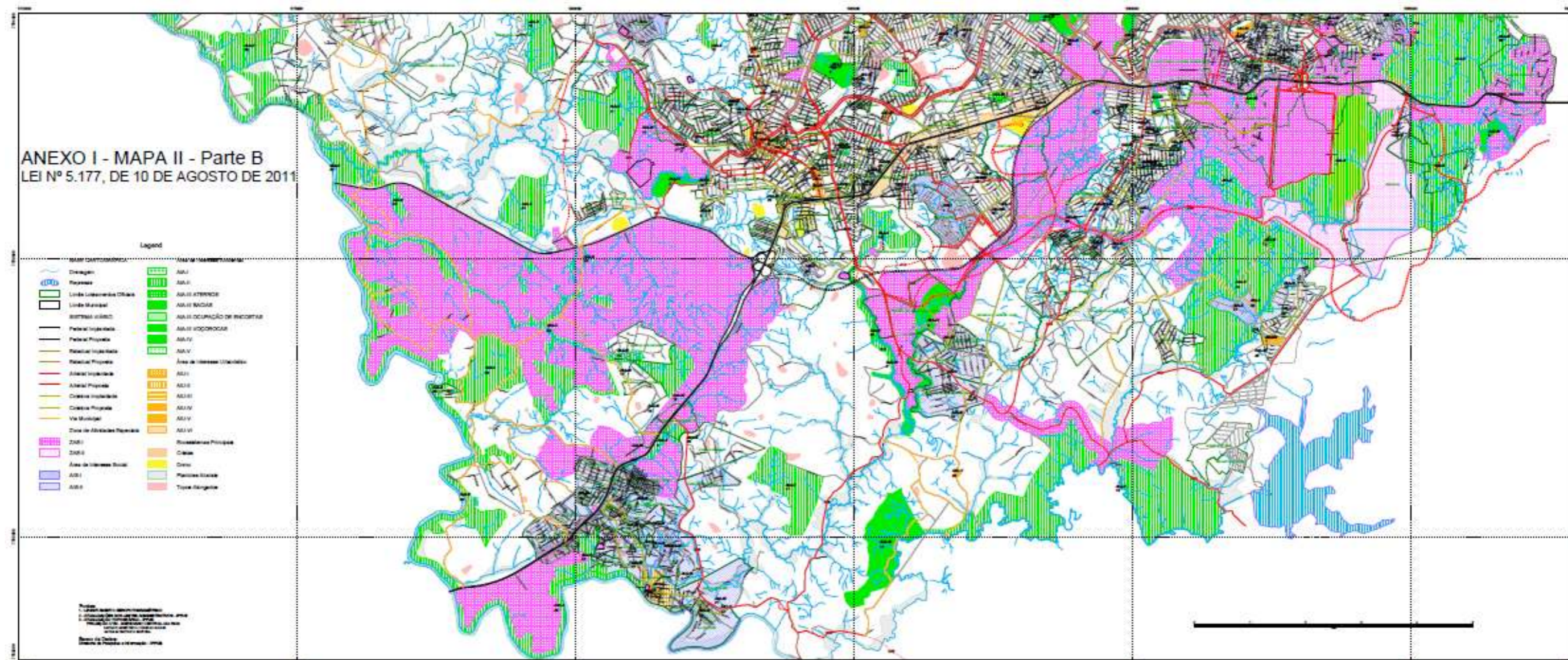
Figura 32 - Mapa das áreas de interesse, Lei 4.574/2007⁵⁷.



Fonte: Prefeitura Municipal de Betim.

⁵⁷ Em rosa, as áreas reservadas para atividades incômodas, dentre as quais a industrial.

Figura 33 - Mapa das áreas de interesse, Lei 5.177/2011⁵⁸.



⁵⁸ Em rosa, as áreas reservadas para atividades incômodas, dentre as quais a industrial.

Esse conjunto de alterações nas diretrizes de organização espacial da cidade ocorreu a partir da ação estatal. Elas serviram para atender às necessidades produtivas da empresa, as quais ficam evidentes na estrutura dos distritos industriais criados já a partir dos anos 1990. Da maneira similar, infraestrutura voltada para melhorias relacionadas à mobilidade urbana foi implantada na cidade a partir de estudos desenvolvidos pela Prefeitura Municipal e pela própria FIAT, a partir de 1993:

[...] Acomodação dos fornecedores por perto[...] novos espaços para produção, ligações viárias[...]. É o grande problema da FIAT até hoje, infraestrutura de transporte, já era, entendeu, e continua agravado hoje, nós não temos estrada, não temos saída, quando tem um acidente para a produção, às vezes dois, três dias[...]

[...] a 381 e não tem desvio[...] de Contagem até a Petrobrás você não consegue sair da 381, não consegue, acabou.

[...] nós fizemos projetos, demos de presente para o governo do estado. O projeto de execução de uma série de soluções, as mais simples possíveis, as mais baratas [...] em diversos momentos, mas principalmente na época da mineirização [...] Demos de presente [...] (José Eduardo Lima Pereira – entrevista concedida em 07/06/2019).

Entretanto, as alterações percebidas a partir dos anos 1990 na estrutura urbana betinense em decorrência da presença da FIAT e da mudança do seu padrão produtivo não ficaram restritas àquilo diretamente relacionado à empresa, mas também aos desdobramentos da sua presença na cidade. É fato que, do ponto de vista social, a estrutura da cidade também passou a sofrer mudanças significativas em decorrência da intensificação da atividade industrial na cidade. Conforme argumenta Sassen (1998), os processos econômicos globais afetam a estrutura social das cidades reorganizando o trabalho, a distribuição dos ganhos advindos das atividades econômicas, a estrutura de consumo, o que acaba gerando formas distintas das até então experimentadas desigualdades sociais urbanas.

Cabe retomar Santos (2006) em sua compreensão sobre a presença das empresas hegemônicas nas cidades. Para o estudioso, ao se instalarem, essas empresas desconsideram arranjos pré-existentes e criam uma nova organização do espaço territorial. Essa reestruturação serve para atender às suas necessidades de lucro e muitas vezes quebra toda a rede de solidariedade e organização social anterior.

Assim, de forma resumida, é possível identificar a presença de alguns dos citados efeitos decorrentes do processo de globalização no território betinense já a partir do momento em que a FIAT se estabelece no município. Entretanto, eles são intensificados quando a empresa passa a adotar o modelo flexível de produção a partir dos anos 1990, e geram impactos em diversas dimensões da organização espacial local. Alguns desses desdobramentos estão

diretamente relacionados às necessidades da companhia na cidade, como os novos distritos industriais e eixos viários. Outros impactos são efeitos colaterais da presença da montadora em Betim, como a persistente desigualdade social materializada no território municipal em baixos padrões de ocupação do solo.

4.2. A estrutura urbana betinense no início dos anos 1990

Entre os anos 1950 e 1970 as taxas de crescimento populacional em Betim haviam sido significativas, com patamares superiores a 8% ao ano. Uma variação inferior foi observada somente na década de 1960, quando o crescimento apontado foi pouco superior a 3,5%. Em 1970 a população total era de 35.174 habitantes, já em 1980 esse número havia subido para 82.601. A década de 1990 iniciou com a população de 169.756 habitantes identificados no Censo de 1991 (IBGE) e em 2000 a população total havia chegado a 306.675, o que demonstra a intensidade das mudanças demográficas observadas na cidade em um relativo curto espaço de tempo.

No entanto, o aumento populacional não foi acompanhado na mesma velocidade pela oferta de infraestrutura para as pessoas que chegavam. O poder público municipal não respondia às demandas dos novos betinenses e a cidade foi se consolidando com diferenças significativas entre suas partes. Enquanto no centro tradicional havia um esforço para a adequação do espaço urbano e dos serviços ofertados para a população que crescia, na periferia a realidade era outra.

A incapacidade, ou mesmo desinteresse, em atuar para equipar as áreas periféricas ocupadas em decorrência do processo de industrialização fez com que a população reagisse das mais diversas formas. O ex-prefeito Jésus Mário de Almeida Lima recordou, na oportunidade da entrevista que concedeu, o movimento separatista iniciado na cidade no fim dos anos 1980⁵⁹:

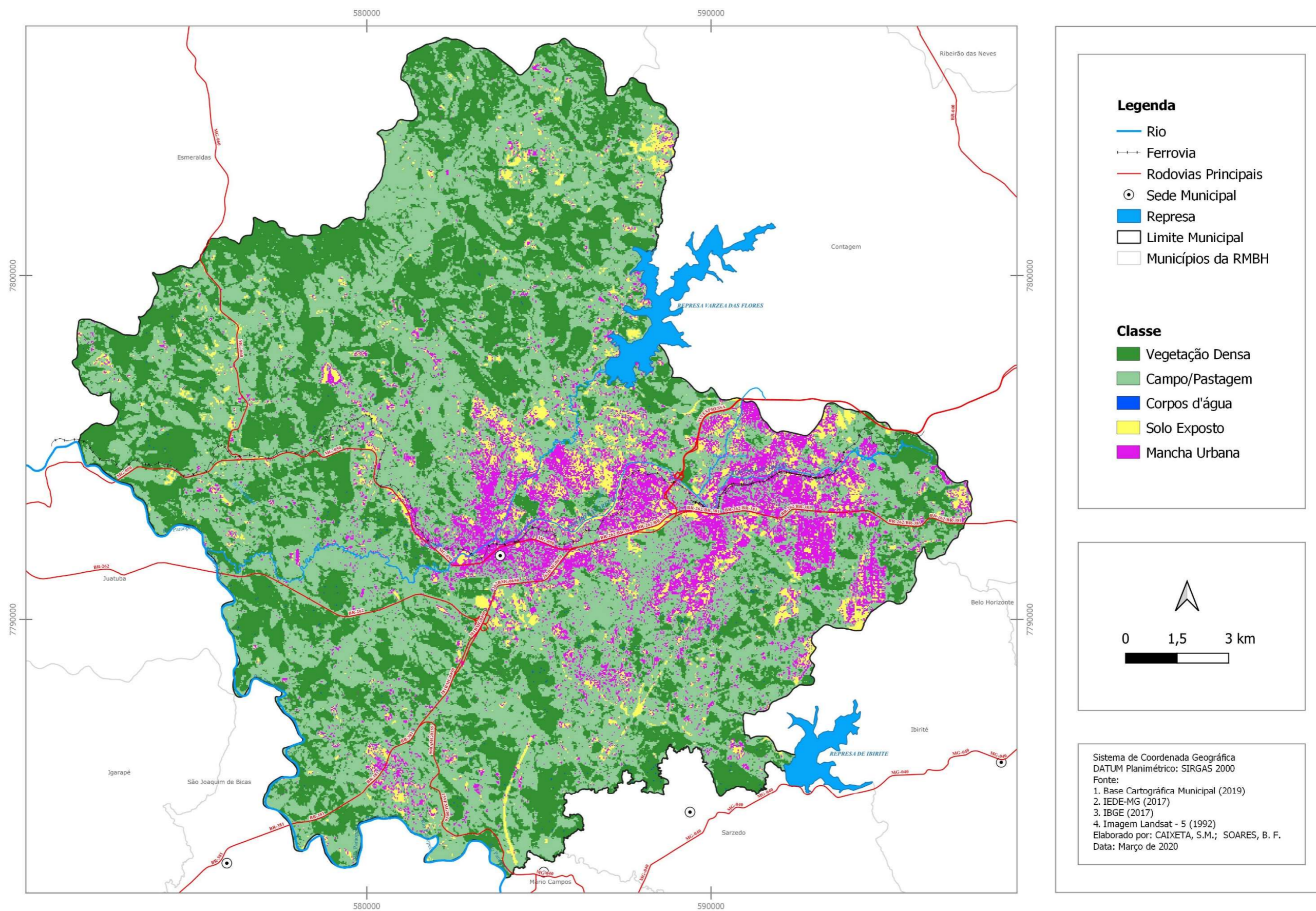
[...] havia um movimento separatista, um movimento da periferia querendo se separar, da periferia em que estava a FIAT [...].

⁵⁹ O movimento foi também mencionado pelo ex-presidente do legislativo municipal, Pingo, no dia da sua entrevista, 24/04/2019.

[...] Isso nos anos 1980, [...] porque as pessoas viam que tinham as empresas ali do seu lado, a periferia sem infraestrutura, sem rede de esgoto, sem escola, sem creche, sem nada, e a câmara de vereadores, o poder executivo, eles só viam o centro da cidade, aquele miolinho, como se fosse Betim, tanto é que as pessoas falavam “vou lá para Betim”, as pessoas não se sentiam, da periferia como um todo, não se sentiam de Betim [...] (Jésus Mário de Almeida Lima – entrevista concedida em 12/04/2019)

A existência daquele movimento separatista foi também mencionada pelo ex-secretário municipal de planejamento e coordenação da cidade, arquiteto José Abílio Belo Pereira. Porém, o urbanista aprofunda a discussão e suas impressões permitem estabelecer uma relação do movimento com a falta de integração urbanística e a desigualdade entre os diversos bairros e regiões da cidade. Àquele momento (início da década de 1990), a sede histórica pouco se articulava fisicamente com as demais regiões do município, que por sua vez não se reconheciam parte de Betim. Na visão do ex-secretário, aquelas pessoas não se sentiam moradoras da cidade, mas sim da periferia de Belo Horizonte, como se residissem em um bairro afastado da capital, e Betim, por sua vez, não as acolhia e não buscava integrá-las ao seu núcleo histórico.

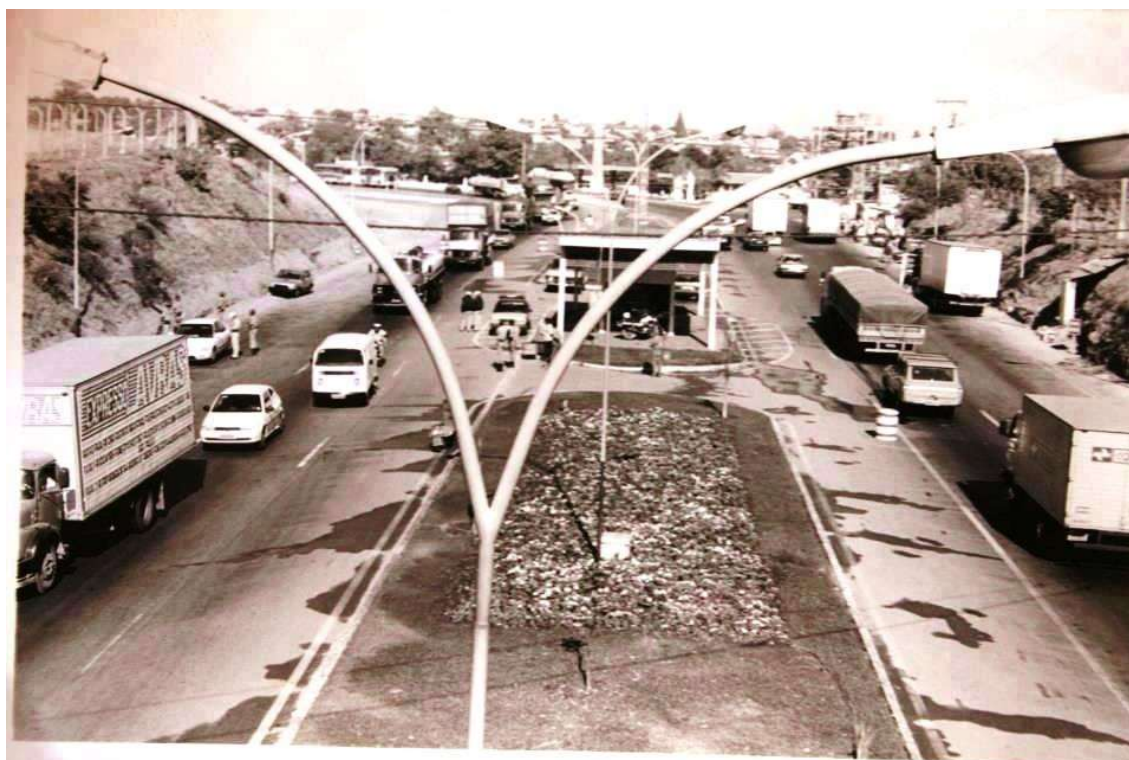
Figura 34 – Mancha Urbana de Betim em 1992.



Fonte: Indicada no mapa

Ainda hoje se considera, na sede histórica de Betim, as regiões vizinhas à FIAT Automóveis e ocupadas após sua instalação como a “Betim prá lá da barreira”⁶⁰, ou seja, a parcela da cidade que se formou a partir do antigo posto/barreira da Polícia Rodoviária Federal, que ficava localizado no canteiro central da BR-381, entre o sítio de ocupação inicial da cidade e Belo Horizonte. Aquele posto rodoviário, referência ainda presente na memória dos betinenses tradicionais, servia como barreira imaginária que separava a sede histórica do município da região desorganizada, que se formava e consolidava nas proximidades da FIAT. O posto foi inaugurado em 1959, junto com a primeira etapa da obra da própria rodovia BR-381, que naquele momento ligava Belo Horizonte à cidade de Extrema na divisa de Minas Gerais com o estado de São Paulo.

Figura 35 – Antigo posto da Polícia Rodoviária Federal em Betim.



Fonte: Acervo particular de Jaime Thalles gentilmente cedida ao autor.

A “Betim para lá da barreira” era um conjunto de loteamentos parcialmente ocupados pelos novos moradores da cidade e precariamente implantados. Como em uma colcha de retalhos mal costurada, aqueles loteamentos foram se articulando de maneira frágil e assim criando um tecido urbano constituído por grandes vazios onde era difícil identificar vias articuladoras do

⁶⁰ Expressão recorrente no município foi utilizada pelo ex-presidente do legislativo municipal, Pingo, quando falou sobre as ocupações que seguiram a instalação das grandes multinacionais em Betim.

todo: “[...] Era assim, eu saio do lugar que eu estou e pego uma estrada e vou para outro lugar, esse outro lugar é o lugar que concentra tudo, que chama Belo Horizonte [...]” (José Abílio Belo Pereira – entrevista concedida em 03/05/2019).

Além de reforçar o imaginário de que aquele lugar onde as pessoas moravam não era parte de Betim (uma periferia da capital), o relato do secretário indica também outro aspecto importante em relação àquele momento e que decorria da forma como a cidade crescia desprovida de infraestrutura e serviços urbanos de qualidade. Existia a vinculação dos moradores com Belo Horizonte, onde as pessoas buscavam o que não havia em Betim, ou seja, serviços públicos e privados, produtos diversos, emprego e outras amenidades que contribuem para atribuir ao espaço o sentido de lugar. Betim, de maneira paradoxal, foi se consolidando como uma cidade *dormitório*, onde inclusive os postos de trabalho ofertados pela indústria em expansão eram ocupados por pessoas de fora da cidade:

[...] Era uma periferia metropolitana [...]. Além de ser duas Betins, as duas Betins na verdade não eram lugares voltados para si mesmo, eram lugares periféricos de Belo Horizonte entendeu? Era como se fosse bairro de Belo Horizonte [...].

[...] a Betim da FIAT e a do centro [...] mesmo a Betim do centro, que tinha lá a sua história antiga [...], mas ela também se sentia muito como uma Betim periférica [...].

[...], mas assim, eu acho que mais do que todos os indicadores físicos da periferia, o pensamento é o que comanda mais o sentimento da periferia, entendeu? [...] (José Abílio Pereira – entrevista concedida em 03/05/2019).

Além da fragmentada articulação viária (prejudicial ao acesso a bens e serviços urbanos), a precariedade do espaço de moradia dos novos betinenses era incrementada também por outros aspectos. De acordo com a ex-prefeita municipal Maria do Carmo Lara Perpétuo, a questão do saneamento urbano era outra a ser considerada. Em entrevista concedida no dia 26 de março, de 2019, ela abordou o assunto fazendo referência ao período em que esteve à frente da prefeitura e o anterior, quando ainda jovem participou da implantação de infraestrutura urbana na área central de Betim, através do Projeto CURA, executado durante o primeiro mandato do Prefeito Osvaldo Franco, entre 1977 e 1982:

[...] Quando o Osvaldo foi prefeito eu fiz [...] eu fiz estágio para o [...] Projeto CURA em Betim, onde a gente entrevistou cada moradia no Angola para colocar esgoto, água e asfalto, eu fui estagiária no Angola junto com outros [...].

[...] Já era O Osvaldo Franco, foi ele que buscou o projeto CURA [...], mas ele trabalhou uma região da cidade [...] o Angola [...].

[...]quando a gente assumiu a prefeitura, em 1993, o único lugar que tinha água e esgoto, era Angola e Centro...na periferia nada [...].

[...] Até coleta de lixo não tinha também naquela região, só aqui no Centro e era largado de lado [...].

[...] o Teresópolis, que é a maior favela de Betim, não tinha água, não tinha rua aberta, não tinha beco aberto, não tinha luz direito, não tinha escola, não tinha creche, não tinha maternidade [...] (Maria do Carmo Lara Perpétuo – entrevista concedida em 26/03/2019)

A arquiteta Otílie Macedo Pinheiro, ex-assessora da Secretaria de Planejamento e Coordenação, à época da primeira administração de Maria do Carmo Lara Perpétuo, traz um novo componente ao mencionar a falta de informações relacionadas àquela parte da cidade na prefeitura: “Não existiam na Prefeitura mapas e informações sobre estes bairros” (Otílie Macedo Pinheiro – entrevista concedida em 08/11/2019).

Naquele momento o município contava apenas com o material produzido para a elaboração da Lei 1.744/1986. Seus mapas e diretrizes de uso e ocupação era o que havia em termos de planejamento e regulação do território municipal (ou de parte dele). Assim, o desafio apresentado para aquele grupo que chegava para gerir o município era enorme, pois tinham que lidar com uma dinâmica de urbanização intensa e ao mesmo tempo planejar o futuro adiante sem poder contar com informações confiáveis e atualizadas.

A mesma avaliação foi feita pelo ex-secretário José Abílio Belo Pereira, quando da sua entrevista. Ele relata o momento da sua volta a Minas Gerais, quando chegou em Betim com a incumbência de coordenar a elaboração do novo plano diretor municipal. Em sua declaração ele confirma que não havia informação a respeito da cidade:

[...] quando eu estava no PLAMBEL, eu tinha muita informação sobre a região metropolitana toda, e claro, sobre Betim; aí fui embora para São Paulo, quando voltei de São Paulo vim direto para Betim, e cai na minha mão coordenar o Plano Diretor, então tá, vamos ver, que informações tem, Betim não tinha informações para a gente começar [...]

[...] Aí assim, a gente foi recuperando [...] tinha uns mapas que o IGA fazia dos municípios, aí recuperamos e fizemos um mapinha para começar a discutir o Plano Diretor [...].

[...] Voltei no PLAMBEL e recuperei algumas coisas que tinham [...] então aí a gente começou a ter informação mais consistente né, no ponto de vista de mapeamento [...] (José Abílio Belo Pereira – entrevista concedida em 03/05/2019).

No período anterior ao primeiro governo de Maria do Carmo Lara Perpétuo (quando prefeito era Ivair Nogueira em substituição ao falecido Osvaldo Franco), houve um esforço para dotar a cidade de novas escolas municipais. Ao todo foram construídas quatorze unidades escolares naquele período - 1989 a 1992 -, das quais cinco na região vizinha ao polo industrial. Contudo, a grande maioria das escolas construídas ficava nas regiões afastadas da FIAT

Automóveis, o que não contribuía para amenizar o desgaste dos gestores municipais com os moradores das regiões de Teresópolis, Imbiruçu e PTB.

Assim como unidades educacionais, algumas de saúde também foram disponibilizadas para a população no período anterior à primeira gestão de Maria do Carmo Lara Perpétuo. Em número menor (seis novos equipamentos entregues por Osvaldo Franco e por Ivair Nogueira), apenas duas unidades foram entregues nas regiões vizinhas ao polo industrial formado pela FIAT Automóveis.

O caminho rumo à consolidação de uma cidade partida começou a ser interrompido com a chegada ao poder de uma coalizão política em que a periferia estava representada. A eleição da prefeita Maria do Carmo Lara Perpétuo (1992) foi uma resposta daqueles que se mudaram para a cidade após os anos 1970 e ocuparam a região vizinha às indústrias. O grupo político que ela liderava foi eleito para o mandato 1993/1996 e inaugurou uma nova lógica de formatação das coalizões de poder local, assim como de atendimento da totalidade do território municipal.

4.3. A mudança política nos anos 1990

Os anos 1990 foram de mudanças significativas também no ambiente político em Betim. Duas décadas após o anúncio da vinda da FIAT Automóveis para a cidade, em 1993, a realidade local havia mudado consideravelmente. Aquele município ainda com fortes características rurais do início da década de 1970 havia sido substituído por outro, onde a lógica da indústria de grande porte havia modificado o espaço urbano e as relações que nele ocorriam, aos moldes daquilo que Santos (2006) apresenta, ao falar sobre a instalação das empresas hegemônicas nas cidades.

O ciclo das mudanças políticas iniciado no período anterior, nos anos 1980 com o fim da ditadura militar, ainda não havia sido concluído em Betim. As eleições locais de 1982 e 1988 indicaram que os moradores da cidade não estavam conformados com a situação em que se encontravam. O movimento separatista do fim daquela década era outra forma de expressão do descontentamento existente, e igualmente seria o voto nas eleições municipais que viriam adiante.

Em 1988, pela primeira vez na história do município, a maior parte dos vereadores eleitos vinha de fora da sua sede histórica. Eles representavam, no legislativo municipal, aqueles que haviam chegado em Betim para ocupar a periferia da cidade, onde infraestrutura e serviços urbanos eram escassos. Aqueles vereadores ajudaram a dar início ao processo de mudanças na formação das coalizões políticas locais, que não teria mais volta até os dias atuais. Desde aquela legislatura, a maior parte dos vereadores eleitos é oriunda de outras regiões da cidade que não sua sede tradicional. A periferia passou a ocupar o espaço até aquele momento (majoritariamente e historicamente) ocupado pelos moradores do centro da cidade. As eleições que seguiram, em 1992, marcaram a chegada da periferia ao executivo municipal, fato que perdurou até 2016:

Para aqueles grupos com uma história de marginalidade política, social e econômica, conseguir impacto político requer muito mais que simplesmente mobilizar-se em torno de temas que os preocupam especificamente. Necessitam introduzir-se dentro da política de inversão e converter-se em membros da coalisão local que governa (STONE, 2005, p. 313, tradução nossa).

Antes disso, entretanto, em 1989, no retorno das eleições diretas para Presidente da República, os eleitores betinenses haviam dado sinal do desejo de mudança. O candidato do PT, Luís Inácio Lula da Silva, foi o mais votado na cidade no primeiro e no segundo turno, de acordo com dados do TRE/MG (Anexo-C). Aquela eleição pavimentou o caminho para a primeira vitória do PT para o executivo betinense.

A eleição de Maria do Carmo Lara Perpétuo, em 1992, tendo como vice, Jésus Mário de Almeida Lima, foi outra novidade daquela década (podendo ser acrescida à mudança do modelo produtivo da montadora italiana). O PT teria naquela gestão sua primeira experiência à frente do executivo betinense. A partir dali o partido seria reeleito para administrar a cidade em 1996, tendo Jésus Mário de Almeida Lima como prefeito, e mais adiante, em 2008, Maria do Carmo Lara seria eleita prefeita para mais um mandato, até o momento o último do PT à frente do executivo municipal.

A décima segunda legislatura, eleita junto com Maria do Carmo Lara e Jésus Lima, seria novamente composta por vereadores oriundos em sua maioria da periferia, sendo ao todo onze dentre os 21 (vinte e um) escolhidos pelos eleitores. Havia dentre eles um futuro vice-prefeito e deputado estadual, Pedro Ivo Ferreira Caminhas, o Pinduca, e outros dois futuros deputados estaduais, Maria Tereza Lara e Rômulo Veneroso. Ao todo, três vereadores daquela legislatura eram do PT, uma minoria que não facilitava a relação do executivo com o

legislativo (que tentou um processo de impedimento contra a prefeita), mas que ajudava o governo na sua relação com a comunidade.

A governabilidade das administrações de Maria do Carmo Lara, 1993 a 1996, e de Jésus Lima, 1997 a 2000, foi garantida pelo suporte que tiveram diretamente da população e não necessariamente dos vereadores. Ambos ex-prefeitos inauguraram em Betim uma nova forma de governar a cidade, que compartilhava muitas das decisões administrativas, de onde e como investir, com os moradores. A implantação do Orçamento Participativo foi uma inovação petista na cidade, que seguia a exitosa experiência participativa de gestão adotada em outros municípios administrados pelo PT, com destaque para Porto Alegre – RS e Ipatinga – MG, que inspiraram a experiência local.

A partir do período de Maria do Carmo Lara, a administração pública municipal passou a ser mais permeável à participação de agentes sociais externos ao governo. Assim, mais de duas décadas após as mudanças percebidas nas administrações locais nos países centrais, em Betim o modelo de governança urbana, similar àquilo apresentado por Jouve (2005), era inaugurado. As administrações petistas eram reconhecidas nacionalmente por implantar um modelo de gestão participativa e compartilhada, onde agentes públicos e privados eram convidados a compor conselhos de políticas setoriais e assim, ajudar a governar as cidades que geriam⁶¹.

Em Betim a experiência pode ser considerada exitosa, uma vez que Maria do Carmo terminou seu primeiro mandato com mais de 90% de aprovação popular, o que lhe permitiu eleger o seu sucessor. Jésus Lima, seu vice-prefeito e ex-vereador, assumiu a prefeitura em 1997, tendo como companheiro de chapa Alexandre Marianelli, filiado ao PSB e filho de tradicional família de comerciantes moradores do centro de Betim. A chapa composta por Jésus Lima e Alexandre Marianelli representava a sede tradicional e a periferia (respectivamente vice-prefeito e prefeito), composição que vem sendo repetida até os dias de hoje.

Tanto o segundo colocado naquele pleito, o ex-prefeito Ivair Nogueira, quanto o terceiro colocado, Carlaile Pedrosa, que seria eleito prefeito logo após aquele mandato, tinham vices oriundos do centro da cidade. Desta forma, as chapas perdedoras não representavam o desejo da periferia da cidade de participar das coalizões de poder formatadas para administrar o

⁶¹ As duas primeiras experiências do PT à frente do executivo betinense romperam com o modelo administrativista praticado no município até então.

município. De 1996 a 2012 nenhuma chapa vencedora das eleições municipais conseguiria fazê-lo sem que prefeito e vice viessem um do centro e outro da periferia. Jéus Lima, assim como Maria do Carmo, fez um governo em que o incentivo a participação popular era política central de governo. Em sua gestão, o Orçamento Participativo continuava vigente, mas ele aprofundou a experiência participativa quando criou o Projeto CEIA – Centro de Encontros e Integração de Ações.

De acordo com informação do ex-prefeito Jéus Lima o Projeto CEIA foi inspirado em modelo cubano e canadense de participação popular⁶² e trabalhava na perspectiva de fortalecer a democracia direta. Eram eleitos representantes de quarteirão, que acompanhavam os problemas de sua comunidade levando demandas aos gestores municipais. Em contrapartida, esses representantes ajudavam o governo a potencializar suas ações de mobilização junto à população, fortalecendo inclusive o Orçamento Participativo, conforme relato do ex-prefeito. No auge de sua existência o CEIA chegou a contar com aproximadamente 4.000 (quatro mil) representantes de quarteirão eleitos. Esses cidadãos tinham um encontro trimestral com o prefeito e livre acesso aos secretários municipais e administradores regionais, o que fortalecia sua liderança junto aos seus vizinhos. Ao final daquela administração, em 2000, alguns dos representantes de quarteirão acabaram candidatando-se a vereador e outros eram procurados pelos vereadores para ajudarem em seus mandatos, de acordo com Jéus Lima.

Os vinte e um vereadores eleitos para o mandato legislativo iniciado em 1997 eram, mais uma vez, majoritariamente oriundos da periferia da cidade. Cinco deles haviam sido eleitos pelo PT, o que aumentava a bancada de apoio ao prefeito que iniciava seu mandato, mas ainda ficava longe de dar a ele maioria no legislativo. O aprofundamento da participação popular era fundamental para garantir governabilidade, o que Jéus Lima procurou fazer com a manutenção do orçamento participativo, a ação dos conselhos de políticas setoriais e a implantação do CEIA.

⁶² Informação concedida pelo aplicativo de telecomunicação *WhatsApp*, devido à pandemia do COVID-19, em 09/09/2020.

O período de J3sus Lima à frente do executivo municipal foi conturbado, tendo ele sofrido um atentado contra sua vida, em agosto de 1997⁶³. A tentativa de assassinato do ex-prefeito é um evento importante na história política local, mas não será discutido neste trabalho. Seus desdobramentos ainda hoje marcam a política betinense, e o atentado fez da vítima o maior prejudicado. Desde então, mesmo tendo exercido um mandato como Deputado Estadual, entre 2003 e 2006, J3sus Lima não conseguiu retomar na cidade a liderança que exerceu antes daquele evento, pois seu período ficou relacionado com violência.

As duas primeiras administrações do PT em Betim marcaram a política local nos anos 1990. Naqueles oito anos as ações de governo ficaram voltadas para a inversão de prioridades e a participação popular. Ao final daquele ciclo seria iniciado outro, que também perduraria por quase uma década, liderado por Carlaile Pedrosa, ex-prefeito, eleito e reeleito pelo PSDB em 2000 e 2004, e depois novamente em 2012.

Maria do Carmo Lara, já a partir dos anos 1990, e Carlaile Pedrosa, a partir dos anos 2000, consolidar-se-iam como as duas principais lideranças políticas municipais. Dois anos após deixar o governo, em 1998, Maria do Carmo Lara seria eleita deputada federal, a primeira representante de Betim no Congresso Nacional, com quase 200.000 votos. Ela seria reeleita deputada federal em 2002 e 2006, e em 2008 deixaria o mandato para exercer novamente o cargo de prefeita.

A consolidação de sua liderança política é resultado de uma militância de décadas vinculada às lutas dos mais pobres e ao PT, partido que ela fundou e onde atua desde então. Sua base política em Betim sempre esteve na periferia, espaço historicamente ocupado pelos que chegaram a reboque da industrialização em busca de oportunidades. Sua primeira administração foi um marco, que se estabeleceu a partir do maciço investimento nas regiões que haviam sido ocupadas de forma espontânea no entorno da FIAT Autom3veis e pelo propósito de inserir a população no processo de governo, através da criação e incentivo à participação em conselhos de políticas setoriais e da implementação do Orçamento Participativo.

⁶³ Em uma plenária da educação, onde funcionários da rede municipal decidiam o futuro do setor em sua gestão, J3sus Lima foi alvejado com cinco tiros à queima roupa. Meses depois todos os envolvidos foram identificados, tendo sido o ex-presidente da Câmara Municipal, José Elias Nascimento, filiado ao mesmo partido do vice-prefeito eleito, Alexandre Marianelli, condenado como mandante do atentado.

Sua administração inaugurou o modelo de governança urbana em Betim. Desde sua primeira experiência à frente do executivo betinense as coalizões de poder formatadas na cidade passaram a reservar espaço para a periferia, que passou a ter suas demandas integradas à agenda política e à agenda de governo locais. A intensificação da presença de representantes de outras regiões, que não a sede histórica, nas coalizões de poder locais fez com que outras partes do território municipal recebessem investimentos públicos em infraestrutura e serviços urbanos. O reconhecimento de que o município era composto por diversas regiões, as quais continham características distintas e, portanto, mereciam tratamento diferenciado foi uma conquista do período em que ela esteve à frente da administração municipal.

A aprovação de um novo Plano Diretor Municipal no último ano de seu governo, através da Lei Nº 2.963/1996, o segundo na história do município, oficializou essa visão de cidade e orientou os governos que viriam, em relação aos investimentos estruturantes e àqueles necessários para colocar as distintas regiões do município em patamar similar de oferta de infraestrutura e serviços urbanos.

Em resumo, é possível dizer que nos anos 1990 as administrações do PT inauguraram uma nova forma de governar a cidade. De modo similar ao que acontecia nos países centrais, onde o poder local tornou-se mais permeável à participação de agentes comunitários e privados a partir dos anos 1970 (JOUVE, 2005), em Betim essa mudança foi percebida duas décadas depois (assim como em outros municípios brasileiros). O modelo de governança urbana foi instalado no município com Maria do Carmo Lara e, desde então, ele tem sido redesenhado rumo àquilo que Harvey (2006) define como empreendedorismo urbano.

É possível ir adiante e sustentar o argumento de que os dois primeiros governos petistas quebraram o regime urbano de manutenção pré-existente (que não conseguia manter os serviços de proximidades esperados dos mesmos) para implantar um regime que Casellas (2005) tipifica como segue:

Regime de promoção de grupos excluídos: se centra no apoio aos grupos mais excluídos política e socialmente. Para alcançar seus objetivos, necessita uma mobilização de massas substancial, com amplos recursos e coordenação[...]. Regime de promoção de grupos excluídos: se centra no apoio aos grupos mais excluídos política e socialmente. Para alcançar seus objetivos, necessita uma mobilização de massas substancial, com amplos recursos e coordenação[...] (STONE, 2005, p. 145, tradução nossa).

Tanto Maria do Carmo Lara quanto Jésus Lima buscaram nas necessidades dos moradores da periferia de Betim combustível para as ações de governo. Durante o período em que administraram o município (1993/2000) as regiões que eram marginalizadas pelas gestões anteriores foram priorizadas no atendimento de suas demandas. Dessa maneira eles conseguiram diminuir desigualdades que já estavam cristalizadas no espaço urbano municipal. Igualmente, contando com o apoio direto da população ambos construíram a governabilidade necessária para enfrentar a oposição dos grupos tradicionais que haviam sido apeados do poder.

4.4. Um plano diretor para todo o município

A mudança na coalização de poder gerou reflexos nas diversas políticas públicas, dentre elas a política urbana. Consequentemente, em 1996 um novo plano diretor municipal foi aprovado na cidade já dentro de uma perspectiva diferente da anterior. Ao apostar na estratégia de estender as ações de planejamento urbano para além da sede tradicional de Betim, o plano tomou todo do território municipal como objeto de suas diretrizes. Isso não foi suficiente para resolver a gama de problemas enfrentados pela cidade em decorrência do processo de urbanização intensiva, mas já apontava um caminho a ser percorrido, que era diferente e mais abrangente que o anterior.

O ex-secretário de planejamento municipal, José Abílio Belo Pereira, ao ser entrevistado, falou um pouco sobre a expectativa que existia em relação à política urbana no momento em que o grupo político do qual fazia parte chegou ao poder, em 1993.

[...] quando a gente chegou em Betim, essa coisa do Plano Diretor estava pegando força no Brasil inteiro, era uma discussão muito intensa no Brasil inteiro [...].

[...] ficou em todas as constituições municipais, que o município tinha que fazer o Plano Diretor [...] (José Abílio Belo Pereira – entrevista concedida em 03/05/2019).

Betim, a partir do plano de 1996, passou a contar com uma legislação urbanística elaborada segundo a visão de cidade defendida pelo Movimento Nacional de Reforma Urbana (MNRU). Ainda anterior à aprovação do Estatuto da Cidade (que viria a ocorrer em 2001), o plano diretor aprovado pela Câmara Municipal de Betim pela Lei 2.963/1996, trouxe pioneiramente em seu conteúdo temas ainda não formalmente tratados na legislação urbanística nacional. O conteúdo do Título IV, por exemplo, tratava da oferta de instrumentos urbanísticos que ainda não haviam sido regulamentados para uso dos municípios brasileiros.

Dentre os diversos instrumentos apresentados, a lei colocou à disposição do município alguns que teriam a capacidade de fazer valer a função social da propriedade e assim reverter históricas distorções geradas no território pelos interesses particulares no processo de produção da cidade. O instrumento do Parcelamento e Edificação Compulsória poderia ter ajudado a induzir a ocupação de vazios urbanos responsáveis pelo encarecimento da manutenção da cidade e oferta de infraestrutura. No entanto, passadas mais de duas décadas desde sua aprovação, o instrumento não só não foi aplicado como também não foi regulamentado pelo município⁶⁴. De forma similar, diretrizes relacionadas a distintas políticas setoriais, à execução de obras de infraestrutura, assim como à extensão e introdução de prestação de serviços urbanos previstos no plano, não foram transformadas em realidade. Essa não foi uma característica exclusiva daquele plano diretor, mas um fato recorrente em diversos planos diretores aprovados no país, que devido a isso poderiam ser chamados de “plano discurso”, conforme argumento de Maricato (2000).

Todavia, mesmo havendo um conjunto de diretrizes não realizadas, o plano de 1996 gerou consideráveis avanços. É verdade que a proposta de estruturação do território que ele apresentou (que tem sido perseguida desde então) é algo a ser destacado como positivo. O território municipal foi pensado pela equipe técnica que desenvolveu o plano diretor de forma a tornar a estrutura urbana existente à época mais integrada e articulada nos dias de hoje, o que ocorreu. A referida integração era planejada tanto para o espaço interno municipal, privilegiando a articulação entre suas diversas regiões, assim como para fora dos seus limites, reforçando sua complementaridade com os municípios da RMBH.

Para isso, algumas obras de infraestrutura viária foram executadas, dentre as quais cabe destacar a Alça à Rodovia BR-381, a Avenida Marco Túlio Isaac e a Via Expressa Leste-Oeste. A primeira, além de conectar a porção sul do território ao resto da malha urbana, visava potencializar um novo vetor de expansão urbana e um novo polo industrial (DI Bandeirinhas). A segunda, também conhecida como Av. Riacho das Areias, corta a cidade de leste a oeste articulando regiões antes isoladas dentro do território municipal, como Imbiruçu, Teresópolis, Alterosas e PTB. Por fim a Via Expressa Leste-Oeste, que sai do centro de Belo Horizonte, passa por Contagem e chega a Betim no entroncamento da BR-381/262 com sua

⁶⁴ Este é um exemplo isolado da não transformação em ações daquilo que foi aprovado em discurso. Exemplos como este se repetem não somente naquilo que se refere aos instrumentos urbanísticos previstos no Título IV daquele plano diretor.

alça de contorno e a Av. Marco Túlio Isaac, servindo de alternativa à articulação do município com a RMBH.

Este conjunto de intervenções físicas previstas na Lei 2.963/1996 ajudou a conectar fisicamente o município, assim como, em paralelo, tem ajudado a integrar social e culturalmente o contingente populacional de migrantes que aportaram na cidade em busca de oportunidades a partir da instalação da FIAT Automóveis. A massa de trabalhadores que saiu do campo e veio para a cidade, instalou-se precariamente e somente a partir da década de 1990 começou a ser oficialmente reconhecida como parte de Betim.

Do ponto de vista da regulação urbana, o Plano Diretor de 1996 pode ser considerado o principal produto daquele período, assim como o instrumento básico da política urbana que era criada. Rico em diversos aspectos, seu principal fruto pode ser considerado o rumo dado à estruturação e integração física do território betinense, que acabou por fortalecer a inserção municipal na lógica de desenvolvimento metropolitano.

O período foi rico em diversos aspectos. A consolidação da atividade industrial, reforçada pela renovação do modelo produtivo da FIAT Automóveis, modificou a dinâmica econômica, social e urbana da cidade. O impacto desta nova realidade na classe política local ocorreria em relativo curto espaço de tempo. Entre a instalação da FIAT Automóveis (1976) e a virada política representada pela eleição do PT para o executivo municipal (1992), menos de duas décadas se passaram.

É importante observar que o Plano Diretor continha uma parte específica sobre o desenvolvimento econômico e social, onde era determinado o desenvolvimento de uma série de ações, dentre as quais algumas merecem atenção. Elas demonstram a intenção de diversificar a economia local, formar mão-de-obra local para ocupar os postos de trabalho criados na cidade pelas empresas, integrar o planejamento estratégico das empresas ao da cidade, manter um espaço de diálogo constante entre os setores produtivo, comunitário e público, dentre outras:

[...] TÍTULO II - DAS DIRETRIZES DE DESENVOLVIMENTO
SÓCIOECONÔMICO

ART. 5º - Com vistas a articular o desenvolvimento econômico com o desenvolvimento social, o Município fica obrigado a:

- I - promover a diversificação da economia municipal, nos setores primário, secundário e terciário, inclusive internamente a cada setor, como forma de ampliar a criação de empregos, a geração de renda e a arrecadação municipal;
- II - estimular e fomentar a produção e difusão tecnológica, em parceria com órgãos públicos e privados, em especial para atividades de alta tecnologia e de produção agropecuária;
- III - investir e buscar parcerias na formação de mão de obra qualificada para as diversas atividades econômicas, através do programa educacional do Município, de escolas profissionalizantes e pela promoção de cursos e atividades de formação;
- IV - fomentar as micro e pequenas empresas e a criação de cooperativas, inclusive as destinadas às atividades rurais, artesanais e culturais; estabelecendo linhas de financiamento e minimizando os aspectos burocráticos, dentre outras ações;
- V - estabelecer programas de geração de renda;
- VI - buscar articulação entre o planejamento estratégico das empresas, com as políticas públicas de desenvolvimento visando adequação econômico-social;
- VII - mobilizar as empresas dos diversos setores econômicos, em especial as atividades de comércio e serviço, por sua capacidade de geração de empregos, no sentido de integração de ações;
- VIII - promover ação conjunta com as empresas no sentido de traçar e executar uma política de proteção ao meio ambiente;
- IX - promover a integração entre empresas e comunidade, através da participação em atividades de esporte, lazer, cultura, preservação ambiental e do patrimônio histórico-cultural e trabalho social;
- X - manter e fomentar feiras, mostras, encontros e outros eventos que dinamizem a economia municipal;
- XI - estimular, na área rural, para cumprir sua função social, as atividades agropecuárias, em especial as destinadas ao abastecimento da cidade e da região;
- XII - permitir nas áreas rurais as agro-indústrias;
- XIII - exercer com rigor a fiscalização das atividades clandestinas;
- XIV - regularizar as atividades informais, definindo suas localizações;
- XV - incentivar a contratação de mão de obra local;
- XVI - estimular o turismo, especialmente em termos de negócios e lazer;
- XVII - construir, em parceria com órgãos públicos ou com a iniciativa privada, o aeroporto no município;
- XVIII - manter e estimular o Fórum de Desenvolvimento Econômico Social, como instância aberta e permanente de discussão sobre o desenvolvimento auto-sustentado do município [...] (Plano Diretor de Betim, Lei Nº 2.963/1996).

Muitas dessas diretrizes foram transformadas em realidade, outras ainda não. Observa-se o claro movimento no sentido de incorporar o planejamento das empresas ao do governo, o que indica que naquela gestão era institucionalizado o caminho em direção ao empreendedorismo urbano em Betim. Para além de planejar ações em conjunto, a legislação obrigava o município, por exemplo, a construir o aeroporto municipal em parceria com a iniciativa privada, ou com outros órgãos públicos, como está escrito no *caput* do Art. 5º.

O modelo de governança adotado a partir de então foi sendo moldado à realidade fiscal do município, que após um período favorável, durante os primeiros quatro anos do PT à frente do executivo municipal, começou a deteriorar. Esse processo levou a uma crescente permeabilidade do governo ao setor privado⁶⁵ que, nos dias atuais, tem executado no município, em parceria com o setor público, a infraestrutura necessária à realização dos seus interesses na cidade, algo a ser apresentado no Capítulo 6 deste trabalho.

Outro destaque a ser feito em relação àquele plano está relacionado ao fortalecimento da característica policêntrica do município. Em consequência da forma como o território foi ocupado e da falta de articulação entre as diversas regiões que compõem a cidade, centros regionais foram naturalmente estabelecidos em Betim. O plano apresentava diretrizes voltadas para a estruturação desses centros regionais (fortalecendo a prestação de serviços e o comércio existente nas regionais, assim como o acesso aos serviços e equipamentos urbanos públicos, como escolas e unidades de saúde) e articulação de todos eles pela construção da Avenida Riacho das Areias. A espinha dorsal do município (expressão utilizada pelo ex-prefeito Jésus Lima quando apresentava a maior obra física de sua administração) servia para integrar socialmente e culturalmente os moradores de Betim, o que até então era dificultado pela falta de uma via de ligação entre a periferia e a sede histórica (até aquele momento essa função era cumprida pela BR-381/262).

Em um momento da história em que o município contava com uma condição fiscal favorável, mas com pouco acesso aos governos estadual e federal, os investimentos eram feitos com recursos próprios. Obras e serviços foram implantados modificando a lógica anterior de investimentos majoritários na sede histórica do município. As regiões periféricas foram atendidas em quantidade e qualidade pelo poder público municipal com a construção de escolas, unidades de saúde, implantação de redes de água, esgoto, energia elétrica, drenagem urbana, pavimentação, coleta de lixo, transporte público, dentre outras iniciativas.

Em síntese, os anos 1990 viram os gestores públicos betinenses reconhecerem a existência da periferia e iniciarem o trabalho de estruturação daquela parte da cidade. O plano diretor de 1996 foi fundamental para ordenar os investimentos e as ações. Seu papel ainda hoje é

⁶⁵ Algo que vai se consolidar a partir do primeiro governo da coalizão de poder vinculada ao PSDB a frente do município, com a eleição de Carlaile Pedrosa para prefeito municipal, em 2000.

reconhecido e respeitado por técnicos da área de planejamento urbano, em especial servidores públicos municipais.

[...] Quando você olha os planos diretores de 1996, 2007, 2011, e as modificações havidas até chegar nesse de 2018, o plano que eu via mais um direcionamento do crescimento era o plano de 1996. [...]. Você conseguia identificar um eixo de crescimento, as partes que seriam protegidas, qual era a política [...] (Arquiteta Raquel Tomanik – entrevista concedida em 29/09/2020)⁶⁶.

O modelo participativo de gestão em curso no município à época foi incorporado pelo plano, que em seu Título V desenhou o formato de acompanhamento da sua execução e futura revisão. Ali foram elencadas diretrizes voltadas para a garantia da participação popular e do acesso à informação, compreendido como fundamental para a efetiva participação dos betinenses no processo de planejamento da cidade e de execução do que havia sido planejado.

O Plano, ao tratar da sua gestão participativa, expressava o desejo de uma coalização de poder de institucionalizar uma postura política. A tentativa foi válida, mas se provou uma ilusão já que as leis refletem o pensamento dominante do momento e não têm o poder de garantir sua permanência. A manutenção daquele pensamento de cidade, que muito bem poderia ser sustentado e orientado pelo plano diretor aprovado em 1996, somente ocorreria se aquela coalizão perdurasse, assim como a agenda política e de governo por ela inaugurada, conforme argumenta Baldez (2003). Os anos 2000 inaugurariam um novo ciclo político no município que, assim como o anterior, também buscou expressar seus interesses políticos na legislação que aprovou, incluindo aí um novo plano diretor (aprovado em 2007).

4.5. A voz da periferia na governança municipal:

[...] O único que tentou se aproximar da periferia foi o Bio, em seu segundo mandato, quando criou corredores de ônibus, calçou os mesmos e tentou estabelecer uma integração entre centro e periferia. Osvaldo fez intervenções no centro (viadutos), assim como Ivair. Os governos de esquerda que começaram a valorizar a periferia formada por uma população mais pobre e negra. Governos de esquerda que surgem a partir do movimento das comunidades eclesiais de base, assim como do movimento sindical. O sindicato dos metalúrgicos que passou a ser organizado por partidos de esquerda como o PC do B, o PT, a convergência socialista. O movimento sindical organizado por moradores da periferia deu base para minha eleição como vereador e depois para a entrada do PT na prefeitura, já nos anos 1990 [...] (Jésus Mário de Almeida Lima, ex-prefeito municipal, 1997-2000 – entrevista concedida em 12/04/2019).

⁶⁶ Declaração concedida pelo aplicativo de telecomunicação *WhatsApp*, devido à pandemia do COVID-19.

A estratégia de abrir o governo à participação popular foi um processo construído durante o percurso dos governos do PT em Betim. Havia por parte daquela coalizão de poder a compreensão de que ao fazê-lo o grupo teria maiores chances de acertar no atendimento das demandas populares. Em paralelo o modelo ajudava a fortalecer os laços entre aquele grupo e a comunidade, o que era de fundamental importância para garantir a governabilidade e a sustentação daquele projeto político no tempo.

O grupo não contava com apoio do legislativo municipal. Da mesma forma, o grupo não contava com apoio da imprensa local, que era comandada por Vitorio Mediolli (opositor histórico e já àquela época ator político atuante na cidade). Por fim, a classe empresarial, não apoiava aquela coalizão e sentia-se ameaçada por ela porque defendia os direitos dos trabalhadores, o que muitos traduziam como opostos aos do setor produtivo: “[...] Houve um momento de grande pânico na FIAT, quando o PT ganhou as eleições [...]” (José Eduardo Lima Pereira – entrevista concedida em 07/06/2019).

A participação popular foi central em todas as políticas públicas, não somente na execução das mesmas, mas, antes disso, na construção de cada uma delas. A política urbana, conforme mencionado anteriormente, foi uma das que o governo investiu nessa estratégia para que fosse viabilizada. Antes mesmo de aprovado, durante o processo de sua elaboração, o plano diretor de 1996 já contava com o envolvimento da comunidade. A estratégia se mostrou eficaz e ao final do trajeto o plano obteve votação favorável de todos os vereadores municipais, mesmo com a maioria de oposição ao governo:

O diagnóstico de Betim, estabelecemos o que a gente queria saber de diagnóstico, então começou assim a história do Plano Diretor, e essas informações, à medida que a gente ia recebendo, a universidade não entregava para a gente, isso eu achava que era bem legal, a universidade entregava publicamente em uma cerimônia com a população, eu achava isso bonito sabe [...] no dia que eles foram entregar as coisas socioeconômicas, o Japão foi e fez uma palestra, no final da palestra ele estava entregando o documento para a prefeitura, então tudo era feito publicamente, era muito legal [...] (Arquiteto José Abílio Belo Pereira – entrevista concedida em 03/05/2019)

A política de investimentos municipais também seguiu o caminho e teve no Orçamento Participativo (OP) o seu carro-chefe. A realização dos investimentos definidos nas plenárias do OP materializava no território o discurso da inversão de prioridades, já que a periferia participava ativamente do processo. Com isso, o suporte político obtido no período eleitoral era correspondido em ações de governo que, por sua vez, pavimentavam o caminho para a

continuidade daquela coalizão no comando do poder executivo municipal.

Para além de definir investimentos o OP foi um processo de construção de cidadania, conforme declaração dada pela arquiteta e urbanista Otílie Macedo Pinheiro, coordenadora do OP durante o governo de Maria do Carmo Lara:

[...] A diretriz nacional do Partido dos Trabalhadores para suas administrações era transformar o Orçamento Público em instrumento de planejamento e controle da administração; de inversão da lógica tradicional de captação e distribuição dos recursos públicos e instrumento da sociedade para definição de suas prioridades e participação crescente na gestão da cidade. (Otílie Macedo Pinheiro – entrevista concedida em 08/11/2019)

A capacitação técnica e política ofertada para qualificar a equipe e a população envolvida era fundamental para a realização do projeto, que tinha sua etapa inicial finalizada anualmente com a entrega comunitária da peça orçamentária na Câmara de Vereadores. Na sequência governo e cidadãos, através de delegados eleitos no percurso da elaboração do OP, continuavam acompanhando a execução do orçamento com suas ações e obras. Foi um trabalho ininterrupto, já que elaboração e execução orçamentária são funções constantes de governo. Conseqüentemente foram criados dois grupos que eram coordenados pelo setor responsável pelo OP. Um grupo denominado “frente interna” e outro “frente externa”, que somando suas muitas atividades, ao final, elaboravam e executavam o orçamento municipal. Dentre as diversas ações envolvidas vale destacar algumas:

[...] Pela frente interna: a criação do Fórum do Orçamento Participativo, composto por representantes de todos os órgãos da administração direta e indireta, administradores regionais, vereadores e partidos da Frente Betim Popular. Foram formados 3 grupos de trabalho (Metodologia, Mobilização da Comunidade e Divulgação). O Fórum se reuniu semanalmente ao longo do processo e era responsável pela articulação das duas frentes;

- Estimativa da receita e despesas tendo por base a análise dos resultados do primeiro semestre do ano em exercício comparados aos anos anteriores;
- Previsão do custeio e levantamento dos investimentos prioritários de cada órgão da administração direta e indireta [...]

[...] Pela frente externa: - Mobilização e capacitação dos líderes comunitários/delegados por meio de curso sobre Orçamento Municipal;

- 128 Reuniões nos bairros organizadas pelos administradores regionais, líderes comunitários e vereadores para proposição dos investimentos prioritários nos bairros e eleição de delegados;

- Reuniões com entidades representativas da sociedade civil para escolha de 10 delegados por categoria (empresários, sindicatos, igrejas, funcionalismo, movimentos organizados, etc.);

- Assembleias regionais com a participação dos delegados eleitos nos bairros para conhecimento dos critérios de distribuição de recursos, proposição dos investimentos prioritários na região e no município e eleição dos delegados para o Congresso municipal; fazem sugestões de modificação da proposta do governo de investimentos prioritários para o município;
- Conselho do Orçamento Participativo composto de 30 membros efetivos e 15 suplentes da sociedade civil (regiões e entidades), 3 representantes da Prefeitura (Planejamento, Governo e Obras) e 2 vereadores. O Conselho acompanhava a tramitação na Câmara e a execução das obras pela Prefeitura. Reunia-se mensalmente e podia convocar para esclarecimentos qualquer órgão da prefeitura[...] (Otilie Macedo Pinheiro – entrevista concedida em 08/11/2019).

Impulsionado pelo aumento de arrecadação proporcionado pela “mineirização” da FIAT Automóveis, o OP contou com uma realidade fiscal municipal que permitiu a realização de obras estruturantes para a cidade. Em paralelo, ele contou com o propósito das administrações petistas em fazer dos moradores de Betim agentes políticos capacitados para direcionar o futuro da cidade, o que levou ao aparecimento de novas lideranças políticas:

[...] A participação foi num crescendo, ano a ano nas duas administrações. Houve um crescimento na consciência política e no domínio do funcionamento da gestão pública na Prefeitura e na Câmara. Os delegados monitoravam cada fase (projeto, licitação, contrato, execução e funcionamento) de cada investimento aprovado [...] (Otilie Macedo Pinheiro – entrevista concedida em 08/11/2019).

Em oito anos foi possível perceber alterações não somente na metodologia do OP, mas também nas ações do governo local. Em princípio, foram intervenções básicas, que traduziam as necessidades dos que moravam na cidade, em sua periferia, e que não tinham acesso a serviços e infraestrutura urbana mínima - instalação de redes de água, esgoto e iluminação pública, creches, rede básica de saúde e educação, assim como implantação dos serviços de limpeza urbana e de transporte coletivo.

Figura 36 – Apresentação da nova frota de ônibus da TRANSBETIM, em 1993.



Fonte: Acervo particular de Jaime Thalles gentilmente cedido ao autor.

A pavimentação prioritária dos corredores de transporte intraurbano permitiu a mudança da lógica de atendimento da população. Antes da criação da TRANSBETIM⁶⁷ as regiões periféricas da cidade eram mais conectadas ao centro de Belo Horizonte do que ao centro de Betim. As obras de pavimentação, que eram discutidas no OP, serviam de base para a reorganização do sistema de transporte público municipal, assim como para o início da integração física e social da periferia com a sede histórica da cidade.

No segundo mandato, houve o aumento do custeio gerado pelos serviços implantados no primeiro e as demandas populares no OP foram sendo modificadas. A construção da Av. Riacho das Areias, que reforçava a integração da periferia com a sede tradicional ao estabelecer a conexão Leste-Oeste da cidade, foi a maior obra de infraestrutura realizada pelo OP em Betim. Aliada a ela, no segundo momento de discussão do orçamento começavam a aparecer obras voltadas para atividades outras que já não mais as básicas do primeiro mandato do PT na cidade, como a construção de equipamentos voltados para o esporte, o lazer, as artes e a cultura.

A experiência foi transformadora, na compreensão de quem a coordenou: “[...] O mais importante foi a integração do município, no planejamento e na gestão municipal, nas obras viárias de integração, na consciência dos funcionários públicos e moradores, na descentralização dos serviços e ações da administração” (Otílie Macedo Pinheiro – entrevista concedida em 08/11/2019).

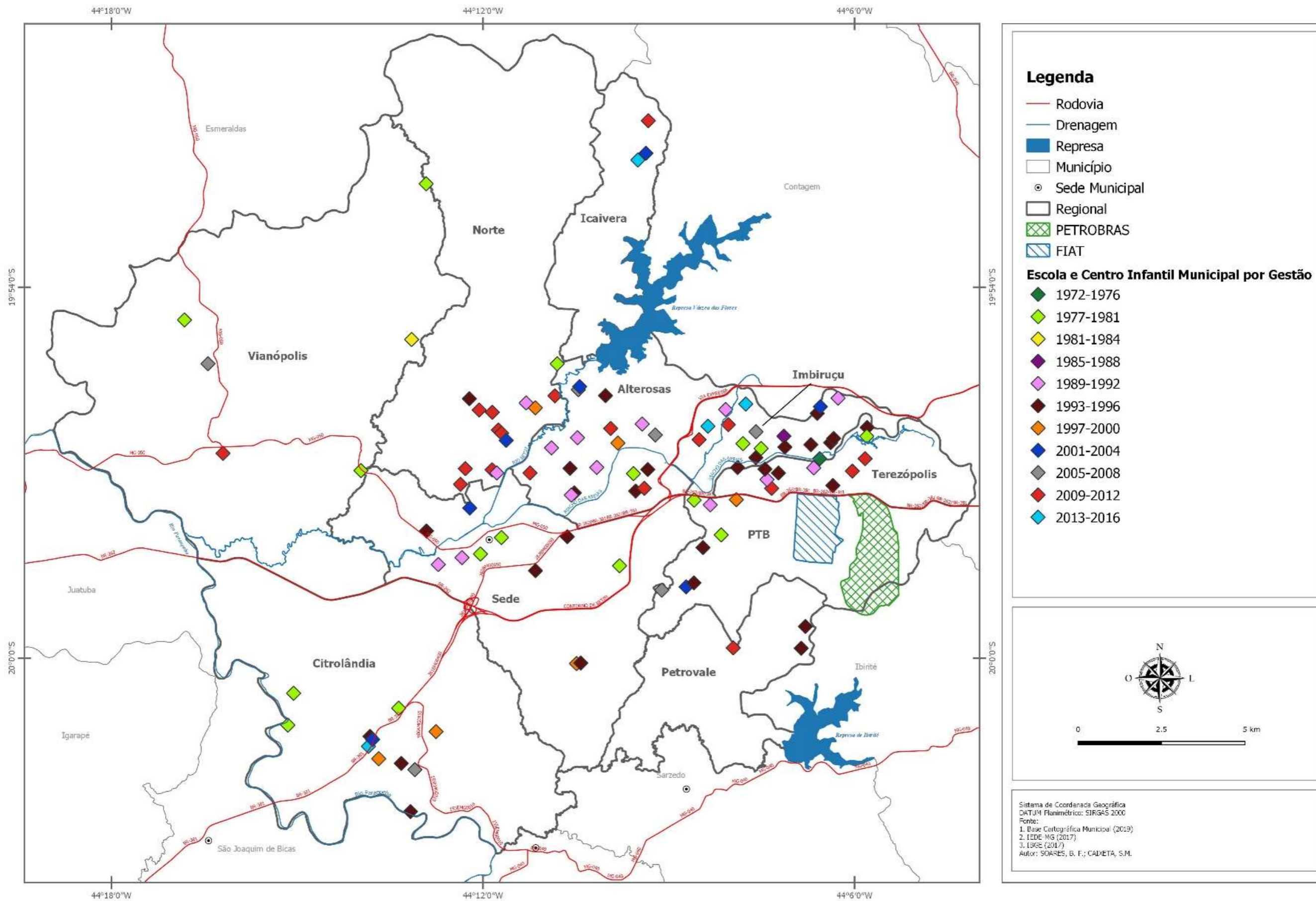
Aliado ao OP os conselhos de políticas setoriais também exerciam importante papel na garantia da governabilidade local, com a participação de agentes externos ao governo na discussão de temas diversos. Saúde e educação, por exemplo, perceberam avanços significativos durante aquele período, quando toda a política setorial era discutida com os interessados na área.

Naqueles anos, entre 1993 e 1996, houve considerável expansão das redes de atendimento à saúde e à educação em direção à periferia da cidade. Na primeira gestão do PT, quando prefeita era Maria do Carmo Lara, foram construídas 27 (vinte e sete) unidades escolares no município. Diferentemente do passado, quando elas eram majoritariamente construídas na

⁶⁷ Criada em 1993 e extinta em 2017, a empresa pública municipal foi responsável pelo planejamento e fiscalização da prestação de serviços de transporte público.

sede tradicional da cidade, 11 (onze) delas estavam localizadas nas regiões de Teresópolis e Imbiruçu, quantidade que superava todas aquelas construídas anteriormente nos bairros ocupados após a chegada da grande indústria à cidade.

Figura 37 – Escolas municipais por administração.



Fonte: Indicada no mapa.

Outro fato relevante daquele período em relação à política educacional foi a inauguração, em 1995, de uma unidade da Pontifícia Universidade Católica (PUC/MG) na cidade. Foi, nas palavras de Maria do Carmo Lara, uma conquista da população através do OP. O município doou o terreno e o prédio onde foi instalada a primeira universidade em Betim.

[...] A PUC, o hospital, o instituto federal, tudo é OP, o teatro, é decisão da população, a população votou e a gente foi atrás, procuramos a federal, procuramos a universidade de Itaúna, procuramos todo mundo para vir para cá, ninguém quis, aí que procurei a PUC [...]

[...] procurei o Dom Serafim, aí o Dom Serafim veio conversar e quando a gente conversou o Dom Serafim falou “eu vou fazer” [...] e ele veio e fez.

Aí nós mostramos dois terrenos para ele no dia, aquele e um outro, e ele falou “quero esse”, nós doamos o terreno e o primeiro prédio [...] (Maria do Carmo Lara Perpétuo – entrevista concedida em 26/03/2019).

Em relação à saúde o avanço foi similar, já que naquele período o Sistema Único de Saúde – SUS foi implantado no município e teve grande parcela da sua rede de assistência construída. Dentre os principais equipamentos vale destacar o Hospital Público Regional Prof. Osvaldo Franco, a Maternidade Pública Municipal do Teresópolis, três Unidades de Atendimento Imediato – UAIs, sendo que duas delas na periferia da cidade. Foram ao todo 21 (vinte e um) novos equipamentos de saúde colocados para funcionar durante os anos 1993/1996, o que superava em número tudo o que havia sido construído para a saúde antes daquele governo⁶⁸.

O investimento em infraestrutura social em um ano significava aumento de custeio no ano seguinte, o que ajudou a mudar o perfil das realizações do OP na cidade. O ex-prefeito Jésus Lima reforçava o fato de que os mesmos R\$15.000.000,00 investidos entre 1993/1996 na construção do Hospital Regional Prof. Osvaldo Franco passaram a ser necessários anualmente para a manutenção e operação do mesmo. Aliado ao custeio, que cresceu de forma significativa, a mudança na forma de distribuição do ICMS para os municípios mineiros (definida pela Lei Robin Hood), retirou de Betim parcela considerável do seu orçamento nos quatro anos da segunda administração petista na cidade, o que gerou desgaste político para aquela coalizão de poder, que assim começava a ter dificuldades para se sustentar.

O crescimento da economia local e do orçamento municipal, que era sustentado na sua quase totalidade pelos repasses de ICMS feitos pelo Estado de Minas Gerais, foi considerável, e

⁶⁸ Informação gentilmente concedida por Antonia Adelia Gomes de Freitas. Administradora de Empresa, especialista em Gestão de Saúde Pública e servidora pública municipal aposentada pela Prefeitura Municipal de Betim/Secretaria Municipal de Saúde. Servidora por 37 anos na área de saúde pública na Prefeitura Municipal de Betim.

Betim passou a ocupar posição de destaque na economia mineira. Entre 1994 e 2001 o total das receitas correntes no orçamento municipal saltou de R\$532.630.768,01 para R\$1.098.264.640,74, em valores corrigidos pelo IGP-M de dezembro de 2019⁶⁹. A realidade fiscal favorável daquele período permitiu avanços em relação à oferta de serviços e infraestrutura urbana para uso da população.

Não é possível desconsiderar nesse processo o peso exercido pelas mudanças implementadas pela Constituição Federal de 1988. A redistribuição de recursos financeiros antes centralizados em Brasília alimentou o crescimento do orçamento municipal. Este por sua vez permitiu que fossem feitos investimentos consideráveis em infraestrutura urbana e serviços públicos que, ao final daquela década mudavam o município de patamar:

A Assembleia Constituinte de 1988 criou as bases da autonomia municipal com o reconhecimento do município, enquanto ente federativo da organização política do Estado brasileiro. A nova constituição estabeleceu uma série de direitos fundamentais a serem garantidos pelo poder público e quebrou com a centralização financeira e administrativa exercida pela esfera federal durante o Regime Militar, tornando os governos estaduais e municipais soberanos para instituir suas próprias políticas ou aderir aos programas propostos por algum nível de governo mais abrangente. (RIBEIRO, 2020, p. 28).

O simples crescimento da capacidade de investimento não seria o bastante se não tivesse sido acompanhado pela reorganização do quadro político local, que passou a incorporar as demandas da periferia na agenda de governo municipal. A chegada de um novo grupo político ao poder, o que ocorreu a partir do apoio direto dos moradores da periferia, proporcionou alterações significativas na organização do espaço urbano vizinho à grande indústria (“Betim para lá da barreira”) e distante do centro tradicional. Em duas administrações seguidas, entre 1993 e 2000, o orçamento municipal foi o combustível que alimentou o propósito de tornar as demandas da periferia prioritárias para os investimentos públicos, o que ajudou a amenizar as diferenças relacionadas à infraestrutura e serviços urbanos presentes no território betinense.

O crescimento populacional, a realização de obras, o planejamento municipal feito em parceria com os setores privado e comunitário, modificaram a representatividade de Betim nos cenários estadual e nacional. A partir de 1994 e 1998 o município passou a contar com um representante na Assembleia Legislativa Estadual e outra no Congresso Nacional, respectivamente. Dois ex-chefes do executivo municipal, Ivair Nogueira e Maria do Carmo

⁶⁹ Cálculos feitos utilizando a Calculadora do Cidadão, Banco Central do Brasil.

Lara (os quais usufruíram de uma realidade fiscal favorável aos investimentos quando na prefeitura), foram os primeiros eleitos pela cidade para o legislativo estadual e federal. Esta representatividade foi aumentada na década que seguiu chegando o município a ter ao mesmo tempo dois deputados federais e cinco estaduais.

Outros desdobramentos da presença da grande indústria na cidade seriam percebidos no início dos anos 2000, em especial a maior participação do setor privado nas ações de governo. Devido ao aumento do custeio da máquina pública com restrições fiscais ao município, a iniciativa privada foi gradativamente sendo incorporada à coalizão de poder local e tornando-se instrumental para a realização de investimentos em infraestrutura urbana. Por fim, passa a ser perceptível a maior diversificação das atividades econômicas desenvolvidas no município, dentre as quais se destacam os serviços voltados para atendimento nas áreas de saúde e educação. Essas questões serão tratadas no capítulo que segue, assim como a tendência de consolidação de uma centralidade metropolitana em Betim, conforme planejado anteriormente pelo PLAMBEL.

Capítulo 5

5. BETIM NOS ANOS 2000: A CENTRALIDADE METROPOLITANA

A década de 1990 apresentou novidades no ambiente econômico, político e urbano betinense. A introdução de um novo modelo produtivo pela FIAT Automóveis, que pressupunha mudanças tecnológicas, organizacionais e de relação com empresas parceiras gerou desdobramentos no município, os quais marcaram o período. A chegada de novas empresas, de novos moradores e de um novo grupo político ao poder, em paralelo com o aumento da capacidade de investimento do município, propiciou avanços em relação à oferta de infraestrutura e serviços urbanos, assim como no modelo de gestão pública local que tornou a administração da cidade mais permeável aos setores comunitário e privado.

No período mais recente as mudanças continuaram, mas suas características são outras. As duas últimas décadas têm visto Betim avançar no sentido de se consolidar como uma centralidade metropolitana. O movimento de qualificação do espaço urbano iniciado na década de 1990 tem sido mantido e faz com que o município também passe a ser procurado por pessoas que buscam serviços e mercadorias diversas. Consequentemente, o centro da moderna indústria mineira idealizado pelo Governo do Estado de Minas Gerais nos anos 1970 vem incorporando os desdobramentos desse ciclo de desenvolvimento.

A permeabilidade da administração pública local a parceiros externos tem sido mantida nos últimos anos. Contudo, ocorreu uma mudança em relação ao tipo de aproximação privilegiada, devido principalmente à realidade fiscal do município, que passou a arcar com os custos de manutenção dos serviços e infraestruturas disponibilizadas ao público. O setor privado, pela capacidade que tem de financiar projetos estratégicos para a cidade, passa a ser o parceiro preferencial nessa nova etapa, exercendo grande influência sobre as ações do poder público local e direcionando ações de governo.

A população do município continua crescendo, apesar de em menor intensidade que nas décadas anteriores, conforme dados apresentados pelo Censo Demográfico do IBGE, em 2010. O número de habitantes havia chegado a um total de 378.089 naquele ano, dos quais 375.331 residindo na área urbana.

Do ponto de vista econômico, a recente tendência de implantação de novos distritos industriais na cidade (voltados não somente para empresas parceiras da FIAT Automóveis), acabou por fazer do município o principal polo industrial do Estado de Minas Gerais. A

arrecadação de ICMS, importante indicador da atividade industrial no município, a alguns anos é maior em Betim do que Contagem, berço da industrialização mineira (CAMARGOS, 2006)⁷⁰. A localização geográfica estratégica (confluência das BR-262 e BR-381, da MG 050 e da Via Expressa Leste-Oeste) ajudou o município a atrair as indústrias.

Atualmente a posição do município fortalece sua consolidação como núcleo capaz de dar suporte à política de descentralização da RMBH. A vocação para reter cidadãos oriundos das regiões sul e oeste do estado em busca de produtos e serviços especializados (até então somente ofertados na capital), faz com que Betim tenha suas funções ampliadas na organização do espaço urbano metropolitano. Por consequência, além de tradicional polo voltado para a atividade industrial, o município tem se transformado em centro de serviços (principalmente nas áreas de saúde e educação superior), centro comercial e espaço de moradia voltada para distintas classes sociais.

Conforme planejado pelo PLAMBEL nos anos 1970, Betim finalmente parece dar suporte à necessidade de descentralização da RMBH, o que contribui para a diversificação da economia local. Esse acréscimo de funções é fruto da ação de agentes diversos, que têm feito do espaço urbano local arena de lutas e realização de projetos os mais diferentes. Representantes dos setores público, privado e comunitário, de forma direta e indireta, com interesses convergentes e divergentes, têm ajudado a conformar o espaço urbano municipal e a fortalecer sua relação com o espaço metropolitano (COSTA; FLORES, 2006).

O momento atual pode ser compreendido à luz do que Jaramillo e Cuervo (1990) consideram uma segunda fase da organização espacial das cidades. Os autores sustentam o argumento de que na fase anterior, entendida como do capitalismo primário, a forma urbana se vinculava à indústria, com esta induzindo o processo de urbanização. Este processo foi observado em Betim no período que transcorre entre os anos 1940 e 1980, desde quando a Cidade Industrial foi instalada, passando a exercer forte influência sobre o território municipal, até os anos iniciais de operação da FIAT, antes do seu processo de “mineirização”.

⁷⁰ Dados do Portal da Transparência do Governo do Estado de Minas Gerais, acessado em 10/11/2020, mostram Betim como segundo município no estado em arrecadação de ICMS entre Janeiro e Setembro de 2020, atrás de Belo Horizonte. Em todo o ano fiscal de 2019, Betim ficou na segunda posição no estado em arrecadação de ICMS, novamente atrás da capital. Os dados apresentados no portal indicam uma crescente participação de Belo Horizonte e a diminuição de Betim, que em 2005, no início da série histórica, chegou a ser responsável por quase 20% do total das transferências de ICMS do estado aos municípios mineiros. Os dados foram acessados em <http://www.transparencia.mg.gov.br/transferencia-de-impostos-a-municipios> no dia 10/11/2020.

Em sua fase atual, a estruturação espacial de Betim se confundiria com uma etapa mais desenvolvida, que Jaramillo e Cuervo (1990) denominam como monopolista avançada. Nessa etapa, a lógica de organização das cidades é consideravelmente modificada, a partir do momento em que a grande empresa multinacional se consolida como ator principal da acumulação capitalista. No caso betinense, isso ocorre a partir da consolidação da presença da FIAT Automóveis no município e a reestruturação da sua produção.

As regiões metropolitanas aparecem como expressão formal desse modelo e congregam em sua área de abrangência um número considerável de funções complementares que permitem, mesmo com a presença de certa descontinuidade geográfica, que essas áreas funcionem como uma unidade espacial.

O modelo flexível costuma criar condições para a implantação de serviços empresariais de interesse comum das empresas. Igualmente, a aglomeração industrial que viabiliza esse sistema de produção pode servir de suporte para o desenvolvimento local de atividades educacionais e de pesquisa. Assim, é possível observar a criação de uma espiral positiva de novos negócios e atividades instaladas na cidade, as quais ajudariam a diversificar a economia e promover o desenvolvimento local (BODDY, 1996).

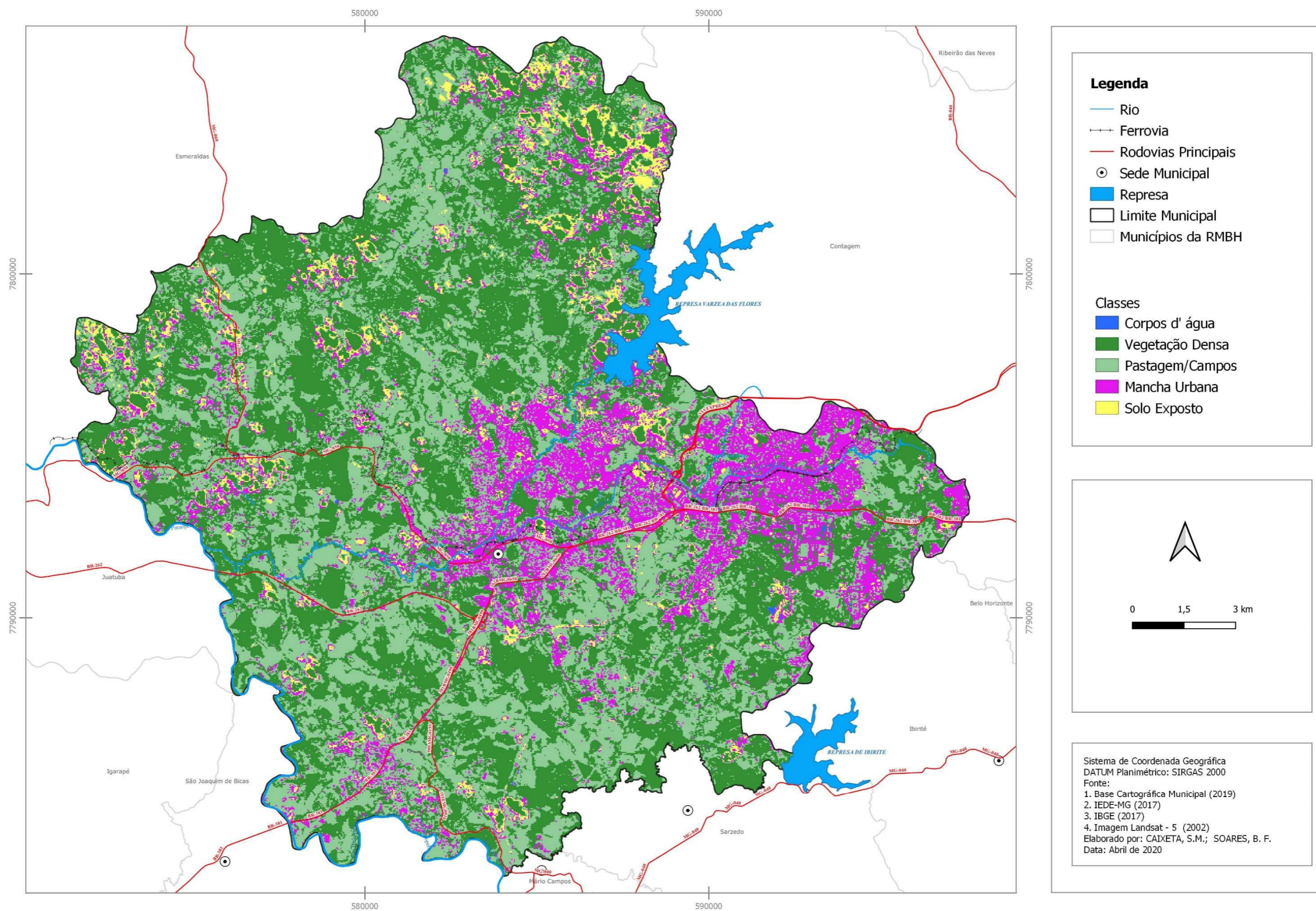
Nessa etapa do desenvolvimento de Betim, os grandes investimentos em infraestrutura urbana voltados para dar suporte à produção industrial têm sido feitos pela iniciativa privada. Diferentemente da fase anterior (até o fim dos anos 1990), quando ainda o poder público municipal arcava com os custos relacionados às condições para o funcionamento da atividade produtiva na cidade, como quando construiu o DI Bandeirinhas (1995/1996), hoje a realidade é outra. Mais recentemente, a partir do início dos anos 2010, os investimentos passaram a ser feitos majoritariamente pela iniciativa privada, que com recursos financeiros próprios tem suprido as dificuldades fiscais enfrentadas pelo setor público municipal, que não teve sua arrecadação anual diminuída, mas comprometida com o crescente custeio da máquina pública.

O Distrito Industrial Parque Torino, o Parque Industrial de Betim, o Distrito Industrial Mondovi, assim como o Parque Industrial do Paraopeba, são exemplos dessa nova etapa.

Nesse ciclo, a iniciativa privada (por meio de agentes imobiliários diversos⁷¹) tem feito os investimentos na infraestrutura necessária para suportar os interesses da indústria na cidade, em especial os da FIAT Automóveis. Como será apresentado no próximo capítulo, o poder público municipal tem dado suporte político e administrativo para abrir o caminho para os empreendimentos privados sem, todavia, investir recursos financeiros.

⁷¹ Excetuando-se a LOG Commercial Properties, empresa do Grupo MRV que apesar de mineira tem atuação nacional, os demais investidores em condomínios industriais em Betim são empreendedores baseados na RMBH, com destaque para a GATTI Engenharia, RCC Holding e GTOP.

Figura 38 – Mancha Urbana de Betim em 2002.



Fonte: Indicada no mapa.

A realidade fiscal da cidade mudou nas últimas décadas. Apesar de manter uma atividade econômica diversificada e intensa (gerando reflexos positivos no orçamento municipal), os recursos disponíveis não são mais suficientes para grandes investimentos em infraestrutura. Conforme será visto adiante neste trabalho, o setor empresarial tem cumprido um papel que antes era exclusivo do setor público, fato que indica estar acontecendo o redirecionamento do modelo de governança urbana rumo ao “empresariamento urbano” (HARVEY, 2006).

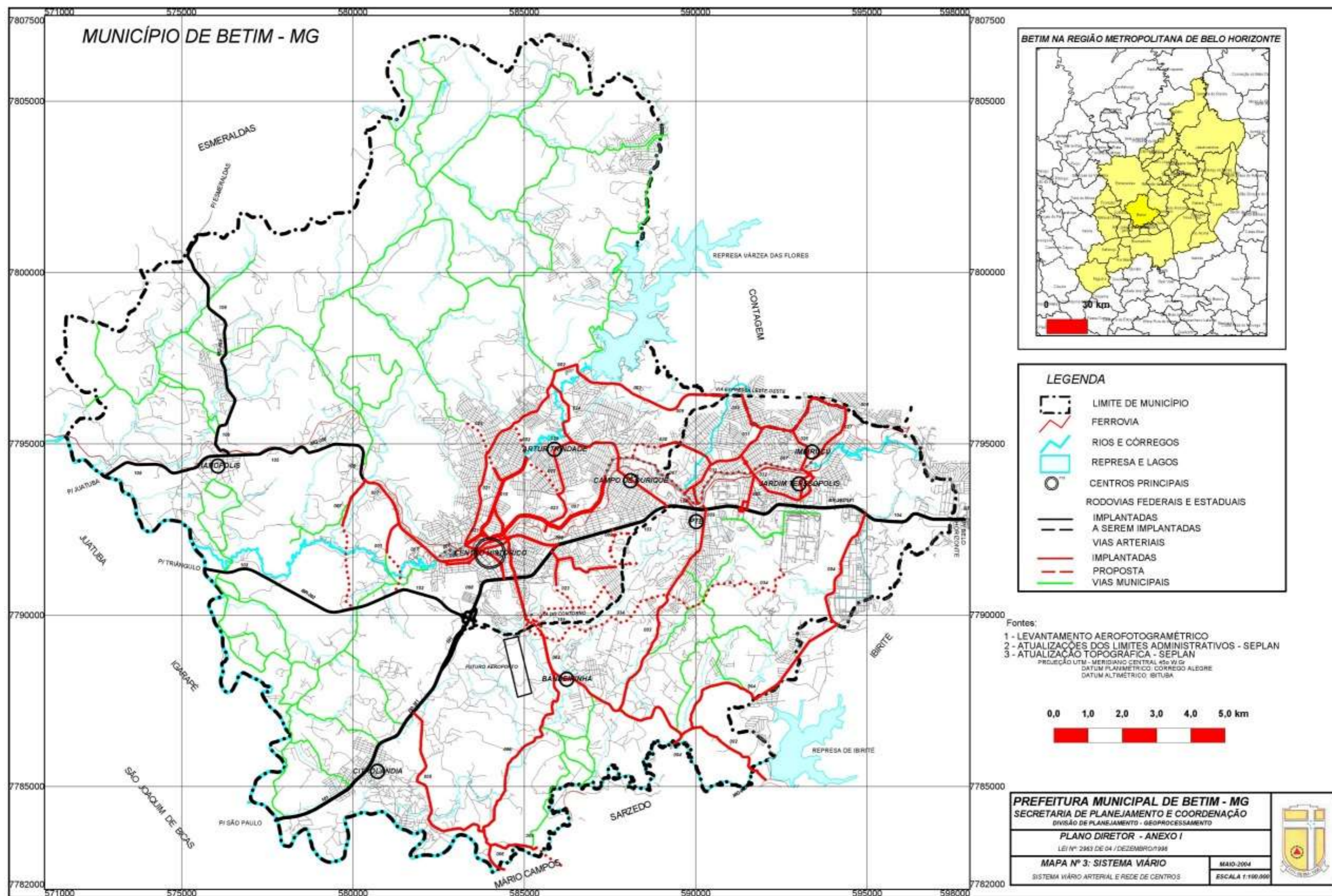
Se no início da década de 1990 a conexão entre as diversas partes de Betim (considerando sua sede e as regiões ocupadas posteriormente à chegada da grande indústria, em especial Teresópolis, Imbiruçu, PTB e Alterosas) ainda era feita principalmente pela BR-381/262, no início dos anos 2000 a realidade era outra, conforme indica a Figura 39, logo acima.

O Plano Diretor de 1996 indicou a necessidade de articular as diversas regiões da cidade, o que tem sido perseguido por todos os governos até os dias de hoje. Em seu Art. 2º, onde são apresentados os objetivos estratégicos do Plano Diretor, estão previstas diretrizes voltadas para essa finalidade. O texto expõe, no Inciso III, do referido artigo, a intenção de atuar não somente pela integração física da cidade, mas também social, aproximando assim a Betim tradicional, daquela que se consolidou “para lá da barreira”:

[...] III - Promover a integração físico-territorial e social, tendo como metas: a) - a articulação do Município e da cidade através de uma rede estrutural de sistema viário; b) - a ampliação dos equipamentos urbanos de energia elétrica, de água, de esgoto, de drenagem, de comunicação e a pavimentação de modo a universalizar seu atendimento; c) - a distribuição equitativa dos equipamentos comunitários de educação, saúde, lazer, esportes, cultura e abastecimento, para atender a demanda; d) - a promoção da oferta de lotes urbanizados e moradia para as populações de baixa renda; e) - a regularização urbanística e fundiária de áreas faveladas, existentes até fevereiro de 94 [...] (Lei 2.963/1996, Art. 2º, Inciso III).

O mesmo Plano Diretor apresenta o sistema viário estruturante previsto para o município em seu Anexo I – Mapa 3. O mapa é uma interpretação do que está previsto na Alínea ‘a’ do Artigo 2º, Inciso III, apresentada acima e traduz uma visão de cidade conectada internamente e com as rodovias que a cortam. Até os dias de hoje parte substancial do que estava previsto ali tem sido executado, o que certamente tem ajudado a fortalecer a integração entre as diversas regiões da cidade e dessa com sua vizinhança imediata e distante.

Figura 39 – Mapa 3, Anexo I, Plano Diretor de 1996, Sistema Viário Municipal.



Fonte: Prefeitura Municipal de Betim.

Por fim, vale citar outra situação que é apresentada pelo Plano e que teria desdobramentos futuros, qual seja, a previsão de uma via de ligação entre o DI Bandeirinhas e a FIAT Automóveis, que seguiria paralela e ao sul do leito da BR-381. A construção do DI Bandeirinhas, que seria conectado à planta da montadora por essa via, marca a articulação entre os planos do município e os da empresa. A via não foi construída ainda hoje, mas outra, conhecida por Via das Indústrias (idealizada anos depois e prevista no Plano Diretor de 2007) está sendo implantada por meio de uma parceria entre o poder público municipal e empreendedores privados.

A construção dessa via (em curso desde a aprovação pelo município da Operação Urbana Consorciada do Córrego dos Pintados, em 2016) marca um terceiro estágio das realizações de infraestrutura viária estruturantes no município. No primeiro, que termina com a construção da Av. Riacho das Areias, ou Juiz Marco Túlio Isaac, o poder público municipal ainda arcava com os custos das obras com recursos oriundos do seu orçamento. No segundo, com destaque para as avenidas de fundo de vale construídas entre 2000 e 2012, os recursos para a realização das obras vinham de financiamentos (Banco Mundial e Governo Federal). Por fim, o estágio atual em que município não possui a mesma capacidade de investimento de outrora e recorre à iniciativa privada para realizar grandes obras de infraestrutura urbana, principalmente aquelas voltadas para a produção industrial na cidade.

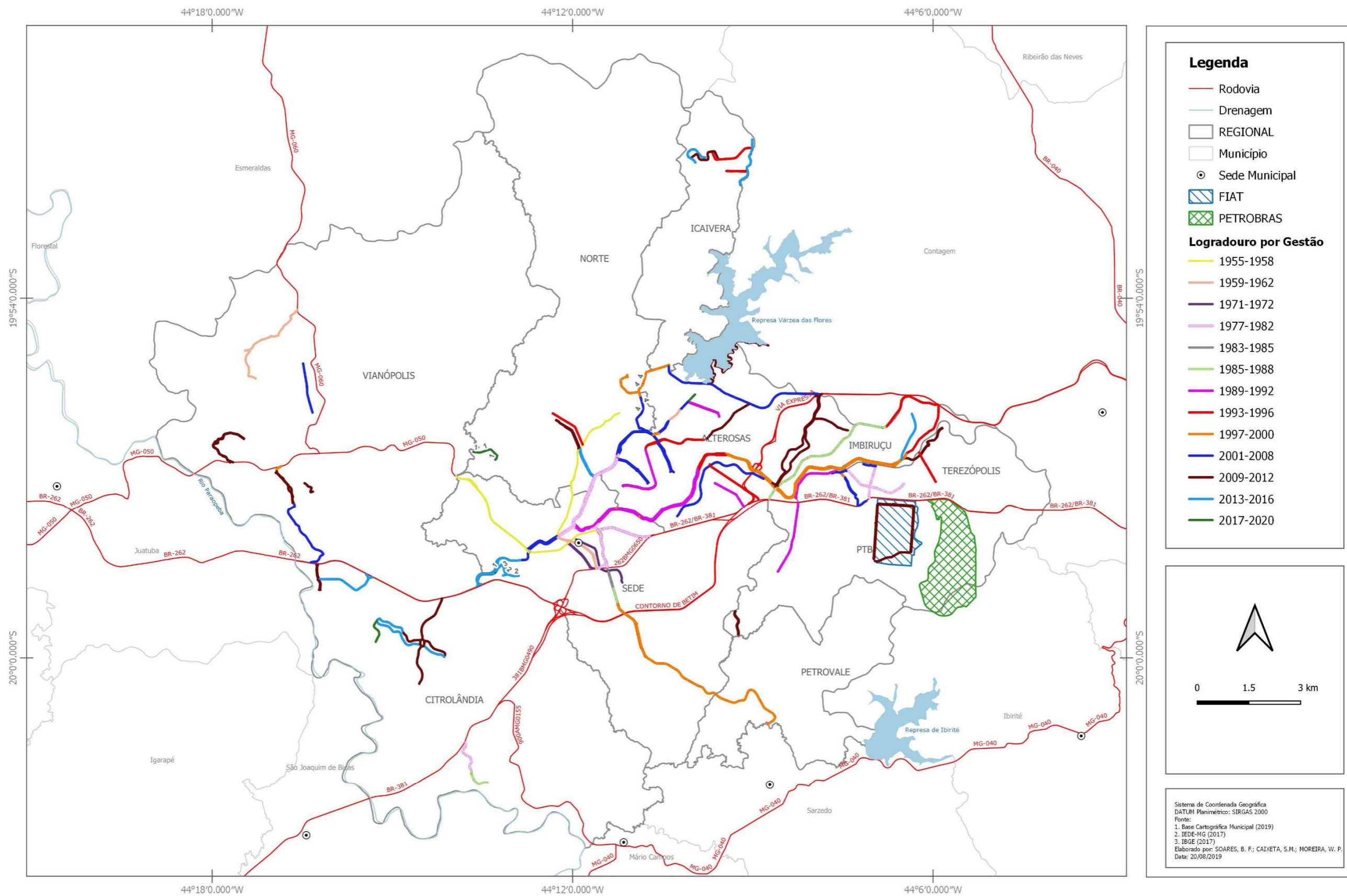
Em adição ao papel de articulação entre as várias regiões da cidade, a estrutura viária implantada e ainda em expansão tem propiciado o funcionamento do sistema de produção flexível da FIAT Automóveis, que depende de boas conexões entre sua planta e as dos seus fornecedores. Apesar dos avanços a questão continua sendo um gargalo, conforme relato de José Eduardo Lima Pereira:

[...] É o grande problema da FIAT até hoje, infraestrutura e transporte, já era, entendeu, e continua agravado hoje, nós não temos estrada, não temos saída, quando tem um acidente para a produção, às vezes dois, três dias [...]

[...] a 381 e não tem desvio[...] de Contagem até a Petrobrás você não consegue sair da 381, não consegue, acabou [...] (José Eduardo Lima Pereira, ex-diretor da FIAT Automóveis – entrevista concedida em 07/06/2019)

A realidade atual é diferente do início dos anos 1990, conforme mapa viário que segue logo abaixo. Apesar de ainda dependente da BR-381/262, novas alternativas de acesso à planta da montadora têm sido criadas nos últimos anos. Os esforços para a realização das intervenções vêm do setor público e privado, que com interesses distintos apostam nas mesmas.

Figura 40 – Vias estruturantes implantadas em cada gestão administrativa até os dias atuais.



Fonte: Indicada no mapa.

O desafio constante de manter a cidade atraente para o setor produtivo, mesmo com baixa capacidade de investimento próprio, fez o município estruturar um novo arranjo institucional. A construção da infraestrutura viária necessária para melhorar a conexão entre as diversas plantas industriais instaladas na cidade levou o setor público a intensificar suas parcerias com a iniciativa privada. Em consequência, na última década tem-se percebido a ocorrência de uma transição da forma de atuação do Estado em nível local do administrativismo para o empreendedorismo urbano, nos moldes apresentados por Harvey (2006).

5.1. A consolidação de uma nova centralidade metropolitana

As mudanças percebidas na estruturação do sistema viário municipal foram significativas, tanto quanto as que têm ocorrido na prestação de serviços públicos e privados na cidade. Nas últimas décadas saúde, educação, esporte, lazer, cultura e uma diversidade de outros serviços voltados para as pessoas e as empresas têm colaborado para enriquecer a economia local. Adicionalmente, esse novo momento tem ajudado a transformar Betim em destino de quem busca amenidades anteriormente encontradas somente na capital e outros grandes centros.

A formação de uma centralidade metropolitana pressupõe a oferta de serviços, mercadorias, espaços de lazer e cultura, moradia, infraestrutura urbana e outras qualidades capazes de atrair um público externo ao já existente no local. No passado o PLAMBEL indicou a consolidação de uma centralidade metropolitana em Betim como diretriz do Plano de Desenvolvimento Integrado Econômico e Social da RMBH – PDIES-RMBH (1975). A autarquia metropolitana considerava a atração de pessoas desencadeada pelo processo de industrialização que se desenhava e a boa capacidade do sistema viário de acesso à cidade, indutores do processo de consolidação de outra centralidade na região (capaz de diminuir a demanda por Belo Horizonte).

O plano de décadas atrás parece estar se transformando em realidade. A previsão de crescimento populacional não acompanhou o esperado pelo PLAMBEL. Todavia, a proposta de criação de uma centralidade metropolitana em Betim não foi abandonada, mas revisitada pelos planos diretores municipais de 1996, 2007 e 2018, pela Lei de Uso e Ocupação do Solo de 2012, e também pelo Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado da Região Metropolitana de Belo Horizonte - (PDDI-RMBH, de 2011). A formação dessa centralidade em Betim pode ser considerada resultado da estruturação pela qual o município tem passado nos últimos anos, em especial a partir da década de 1990, quando serviços básicos passaram a ser universalizados na cidade.

Assim como os moradores exigiam o aprofundamento do processo em curso, também as empresas necessitavam acessar localmente serviços que qualificassem e facilitassem sua atuação. A aglomeração de empresas em Betim, fruto principalmente da “mineirização” da produção da FIAT Automóveis, catalisou a disponibilização de serviços que, em escala, passaram a ser viáveis economicamente. Dessa maneira, uma infinidade de atividades de suporte às indústrias tem sido ofertada no município atualmente, gerando os “*backward and forward effects*” mencionados pelo ex-diretor da montadora ao falar sobre o período em que o estado de Minas Gerais estudava possibilidades de reversão da sua estagnação econômica décadas atrás:

[...] não há a menor possibilidade de encarar o desenvolvimento desse estado com seriedade, vai ficar atrasado em relação a São Paulo, muito, cada vez mais distante, a forma de reverter isso é criar um grande complexo industrial, mas do tipo que[...]gere *forward and backward effects*, que gere efeitos para trás e para frente, o modelo ideal desse tipo de empresa é uma indústria automobilística, porque ela mobiliza fornecedores, absorve muita mão de obra, gera emprego nos fornecedores, nos prestadores de serviço, gera muito dinheiro no período de implantação, então ela acaba financiando o processo de outras empresas, muita gente que vai se dedicar àquilo ali [...] (José Eduardo Lima Pereira – entrevista concedida em 07/06/2019).

Os investimentos públicos e privados feitos nas áreas de saúde e educação em Betim, desde os anos 1990, de forma indireta atendem também aos interesses da FIAT Automóveis e suas parceiras. Aquilo que foi investido exclusivamente pelo setor público local vai compor o que Botelho (2002), denomina antivalor, ou fundo público. Essa parcela é subtraída do que seria investido pela empresa na reprodução da força de trabalho e, portanto, acrescida ao seu lucro.

Independentemente de serem públicos ou privados, os investimentos têm cumprido um papel que supera a já importante função de qualificar a vida das pessoas e suportar a produção na cidade. O argumento é que eles têm ajudado Betim a se consolidar como uma centralidade metropolitana. Algo planejado desde os anos 1970 para balancear o desenvolvimento metropolitano, essa centralidade serve ao fim de retirar a sobrecarga existente sobre a capital (PLAMBEL, 1987).

Ao mesmo tempo em que experimenta alguns dos desdobramentos do processo de globalização, conforme Preteicelle (1994), Sassen (1998) e Markuse e Kempen (2000), Betim se consolida como centralidade metropolitana. A crescente e variada oferta de serviços educacionais, por exemplo, é algo que deve ser destacado nesse novo momento que o município vive. Até os anos 1990, Betim contava com uma rede de educação quase exclusivamente pública e que terminava no ensino médio. As exceções eram o antigo Colégio Promove, que havia instalado uma unidade na cidade no início dos anos 1980, e o Colégio Batista Mineiro, que iniciou suas atividades no município em 1987, as duas instituições de ensino privadas e sediadas na capital.

Somente em 1995 foi instalada a primeira unidade de uma instituição de ensino superior na cidade, a PUC/Betim, que iniciou a oferta de cursos na região central do município. A vinda da PUC para Betim foi resultado do desejo da população local expresso nas rodadas do OP (governo Maria do Carmo Lara). Até aquele momento os moradores de Betim recorriam majoritariamente à capital e à cidade vizinha de Itaúna para cursarem o terceiro grau.

Mais recentemente, já nos anos 2000, outras instituições de ensino superior se instalaram na cidade, com destaque para a Faculdade Pitágoras, conglomerado educacional instalado em diversos estados do país. Também iniciaram atividades em Betim o Centro Universitário UNA, a UNINCOR, a UNIPAC, a Fundação Getúlio Vargas e outras instituições de menor tradição. De todas as tradicionais nomeadas acima ainda estão em funcionamento a PUC Betim, a Faculdade Pitágoras, o Centro Universitário UNA e a UNINCOR com cursos de graduação e pós-graduação.

Em 2011, no segundo mandato de Maria do Carmo Lara Perpétuo como prefeita, foi instalada a primeira instituição de ensino superior pública no município, o Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia de Minas Gerais (IFMG/Campus Betim). Inicialmente voltado para o ensino técnico oferecia cursos nas áreas de Automação Industrial e Mecânica Industrial. A partir de 2015 foram iniciados os cursos superiores de Engenharia Mecânica e Engenharia de Controle e Automação, voltados para as necessidades de formação e qualificação de mão-de-obra para as indústrias locais⁷².

É importante ressaltar que o Campus do IFMG/Betim fica no Bairro São Caetano, na Região de Imbiruçu, vizinha à FIAT Automóveis. Afastado da sede tradicional, o local escolhido e doado pela prefeitura para receber o IFMG/Betim (após decisão da população na rodada do OP de 2009) foi uma mensagem política para a comunidade local. A primeira universidade pública no município está sediada dentro de um espaço da periferia:

[...] a comunidade do São Caetano, da região, tinha escolhido no Orçamento Participativo que a Prefeitura fizesse uma escola no antigo Clube Pró-lazer, que já tinha fechado, que estava abandonado, que era lugar...de descarte de corpo morto, lugar de droga, não era área da Prefeitura e eles tinham pedido no Orçamento Participativo uma escola.

⁷² Disponível em <https://www.ifmg.edu.br/betim/o-campus-betim/institucional-1>. Acesso em 25/09/2020.

[...] na época Presidente Lula era ainda Presidente da República [...] procurei o Ministério da Educação [...] pessoas ligadas ao Presidente Lula e pedi um Instituto Federal para Betim. Na véspera do Natal, dia 23, 24 de dezembro [...] recebi um telefonema que Betim ia ter o Instituto Federal. Poderia começar no início usando uma escola municipal [...] depois uma das propostas era que a gente tinha que doar um terreno para o Governo Federal para construir a escola e nós [...] desapropriamos aquele terreno e doamos para o Governo Federal construir a escola. [...] o importante é que a comunidade já tinha escolhido e quando a gente ganhou o Instituto Federal nós pensamos naquela região, naquele lugar (Maria do Carmo Perpétuo Lara – entrevista concedida em 24/09/2020)⁷³.

A presença do equipamento no bairro indica que o antigo sonho de se qualificar para acessar os postos de trabalho gerados pela indústria, no caso a FIAT Automóveis, ficou possível de ser realizado, mais próximo de casa e sem custos, o que sempre foi um sonho dos moradores da região. Essa imagem é forte, mesmo que os moradores saibam que existe um obstáculo a transpor, a qualidade do ensino público local até o nível médio, que permitirá ou não o ingresso no IFMG/Betim através do processo seletivo. Independentemente dessa realidade, a presença do equipamento qualifica o espaço urbano da vizinhança e eleva as aspirações dos moradores da comunidade.

Essas principais instituições de ensino superior oferecem em Betim mais de cinquenta cursos de graduação e pós-graduação voltados para a formação de estudantes que pretendem atuar em diversos setores da economia. Dentre eles, alguns atendem de forma direta a atividade industrial, como os cursos de engenharia e de tecnologia da informação e comunicação. Porém, outros cursos atendem o setor da construção civil e o da saúde, cabendo destacar o curso de medicina, que passou a ser ofertado pela PUC/Betim recentemente.

A oferta de variadas possibilidades de estudo ajudou a reter na cidade estudantes que antes tinham de sair. Além disso, trouxe para Betim muitos universitários das cidades vizinhas, que antes, assim como os betinenses, majoritariamente recorriam à capital para dar continuidade aos seus estudos. O curso de medicina, especificamente, traz para o município estudantes não somente da vizinhança, mas também de cidades distantes.

É verdadeiro o argumento de que o curso de medicina indica o estágio atual da prestação de serviço na área da saúde em Betim. Desde os anos 1990, a partir da criação do Serviço Único

⁷³ Transcrição de áudio enviado pelo aplicativo de telecomunicação WhatsApp, no dia 24/09/2020, devido à pandemia do COVID-19.

de Saúde - SUS⁷⁴ em âmbito nacional, o município tem procurado estruturar sua implantação localmente. O aumento exponencial da demanda, que acompanha o crescimento populacional, tem configurado um desafio para garantir a universalização do atendimento, um dos pilares do sistema e que tem exigido investimentos consideráveis do município desde então.

Desde 1992, quando o SUS começou a ser implantado na cidade, houve a necessidade de planejar e construir a estrutura física para atendimento da população usuária do sistema. A partir daquele momento foram implantadas várias unidades básicas de saúde, unidades de pronto atendimento, a Maternidade Pública Municipal, o Hospital Regional de Betim, assim como diversas outras unidades. A existência da rede pública de saúde, com serviços de baixa, média e alta complexidade, foi fundamental para que a PUC/Betim tomasse a decisão de ofertar o curso de medicina na cidade, já que os estudantes precisam usar a rede pública em atividades práticas do curso.

De acordo com a servidora aposentada da Secretaria Municipal de Saúde de Betim, Antônia Adélia Gomes de Freitas, em 1994 e 1998 o município assumiu a gestão semi-plena e plena do SUS (respectivamente), o que garantiu recursos em contrapartida às responsabilidades assumidas:

[...] O processo de municipalização do Sistema Municipal de Saúde teve início em 1992, marcado pela assinatura do Termo de Adesão do SUS, com repasse pelo INAMPS/MS e SES de 4 unidades de Saúde, sendo: Angola, Citrolândia, PTB e Betim Central, que pertenciam à Secretaria Estadual de Saúde.

Em 1994, a Secretaria Municipal de Saúde assume junto ao Ministério da Saúde a Gestão Semi-Plena do Sistema Municipal de Saúde, segundo a Norma Operacional Básica- NOB 01/1993, implantando ações de vigilância sanitária, epidemiologia, controle e avaliação e gerência das unidades de saúde.

Em 1998 o município aderiu a Gestão Plena do Sistema Municipal de Saúde, conforme NOB-SUS/1996. A redefinição do financiamento, ampliando a transferência de recursos fundo a fundo [...] (Antônia Adélia Gomes de Freitas – informações concedidas 03/02/2020).

Entre 1993 e os dias de hoje foram disponibilizadas mais de 50 unidades de saúde no município, das quais mais da metade entre 1993 e 1996. Antes desse período, desde a década de 1930, quando foi construída a Colônia Santa Izabel, na região de Citrolândia, havia sido pouco mais de uma dezena de equipamentos colocados em funcionamento, dentre os quais cabe destacar o antigo Hospital Nossa Senhora do Carmo, equipamento privado, inaugurado

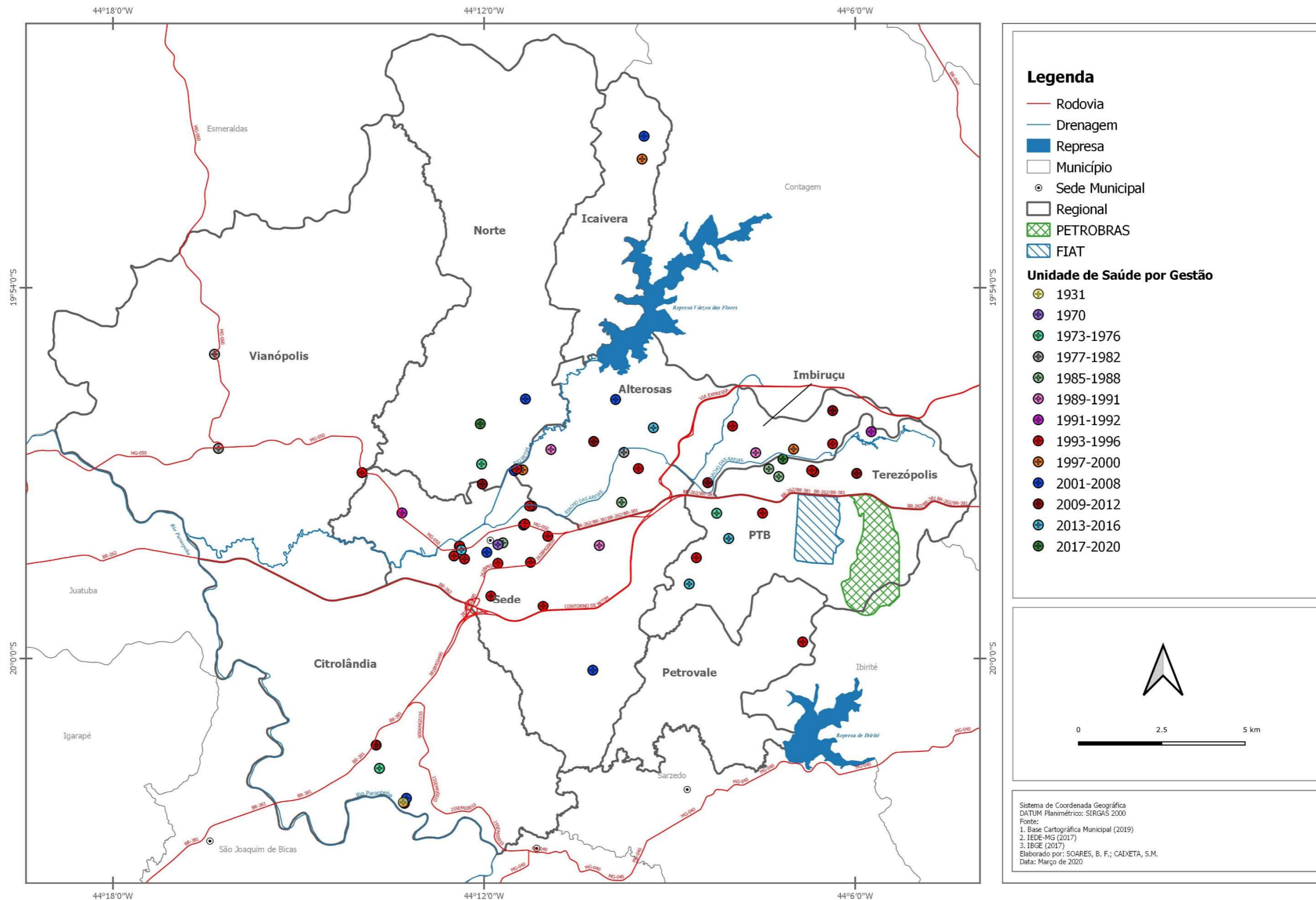
⁷⁴ O Sistema Único de Saúde – SUS, foi criado através da Constituição Federal de 1988 e regulamentado pelas Leis nº 8080/1990 e nº 8.142/1990.

em 1966, na sede tradicional do município. O esforço para implantação e estruturação do SUS em Betim, a partir de 1992, fez com que fosse criado, em 1996, o Consórcio Intermunicipal de Saúde do Médio Paraopeba, CISMED, que inicialmente congregava 10 municípios vizinhos e hoje soma 43 municípios consorciados, no que passou a ser denominado ICISMEP:

[...] a ICISMEP é mantida com verba do SUS e repasses mensais das prefeituras consorciadas. Integram o consórcio as cidades de Betim, Bonfim, Bom Despacho, Brumadinho, Carmópolis de Minas, Cláudio, Conceição do Pará, Contagem, Crucilândia, Esmeraldas, Estrela do Indaiá, Florestal, Formiga, Ibirité, Igarapé, Igaratinga, Itabirito, Itaguara, Itatiaiuçu, Itaúna, Juatuba, Lagoa da Prata, Leandro Ferreira, Mário Campos, Martinho Campos, Mateus Leme, Nova Serrana, Onça do Pitangui, Ouro Branco, Ouro Preto, Papagaios, Pará de Minas, Pedro Leopoldo, Pequi, Perdígão, Piedade dos Gerais, Piracema, Pitangui, Rio Manso, São Gonçalo do Pará, São Joaquim de Bicas, São José da Varginha, São Sebastião do Oeste e Sarzedo que representam uma população superior a 2,5 milhões de habitantes [...] (ICISMEP – Internet)⁷⁵.

⁷⁵ Disponível em <https://icismep.mg.gov.br/historico/?id=introducao-h>. Acesso em 25/09/2020.

Figura 42 – Unidades de saúde por administração.



Fonte: Indicada no mapa.

Em paralelo à rede pública, a assistência privada à saúde tem também sido expandida em Betim, desde os anos 1990, quando ocorreu a incorporação do antigo Hospital Nossa Senhora do Carmo pela UNIMED – Betim, que mais recentemente foi incorporada pela UNIMED - BH. A partir de então, Betim tem se transformado em polo de prestação de serviços variados na área da saúde, com clínicas médicas instaladas nas proximidades do antigo Hospital UNIMED, na região central da cidade e muitos laboratórios de medicina diagnóstica e preventiva.

Para concluir, em 2019 dois novos hospitais gerais foram inaugurados no município, um da própria UNIMED - BH e outro da Rede Mater Dei, consolidando a referência local na área de saúde. A construção do novo Hospital UNIMED – BH não fez com que o antigo fosse desativado, mas transformado em uma unidade voltada para o pronto atendimento dos associados da cooperativa. Os dois novos hospitais construídos na cidade, UNIMED – BH e Mater Dei, estão localizados fora da sede tradicional do município e estrategicamente próximos a vias de ligação regional, o que facilita o acesso pelos moradores das cidades vizinhas. A decisão locacional dos dois equipamentos, além de demonstrar o processo recente de qualificação de todo o espaço urbano municipal e não somente da sede (como ocorria até fins dos anos 1980) indica o objetivo de facilitar o acesso de usuários das cidades vizinhas.

5.2. Um novo impacto: a diversificação da produção imobiliária

O setor imobiliário tem diversificado sua atuação na cidade lançando produtos para públicos e atividades distintas. Nos últimos anos foram vários os empreendimentos ofertados por empresas incorporadoras locais e regionais, os quais se diferenciam em escala, tipologia, qualidade e uso do que era usual anteriormente. Essa tendência indica a expansão do mercado imobiliário local, que tem atraído pessoas interessadas em investir, morar e trabalhar em Betim.

A cidade tem experimentado uma nova fase em relação à atuação do setor, onde antes predominava a autoconstrução dos imóveis, ou a oferta por construtoras locais. A expansão urbana até então era caracterizada pela ocupação horizontal, e as unidades residenciais multifamiliares verticais construídas eram poucas. Da mesma forma, a oferta de edifícios verticais voltados para atividades comerciais e de prestação de serviços era algo relativamente incomum e, recentemente, tem se transformado em um novo nicho para o mercado imobiliário

na cidade.

No setor residencial, os investimentos são variados. Entre 2009 e 2012, quando o Programa Minha Casa Minha Vida, do Governo Federal, ainda estava em vigor e a política habitacional era parte da agenda de governo, foram muitas as unidades aprovadas e construídas no município. Naquele período o poder público local assinou 5.224 contratos para famílias com renda até dez salários, sendo que deste total, 2.845 foram destinados para famílias com renda até três salários mínimos, destacando Betim como o município mineiro onde houve o maior número de unidades ofertadas para a faixa salarial mais baixa:

[...] É a cidade mineira que mais produziu apartamentos para a baixa renda desde o lançamento do programa”, afirma o superintendente da Caixa Econômica Federal em Minas Gerais, Rômulo Martins. Só este ano foram entregues 1.160 unidades, um investimento de R\$ 53,7 milhões, e até dezembro serão entregues mais 1.236, totalizando 2.396 apartamentos, além de outras 449 unidades já contratadas. Além das 2.485 de unidades entregues para quem ganha até três salários, mais de 5 mil projetos foram aprovados nesta faixa de renda [...] (Revista REURBE, 2012, p. 40).

Para que tantas unidades fossem aprovadas no município houve um esforço institucional considerável. A prefeitura aprovou novas leis para aprovação com parâmetros especiais atendendo as regras editadas pelo governo federal, dedicou arquitetos e urbanistas para analisarem exclusivamente os projetos do programa e intensificou ações para o cadastro de interessados. O cadastro permitiu ao município identificar as regiões onde havia maior demanda, o que foi importante, pois os empreendedores construíam onde havia interesse por parte do poder público, e não onde os terrenos eram mais baratos. Por conseguinte, sem contar com recursos financeiros municipais (como ocorreu em municípios que ofertavam terrenos e infraestrutura em contrapartida aos investimentos privados) as unidades do Minha Casa, Minha Vida foram construídas dentro da malha urbana, de acordo com a demanda local.

Houve um esforço anterior em relação à produção de habitação de interesse social no município, é importante ressaltar. O déficit herdado dos anos iniciais da industrialização na cidade, especialmente 1970, 1980 e 1990, quando faltavam moradias para os que chegavam, passou a ser combatido desde a primeira administração do ex-prefeito Osvaldo Franco, que construiu o Conjunto Habitacional Olímpia Bueno Franco. Depois dele, na primeira administração de Maria do Carmo Lara Perpétuo e no período de Jésus Mario de Almeida Lima, os esforços ficaram concentrados na urbanização de vilas e favelas, que passaram a ter acesso à infraestrutura urbana básica. Por fim, entre 2001 e 2008, o ex-prefeito Carlaile Pedrosa viabilizou a construção de alguns conjuntos habitacionais no município, com

destaque para o Conjunto Dicalino Cabral, em Citrolândia, o Celso Alves Pedrosa, no Imbiruçu, o José Gomes de Castro, no PTB, e o Jalila Pedrosa, na Regional Norte, o que demonstra ter havido um esforço constante no sentido de diminuir o déficit de moradia no município.

Se por um lado houve empenho para garantir a produção de habitação de interesse social, por outro o município também se dedicou a atrair investimentos voltados para as classes sociais superiores. A reformulação da legislação urbanística, a revisão dos procedimentos de aprovação de projetos e a adoção da tecnologia da informação e comunicação permitiram a redução de prazos e maiores facilidades para o licenciamento de projetos de construção e de parcelamento do solo. As alterações, aliadas ao aquecimento do mercado local, serviram de incentivo para que edifícios de apartamentos e condomínios residenciais fechados voltados para as classes média e alta fossem aprovados no município:

[...] Projetos de arquitetura que levavam até seis meses para serem aprovados em Betim agora podem receber o alvará de construção em apenas 12 dias. Já a Informação Básica de um terreno da cidade - antes obtida no prazo de seis meses e após pagamento de taxa - agora está disponível na internet. Esse ganho de tempo e eficiência só foi possível após a informatização dos processos e do atendimento adotada pelo IPPUB [...] (Revista REURBE, 2012, p. 20).

Os primeiros edifícios de apartamentos voltados para este segmento de mercado, os quais ainda estão concentrados no centro tradicional da cidade, começaram a ser aprovados em maior quantidade no início dos anos 2000. Na virada da década passada para a atual a aprovação foi intensificada e atualmente o horizonte da região central é repleto de construções deste padrão. Estes empreendimentos rivalizam em interesse com os condomínios fechados, que têm atraído jovens famílias de classe média e alta para morarem na cidade, conforme indicam Markuse e Kempen (2000).

Foi a partir dos anos 2000 que surgiram em Betim os primeiros condomínios residenciais fechados voltados para segmentos de média e alta renda, os quais hoje somam em conjunto mais de 1000 unidades ofertadas. À exceção do Condomínio Fernão Dias, construído nos anos 1950, à época da construção da BR-381, na Região de Citrolândia, os demais são recentes. Destacam-se dentre esses empreendimentos o Residencial *Montserrat*, o Vale da Serra, o *Grand Royale* Betim e o Reserva da Mata, todos na região de Vianópolis. Alguns deles estão consolidados (como o primeiro) e os demais em fase de consolidação, mas implantados e com residências de alto padrão construídas. Desses, apenas o primeiro foi

totalmente viabilizado por empresários locais, os demais contam com a participação direta de construtoras e incorporadoras da capital, o que indica a atratividade do mercado local.

Por fim, há os empreendimentos voltados para os usos comerciais e de prestação de serviços, quase todos localizados no centro da cidade e voltados para o atendimento de profissionais liberais, que antes dos anos 1990 ainda eram poucos. Nas proximidades do antigo Hospital Nossa Senhora do Carmo, na sede histórica do município, foram construídos edifícios que acolheram majoritariamente profissionais da área de saúde, clínicas voltadas para o setor, assim como laboratórios de medicina diagnóstica e preventiva. Nessa antiga região hospitalar, várias residências foram adaptadas para atender a esta demanda localizada.

Interessante observar que a construção dos dois novos hospitais fora da área central tende a criar um novo *cluster* de atividades voltadas para o setor da saúde. A região de Alterosas, onde a UNIMED – BH e o Mater Dei inauguraram suas unidades, fica no centro geográfico da mancha urbana atual do município. Por ser ladeada e cortada por vias de ligação regional, linha férrea e rodovia, ela é privilegiada pelo fácil acesso a partir das regiões mais populosas da cidade e dos municípios vizinhos.

Mesmo que timidamente têm acontecido lançamentos de edifícios de salas voltadas para profissionais da área da saúde nas proximidades dos novos hospitais. A construtora local SV Engenharia, que atua no mercado betinense por quase quatro décadas, foi a primeira a investir na região. Ao lado do novo Hospital UNIMED - BH, na Av. Juiz Marco Túlio Isaac, lançou o Edifício UNICENTER, com dezesseis andares, cento e vinte salas, centro comercial e estrutura preparada para serviços médicos.

Na sede histórica do município, onde equipamentos importantes como a prefeitura, a sede do legislativo e o fórum, assim como a rede bancária e o tradicional centro comercial estão localizados, os novos lançamentos de edifícios comerciais continuam ocorrendo. Alguns deles têm sido completamente locados por instituições de ensino superior (Faculdade Pitágoras, UNINCOR e Centro Universitário UNA), que têm como estratégia de mercado a instalação em local bem servido pelo transporte público. Interessante mencionar que essas três instituições se instalaram em edifícios construídos em sistema *built to suit*, prática adotada pelo setor industrial e que tem sido utilizada também nesse mercado. Elas locam o espaço e não imobilizam recursos em imóveis, o que indica o pouco apreço dessas instituições pelo lugar, que pode ser trocado por outro que melhor atenda às suas necessidades comerciais, algo

comum em tempos de reestruturação produtiva em que a mobilidade de recursos financeiros é alta.

A Betim atual é outra que não aquela de poucas décadas atrás. O espaço urbano local tem sido moldado de forma similar àquilo que apresentam Markuse e Kempen (2000). O mercado imobiliário local segue a tendência e percebe o início do processo de sua financeirização, mas esta é uma discussão que não será levada adiante neste estudo.

Figura 43 – Imagem panorâmica da região central de Betim, 2020.



Fonte: Acervo pessoal.

5.3. Novos espaços para a indústria, serviços de logística e o comércio de grande porte

Nas últimas duas décadas têm ocorrido a renovação na escala e conformação dos empreendimentos voltados para a indústria, os serviços de logística e o comércio varejista de grande porte instalados no município. Cada vez mais eles atendem aos interesses de empresas e investidores sediados fora do município. Assim, as decisões locacionais tomadas nas matrizes, longe de Betim, impactam o espaço urbano local, assim como a dinâmica econômica e social da cidade.

Os últimos distritos industriais inaugurados no município buscam atender à demanda do sistema flexível de produção utilizado pela montadora italiana. Essa tendência tem tomado corpo desde a virada da última década, quando alguns começaram a funcionar nas proximidades da montadora. São empreendimentos totalmente privados, onde os galpões industriais são construídos em sistema *built to suit*, ou seja, de acordo com as necessidades do cliente, e são voltados em sua maioria para locação:

O diretor-executivo Sérgio Fischer conta que a LOG Commercial Properties procurou a prefeitura de Betim para mostrar os benefícios que um distrito industrial poderia trazer para a cidade. “Diante de um projeto que vai atrair emprego e renda para a região, o município passou a trabalhar para a aprovação do Pólo Industrial de Betim (PIB), que trará muitas empresas para a cidade”, afirma Fischer. O projeto é totalmente privado, com investimentos de R\$ 500 milhões da MRV Log, sendo R\$ 200 milhões na primeira fase. Na segunda etapa, outros R\$ 300 milhões serão investidos na construção de condomínios logísticos e galpões com estrutura logística - como pátio de manobras e estacionamento - para serem alugados por empresas interessadas. Quando estiver totalmente implantado, o PIB poderá gerar 68 mil empregos, o dobro do número de empregos oferecidos hoje em Betim. O terreno adquirido pela MRV Log tem 6 milhões de metros quadrados. “Desse total, 3,5 milhões de metros quadrados serão destinados à lotes industriais, com capacidade para 500 empresas. A contrapartida será a doação de uma grande área verde para a prefeitura, onde será feito um parque”, explica Fischer. (Revista REURBE, 2012, p. 14).

A participação de grupos empresariais estabelecidos na região e mesmo nacionalmente, como a MRV Engenharia, fez com que fosse desenvolvido um modelo para a atuação em parceria com o poder público municipal, assunto a ser tratado no próximo capítulo. Em paralelo, na última década foram inaugurados dois grandes centros de compras na cidade, o *Partage Shopping – Betim* e o *Shopping Monte Carmo*. Os dois empreendimentos foram planejados para atingir um público que excede aquele exclusivo do município e atraem visitantes das cidades vizinhas retendo em Betim pessoas que iriam a Belo Horizonte.

Apresentado como o “maior centro de compras do entorno da capital mineira”⁷⁶, o Partage Shopping - Betim conta com 193 lojas que atendem a interesses variados. Dentre as suas onze âncoras, dez são conhecidas no mercado nacional, sendo elas a C&A, Casas Bahia, Centauro, Leader, Lojas Americanas, Lojas Renner, Magazine Luiza, Marisa, Pernambucanas e Riachuelo. O estabelecimento tem localização privilegiada, no entroncamento que liga os leitos das rodovias BR-381/262 com a Via Expressa Leste-Oeste, que dá acesso ao Anel Rodoviário de Belo Horizonte e ao centro da capital, o que facilita a chegada de visitantes oriundos dos municípios vizinhos.

O Shopping Monte Carmo fica próximo ao centro tradicional de Betim, mas também conta com fácil acesso para visitantes das cidades do entorno pela BR-381/262, assim como pela Av. Juiz Marco Túlio Isaac / Riacho das Areais, que conecta o centro de compras à Via Expressa Leste-Oeste. Um pouco menor em número total de lojas, são 176 ao todo, o *shopping* apresenta como principais atrativos as suas características arquitetônicas e a

⁷⁶ De acordo com o site do centro comercial, <http://www.partageshoppingbetim.com.br/>. Acesso em 26/09/2020

concentração de espaços voltados para o lazer, a gastronomia e a cultura⁷⁷. Em seus 40.000 metros quadrados de área bruta locável estão instaladas 07 lojas âncoras e 07 mega lojas, além de agência da Receita Federal, Unidade de Atendimento Integrado – UAI do governo do estado de Minas Gerais e o Centro de Oftalmologia do Hospital Evangélico.

Esses dois centros de compras, acrescidos dos novos distritos industriais, têm ajudado a consolidar Betim como uma nova centralidade metropolitana. Há que se considerar a força exercida pelos estabelecimentos apresentados para atrair pessoas e negócios diversificados para o município. Essa tendência tem sido possibilitada pelo desenvolvimento institucional percebido no município em relação à política urbana.

Os serviços logísticos de grande porte estão aliados à atividade comercial e industrial. A possibilidade de desenvolvimento de Betim como centro urbano voltado para a atividade teve destaque no plano estratégico elaborado para o município. Tendo por justificativa a localização geográfica privilegiada, assim como a conectividade estabelecida através de uma considerável malha rodoviária e ferroviária já operam no município alguns centros de distribuição.

Recentemente foi anunciado pelo governador Romeu Zema, a instalação em Betim de um dos três novos centros de distribuição da AMAZON no Brasil. A maior empresa mundial do setor de *e-commerce* pretende investir cento e vinte milhões de reais no estado (Betim) e gerar mais de duzentos e cinquenta empregos diretos, conforme matéria publicada pelo Jornal O Tempo Betim. A publicação apresenta a vocação local para as atividades industriais e de logística, conforme texto que segue abaixo:

[...] Os distritos industriais de Betim têm obras de 87 novos empreendimentos. E a prefeitura já tem mais 111 pedidos em análise. Na avaliação da administração, o centro de distribuição da Amazon vem confirmar a vocação para polo logístico e industrial do município, que tem atraído empresas nacionais e internacionais. “Desde 2017, o e-commerce da Amazon vem revolucionando o mercado online brasileiro. Betim também está revolucionando a forma de fazer gestão e administrar uma cidade. Além de criar infraestrutura, melhorou a qualidade de vida da população, está diversificando sua economia, simplificando a atividade empresarial, garantindo o progresso e, em breve, concluirá as obras de um grande parque aeroviário que vai abrigar um grande aeródromo, mais focado no transporte de cargas, transformado ainda mais a realidade de todo o cinturão metropolitano, com geração de riquezas, mais empregos e qualificação profissional. Talvez por isso a cidade tenha sido escolhida por essa gigante da tecnologia”, analisa o prefeito Vittorio Medioli [...] (O Tempo – Internet)⁷⁸.

⁷⁷ De acordo com <https://montecarmoshopping.com.br/shopping.php>. Acesso em 26/09/2020.

⁷⁸ Disponível em <https://www.otempo.com.br/economia/amazon-vai-abrir-um-centro-de-distribuicao-em-betim-1.2409935>. Acesso em 10/11/2020.

5.4. A política urbana local nas décadas recentes

Durante o segundo Governo Lula, iniciado em 2006, houve o início de uma série de iniciativas voltadas para o estímulo ao desenvolvimento econômico do país. Elas percorreram todo aquele mandato e foram importantes para a eleição de uma sucessora aliada ao então presidente, Dilma Rousseff. Assim como seu antecessor, ela investiu em políticas baseadas em maior intervencionismo estatal, que tiveram como resultado um ensaio social-desenvolvimentista (RIBEIRO, 2020).

As duas primeiras iniciativas nesse sentido foram programas que diretamente interferiram na dinâmica urbana dos municípios brasileiros, o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), lançado em 2007, e o Programa Minha Casa, Minha Vida (PMCMV), iniciado em 2009. Tanto um quanto outro foram importantes para a geração de empregos no país, pois levaram à intensificação de atividades do setor da construção civil. Aliada aos dois programas a escolha do Brasil como sede da Copa do Mundo de Futebol FIFA e dos Jogos Olímpicos de Verão, respectivamente em 2014 e 2016, também ajudaram a aquecer nacionalmente as atividades vinculadas ao mercado imobiliário, principalmente nas regiões metropolitanas que sediaram atividades vinculadas aos dois megaeventos, dentre elas a RMBH.

O mercado imobiliário também foi aquecido pela política de financiamentos utilizada à época pelos bancos públicos. No período, tanto a Caixa Econômica Federal quanto o Banco do Brasil intensificaram financiamentos a empreendimentos imobiliários, como também o fizeram os fundos de pensão de diversas estatais, com destaque para a Petros e a Previ. Por fim, é importante ressaltar, houve naqueles anos a intensificação do uso dos recursos do Fundo de Garantia por Tempo de Serviço (FGTS) para financiar obras públicas e empreendimentos imobiliários, o que contribuiu para as transformações em curso nas cidades brasileiras (SINGER⁷⁹ apud RIBEIRO, 2020).

Aquele ciclo de desenvolvimento gerou impactos diretos no espaço urbano betinense, conforme mencionado anteriormente. O município teve investimentos públicos e privados realizados à época com recursos oriundos das fontes elencadas acima, com destaque para a construção de avenidas de fundo de vale e as obras das unidades habitacionais do Minha Casa, Minha Vida. Da mesma forma, o ambiente de euforia vivido no período que antecedeu

⁷⁹ SINGER, André. **Cutucando onças com varas curtas**: o ensaio desenvolvimentista no primeiro mandato de Dilma Rousseff. *Novos Estudos*, 102, p 39-67, 2015.

à realização da Copa do Mundo, que teve uma de suas sedes em Belo Horizonte, gerou reflexos em Betim, que naqueles anos viu um número considerável de empreendimentos comerciais, residenciais, de prestação de serviços e industriais sendo realizados em seu território.

Em 2011, Dilma Rousseff apresentou ao país a “Nova Matriz Econômica”, programa de desenvolvimento nacional que dentre seus objetivos buscava fomentar a atividade industrial. Betim, que tem sua base econômica relacionada ao setor secundário, certamente beneficiou-se dos desdobramentos do programa, que previa iniciativas vinculadas diretamente à indústria automotiva. Abaixo algumas das ações previstas, as quais somadas às já apresentadas podem ser relacionadas às transformações percebidas na estrutura urbana local:

[...] c) Aposta na industrialização. Em 2011 foi lançado o Plano Brasil Maior para alavancar o setor industrial, através de medidas que foram da redução do IPI sobre bens de investimento à ampliação MEI.

d) Desoneração da folha de pagamentos. Em 2014 ela chegou a atingir 42 setores intensivos em mão-de-obra e reduzir em 25 bilhões de reais anuais os custos do empresariado.

i) Proteção ao produto nacional. Em 2011 foi elevado em 30% o valor do IPI sobre veículos importados ou que tivesse menos de 65% de conteúdo local [...] (RIBEIRO, 2020, p. 6).

O poder executivo municipal tem trabalhado para se adequar aos novos tempos. As ações têm sido constantes, em diversas frentes e estão em curso desde os anos 1990. Muitas delas, ao que parece voltadas para criar um ambiente favorável ao estabelecimento de parcerias com a iniciativa privada.

No Brasil, dois modelos de planejamento urbano emergiram no período pós-ditatorial, um como herança do movimento de reforma urbana e outro como resultado da introdução de medidas neoliberais na gestão municipal. Ambos são utilizados desde os anos 1990 por municípios de diferentes características econômicas, demográficas, sociais, políticas e culturais. Betim, devido às características políticas e à formação dos técnicos que influenciam a formatação da política urbana local, tem apostado no primeiro modelo, mas recentemente (quando obteve recursos do Banco Mundial para obras de saneamento ambiental) foi solicitada a experimentar o segundo.

Independentemente se em um modelo ou outro, a lógica de governança urbana começa a ser introduzida em Betim a partir de 1993, quando é dada maior permeabilidade à administração pública local aos setores comunitário e privado, conforme apresenta Jouve (2005). A

institucionalização desse novo modo de governar ocorre com a aplicação de várias estratégias de gestão adotadas desde aquele momento. A aprovação do Plano Diretor de 1996, por exemplo, introduziu diretrizes voltadas para a aproximação da sociedade às ações de governo. O período inicial se caracterizava por uma agenda pró-redistributiva, mas em momento posterior tomou novo rumo, aprofundado na legislação urbanística, especialmente a partir das possibilidades apresentadas pelo plano diretor de 2007, Lei Municipal Nº 4.574/2007. Essa trajetória foi fortalecida também pela elaboração do Plano Estratégico de Desenvolvimento do Município de Betim (PED Betim) - anos 2007 e 2008, a partir de demanda apresentada pelo Banco Mundial ao município.

Os planos diretores de 1996 e 2007 tinham em seu conteúdo o elemento básico das discussões oriundas do movimento de reforma urbana, qual seja, a garantia da função social da cidade e da propriedade urbana. Já o PED Betim incorporava a questão da gestão empresarial e da competitividade como ferramentas para garantir o desenvolvimento municipal. Nos três instrumentos uma característica comum, a aproximação da administração pública local com o setor privado e comunitário, mesmo que com intensidades distintas, assim como desdobramentos distintos na prática municipal de gestão pública.

Ações voltadas para a desburocratização da gestão da política urbana municipal também passaram a ser tomadas, para adequar o município à nova realidade e às demandas do setor de desenvolvimento urbano. Elas contaram (em 2010/2011) com o redesenho de procedimentos internos voltados para o licenciamento de obras de edificação e parcelamento do solo. Em adição, têm sido introduzidas ferramentas de tecnologia da informação e comunicação desenvolvidas para facilitar e tornar mais rápido o uso dos serviços públicos relacionados à política urbana, tanto pelos agentes do setor privado, quanto pelo funcionalismo municipal.

Por fim, iniciativas para a qualificação de técnicos foram levadas adiante em parceria com entidades de classe. Elas serviram para capacitar os servidores municipais e os profissionais atuantes no mercado, em especial arquitetos e urbanistas. Os novos regulamentos, procedimentos e ferramentas de tecnologia da informação e comunicação ao serem incorporados ao cotidiano dos profissionais demandavam a formação dos mesmos para a nova realidade.

Esse conjunto de ações levado adiante pelo poder público municipal foi articulado para desburocratizar o acesso aos serviços vinculados à política urbana. As atividades do setor, na

lógica dos empresários, atendem a indústria, serviço, comércio, e, por conseguinte, ajudam a sustentar o atual ciclo de desenvolvimento municipal. O argumento, no entanto, não é tomado como verdadeiro por todos envolvidos, em particular servidores públicos municipais, que em alguns casos acreditam haver a submissão da função pública de planejar o espaço urbano local aos interesses do mercado.

A servidora municipal e arquiteta Raquel Tomanik indica haver uma postura flexível do executivo em relação ao conceito de função social da cidade e da propriedade urbana (previsto no Estatuto da Cidade e no plano diretor municipal), em benefício dos interesses do setor privado. Certamente a intenção do legislador não estaria sendo cumprida pelos que executam a regra, que em última análise estaria sendo desvirtuada de seu fim. A distorção supostamente existente em Betim (e recorrente em diversos municípios) seria um dos possíveis desdobramentos negativos do modelo de empreendedorismo urbano, apresentado por Harvey (2006).

5.4.1. O Plano Diretor de 2007

O Plano Diretor de 2007 repetiu a organização interna, estrutura e muitas das diretrizes previstas no seu antecessor (de 1996). Elaborado como obrigação decorrente do Estatuto da Cidade, Lei Federal Nº 10.257/2001, ele introduziu na legislação municipal alguns dos instrumentos urbanísticos disponibilizados pelo regramento federal. Dentre eles, a Operação Urbana Consorciada (OUC), instrumento urbanístico que viria a ser posteriormente regulamentado no município e que ajudaria a viabilizar, através da participação de agentes privados, intervenções estruturadoras em curso no espaço urbano local:

[...] **Art. 84.** Lei municipal específica disporá sobre as operações urbanas consorciadas.

Parágrafo único. Considera-se operação urbana consorciada o conjunto de intervenções e medidas coordenadas pelo Poder Público municipal, com a participação dos proprietários, moradores, usuários permanentes e investidores privados, com o objetivo de alcançar em uma área transformações urbanísticas estruturais, melhorias sociais e a valorização ambiental [...] (Plano Diretor Municipal, Lei Nº 4.574/2007).

Além das operações urbanas, que têm tido papel importante na aproximação entre agentes privados e públicos, outros instrumentos merecem destaque. Mesmo que com menor capacidade de interferência sobre o espaço urbano local, as outorgas onerosas do direito de construir e de alteração de uso são concessões do poder público que também estabelecem

canais institucionais de barganha entre os setores público e privado. A Transferência do Direito de Construir é outro instrumento disponibilizado pelo Estatuto da Cidade e incorporado à legislação municipal. Apesar de utilizada pela primeira vez agora, quase dez anos após sua regulamentação, ela permite o diálogo entre setor privado e público no intuito de garantir interesses das duas partes. Por fim cabe mencionar o Conselho do Plano Diretor, espaço de gestão compartilhada previsto na lei e que poderia contribuir para o permanente diálogo entre os setores público, privado e comunitário em relação à política urbana municipal.

A análise detalhada do corpo da lei, com seu texto e mapas, permite concluir que o plano de 2007 aumentou a área de expansão urbana delimitada na regra anterior ao diminuir sua zona rural. As diferenças presentes nos mapas anexos aos dois planos e a declaração da servidora pública municipal Raquel Tomanik, sustentam a afirmação. A expansão, de acordo com ela, foi feita muitas vezes sem um suporte técnico, mas a partir de interesses vinculados à valorização de terrenos privados.

Por outro lado, ainda conforme a servidora, houve um esforço para demarcação de áreas de interesse ambiental. Essas áreas (inseridas nas zonas urbanas, de expansão urbana e rural) mantiveram-se protegidas até o momento em que o mercado percebeu que poderiam ser adquiridas por valores mais baixos e posteriormente utilizadas para fins diversos a partir de negociações com o executivo municipal. Conseqüentemente, já em 2008, começaram a ser descaracterizadas por demandas pontuais, que eram transformadas em projetos de lei alterando o plano:

Considerando a estrutura dos dois planos, não vejo uma grande diferença. Vejo que alguns assuntos foram mais detalhadas, como as AIAs e indicação de áreas de risco. Mas, eu penso que houve uma quebra de um conjunto que tinha uma lógica para outro sem lógica, pois teve muita demanda particular que acabou criando expansão sem justificativa técnica [...] (Arquiteta e urbanista Raquel Tomanik, servidora pública municipal – entrevista concedida em 29/09/2020)⁸⁰.

Em relação aos objetivos estratégicos do plano, grande parte do texto repete em intenção, ou literalmente, o que estava previsto em 1996. Cabe, entretanto, fazer menção a algumas diretrizes previstas no Art. 5º, que traduzem o interesse do município em fortalecer as parcerias entre os setores público e privado. Onde o plano trata das diretrizes para o

⁸⁰ Entrevista concedida pelo aplicativo de telecomunicação WhatsApp, devido à pandemia de COVID-19.

desenvolvimento econômico e social estão previstas ações que incorporam às políticas públicas assuntos de interesse direto da iniciativa privada:

[...] **TÍTULO II**

DAS DIRETRIZES DE DESENVOLVIMENTO SÓCIO-ECONÔMICO

Art. 5º. Articular o desenvolvimento econômico com o desenvolvimento social, cabendo ao Município:

IV - investir e buscar parcerias na formação de mão-de-obra qualificada para as diversas atividades econômicas, através do programa educacional do Município, de escolas profissionalizantes e da promoção de cursos e atividades de formação. a) Realizar pesquisa visando identificar a demanda de qualificação profissional para as diversas atividades econômicas já instaladas e para as futuras no Município;

VIII - buscar articulação entre o planejamento estratégico das empresas, com as políticas públicas de desenvolvimento visando adequação econômico-social;

XIX - realizar parceria com órgãos públicos ou com a iniciativa privada, para implantação do aeroporto, rodoviária e da Via Verde no Município;

XXIV - estimular a desburocratização dos serviços públicos;

XXVII - apoiar, diretamente ou em parceria com a iniciativa privada, a implantação de um heliponto central no Município. (Plano Diretor Municipal, Lei Nº 4.574/2007).

Dentre esses destaques dois merecem maior detalhamento, ambos pelos desdobramentos futuros em espaço de tempo relativamente curto. O primeiro refere-se à parceria para implantação da Via Verde conectando o DI Bandeirinhas à FIAT em percurso paralelo à BR-381. A obra não foi realizada, mas o modelo serviu de inspiração para a modelagem da OUC do Córrego dos Pintados, que foi provada e será detalhada adiante neste trabalho.

O outro destaque deve ser dado ao estímulo à desburocratização, tema que foi levado adiante já no governo de Maria do Carmo Lara Perpétuo, entre 2009 e 2012. Em sua última passagem pelo executivo municipal ela reviu procedimentos e trâmites de processos vinculados ao desenvolvimento urbano. À época a prefeita implantou recursos de tecnologia da informação e comunicação que agilizaram os procedimentos para licenciamento de obras e projetos de interesse do setor imobiliário e industrial no município.

Além das diretrizes apresentadas acima, o Plano de 2007 tratou de outras políticas públicas setoriais que indiretamente atendiam os interesses do setor econômico. Em sentido amplo elas viriam a enriquecer o fundo público, fundamental para aumentar o lucro dos capitalistas. Dentre muitas políticas setoriais destinadas à oferta de serviços que permitiriam (na perspectiva do capital) a reprodução da força de trabalho vale citar saúde e educação, que durante anos têm sido demanda básica da população local.

Outra questão a ser apontada é a busca pela consolidação de uma centralidade metropolitana em Betim. Mais específico que o plano de 1996, a lei de 2007 elegeu trecho da BR-381 (trevo da BR-262 e Via Expressa Leste-Oeste) como espaço apropriado para tal fim. A criação de Área de Interesse Urbanístico passível de incorporar parâmetros diferenciados de uso e ocupação do solo foi o caminho adotado para viabilizar a realização da diretriz:

Art. 21. Constituem Áreas de Interesse Urbanístico:[...]

[...]VI – AIU.VI - áreas lindeiras ao trecho unificado da BR-381/262, entre a Via Expressa (atual Rua Campo de Ourique) e o trevo de encontro da BR-381/262. A AIU.VI terá largura mínima de 100,00m (cem metros), de cada lado, e abrangerá as glebas lindeiras não loteadas. Após a implantação da Via do Contorno, a AIU-VI será destinada a empreendimentos comerciais, institucionais e de serviços, que tenham caráter de uso coletivo e que possam promover a integração das duas partes da cidade.

Parágrafo Único. Na Área de Interesse Urbanístico VI – AIU.VI, os empreendimentos industriais já implantados na data de promulgação desta Lei poderão permanecer em funcionamento e ainda requerer renovação de quaisquer licenças e alvarás ao Município, cabendo o indeferimento apenas se descumpridas as demais legislações exigíveis. (Plano Diretor Municipal, Lei Nº 4.574/2007).

Em síntese, o Plano Diretor de 2007 não representou inovação, mas aprofundou algumas que haviam sido trazidas pelo plano diretor municipal anterior e pelo próprio Estatuto da Cidade. Adequações posteriores seriam feitas até 2018, quando ele foi substituído pelo plano diretor em vigor. As modificações feitas até 2018 foram pontuais e serviram aos interesses do setor produtivo e imobiliário atuante no município (avaliação da urbanista Raquel Tomanik), como a alteração de limite de Zona Rural para Zona de Expansão Urbana, que permitiu a aprovação da OUC de Aroeiras.

5.4.2. O Plano Estratégico de Desenvolvimento do Município de Betim

Entre os anos 2007⁸¹ e 2008 foi elaborado o PED-Betim (BETIM, 2008). O documento foi solicitado pelo Banco Mundial como um dos condicionantes para o financiamento das obras de saneamento do Rio Betim e revitalização urbana de sua bacia. Essa prática, repetida por outras agências internacionais de fomento, como o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), procura vincular a concessão de financiamentos à adequação do modo de governança local rumo a maior aproximação com o mercado:

⁸¹ Mesmo ano da aprovação do Plano Diretor Municipal, Lei Nº 4.574/2007.

[...]El otorgamiento de los préstamos del BID está condicionado a la adopción de formas de gestión y administración de los créditos adquiridos por los gobiernos nacionales y locales, para facilitar el funcionamiento del libre mercado[...] (DELGADILLO, 2014, p. 94)⁸².

A solicitação de ajustes na forma de conduzir as políticas públicas passou a ser uma estratégia utilizada pelas agências internacionais de fomento para inserir nos países e municípios onde atuavam a lógica empreendedora de gestão da coisa pública. Essa postura passa a ser recorrente no Brasil a partir dos anos 1990, década em que o Fundo Monetário Internacional (FMI) teve grande influência sobre a condução da política econômica e fiscal nacional. Aquela conjuntura gerou rebatimentos na política urbana, que incorporou a doutrina de que infraestrutura e serviços urbanos deveriam ser viabilizados via ação do mercado: “[...]A convergência praticada pelos missionários/mercenários (consultores) não teria êxito sem a corroboração das instituições supranacionais (como Banco Mundial, FMI, ONU), dos governos nacionais neoliberais e das próprias cidades ‘receptoras’ [...]” (SILVA; CLEMENTINO; ALMEIDA, 2018, p. 850).

O incentivo à adoção de políticas neoliberais é reconhecido como prática política da instituição. A opção do BID é similar àquela praticada também pelo Banco Mundial (BIRD), que financiou obras em Betim. As duas agências de fomento vendem o modelo Barcelona, que vê na elaboração de planos estratégicos o caminho ideal para o desenvolvimento local nos tempos atuais:

[...] El proceso de transformación urbana de Barcelona con motivo de las olimpiadas de 1992, realizado entre 1980 y 1995 fue reconocido como un modelo exitoso por diversas agencias internacionales como el Programa de Gestión Urbana, el Centro Hábitat de Naciones Unidas, la cooperación alemana GTZ, el Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo, etcétera. Este “modelo” ha sido ampliamente promovido y difundido en muchas ciudades [...] (DELGADILLO, 2014, p. 93-94).⁸³

Todavia, não é a obrigação de elaborar planos estratégicos, ou quaisquer outros, que garante a aplicação dos mesmos. Os planos e os instrumentos legais dependem mais do que da sua própria existência para serem aplicados (BALDEZ, 2003). Na avaliação da servidora Raquel Tomanik, por exemplo, o conteúdo do plano estratégico elaborado para Betim nunca foi

⁸² A outorga de ajuda pelo BID está condicionada à adoção de formas de gestão e administração dos créditos adquiridos pelos governos nacionais e locais, para facilitar o funcionamento do livre mercado - Tradução livre.

⁸³ O processo de transformação urbana de Barcelona devido às Olimpíadas de 1992, realizado entre 1980 e 1995 foi reconhecido com um exemplo de sucesso por diversas agências internacionais com o Programa de Gestão Urbana, o Centro Habitat das Nações Unidas, a agência alemã GTZ, o Programa das Nações Unidas pelo Desenvolvimento, etcétera. Este “modelo” tem sido amplamente promovido e difundido em muitas cidades[...] - Tradução livre.

totalmente usado para alimentar as decisões relativas às políticas públicas de desenvolvimento municipal:

[...] parece que era uma obrigação em contrapartida pelos investimentos do Banco Mundial.

[...] penso que esse plano nunca foi resgatado em outros momentos [...] só me lembro de ter dado atenção a ele na época em que estava sendo entregue pela empresa [...].

[...] se ele teve algum desdobramento na política urbana local pode ter sido acidental, porque realmente ninguém fala dele (Arq. Raquel Tomanik – entrevista concedida em 29/09/2020)⁸⁴

A declaração da servidora é importante também por ilustrar na prática o que Maricato (2000) apresenta como plano discurso. Aquele instrumento de planejamento foi mais um que a princípio poderia ser considerado desnecessário. Porém, é importante observar que sua existência e seu conteúdo traduzem a prática de um período em que a gestão dos municípios passou a adotar a lógica das empresas (por incentivo das agências internacionais de fomento),

Intencionalmente utilizado (ou não) como fonte para muitas das ações que vieram a ocorrer depois de sua publicação, aquele plano continha a lógica de governança “*for business*” sugerida aos municípios pelas agências de fomento desde os anos 1990 (ARANTES, 2006). Algumas das estratégias apresentadas em seu texto acabaram sendo levadas adiante, assim como parece terem sido levadas em consideração as análises presentes em seu conteúdo para orientar ações de governo. Independentemente de ter sido nos governos do PSDB que contratou e elaborou o plano, ou no governo do PT que realizou alguns dos projetos prioritários apontados por ele (entre 2009 e 2012), o estilo de governança empreendedora presente no documento foi incorporado e teve sua tradução máxima no uso das OUCs.

O plano elaborado para Betim é composto por quatorze volumes que apresentam diagnósticos, propostas e cenários de futuro para o município. Os temas de interesse vão das finanças à política urbana passando pela organização administrativa do executivo municipal. No volume final são apresentados dez projetos prioritários a serem desenvolvidos e implantados pelo município. Dentre eles alguns foram levados adiante e são elencados no quadro logo abaixo. De forma espontânea (ou não) e na sua totalidade (ou não), o fato de terem sido realizados indica a existência de certo consenso em relação aos mesmos.

Alguns dos projetos identificados como prioritários estavam previstos também no Plano Diretor de 2007. Algumas obras de acessibilidade supra-municipal (Alça de Contorno à BR-

⁸⁴ Entrevista concedida pelo aplicativo de telecomunicação WhatsApp, devido à pandemia de COVID-19.

381) estavam previstas desde o Plano Diretor de 1996, o que indica a dificuldade do município em levar adiante projetos de fundamental importância para sua estruturação física e aumento da conectividade local. Talvez pelos custos envolvidos (não somente financeiros, mas também políticos) e pelo tempo envolvido em sua execução, muitos desses projetos foram postergados. Para o ex-secretário municipal de planejamento, Arq. José Abílio Belo Pereira, fazer plano e não executar é uma perda de oportunidade e recursos:

[...] É um desperdício, por isso que eu falo, é desperdício, nós não capitalizamos o que a gente tem, a gente joga fora o que a gente tem para começar outra vez, aí você começa mais ou menos, joga fora de novo para começar a fazer outra vez. [...]

[...] Não tem sequência, então a gente vai jogando fora, joga fora, joga, joga, joga, transforma em lixo né, e isso faz com as pessoas, os talentos, com tudo que existe aqui né, mas enfim, porque cada um tem que começar do ano 0 né, “o mundo começa comigo [...]” (Arq. José Abílio Belo Pereira, entrevista concedida em 03/05/2019).

Quadro 1 – Projetos prioritários: ações e intervenções físicas, adm. e institucionais.

	Previsto	Realizado
VIII.2. Acessibilidade Supra Municipal	Negociações com os governos Federal e Estadual para incluir nos orçamentos plurianuais: o desvio das rodovias com interferência direta no tráfego urbano.	Alça de Contorno à BR-381 foi retomada e concluída no governo de Maria do Carmo Lara Perpétuo, 2009 a 2012.
	Viabilização da via de interconexão das indústrias e, também, das vias de contorno da Grande Belo Horizonte, propiciando que os atuais percursos das BRs 262 e 381, internos a Betim, sejam gradativamente ‘apropriados’ pela cidade, para fins de melhor acessibilidade externa e mobilidade de sua população.	A Via de Contorno à BR-381 foi concluída em 2012 possibilitando a transformação de trecho das rodovias BR-381 e BR-262 em avenida urbana. Neste espaço já está instalado o Partage Shopping Betim e outros estabelecimentos comerciais de menor porte, mas importantes, como a Concessionária FIAT Scuderia. A proposta de transformação deste trecho de rodovia em via urbana existe desde o plano diretor de 1996 e foi reeditado em diversos outros instrumentos de planejamento urbano, além deste.
	Projeto Urbanístico de Revitalização do Centro Urbano Tradicional, incluindo a incorporação das áreas remanescentes da (necessária) relocação da estrada de ferro e levando em consideração que o ‘cuore urbano’, além de retratar a qualidade e identidade da cidade, quando atrativo, transforma-se num precioso centro dinâmico de atividades econômicas, culturais e de animação da vida urbana.	Projeto de Requalificação do Centro de Betim, realizado e implantado parcialmente no governo de Maria do Carmo Lara Perpétuo, 2009/2012. O projeto contou com readequação de espaços públicos de permanência, como a Praça Tiradentes e o espaço externo ao Museu Paulo Gontijo, antigo Colégio Comercial Betinense. Além destas intervenções foram feitas adequações das calçadas aos padrões de acessibilidade universal.
VIII.2. Acessibilidade Supra Municipal	Projeto de Inserção Sócio-Urbanística das Áreas Degradadas, atualmente com usos e ocupações irregulares/inadequadas. Sugere-se que sejam implantados com procedimentos de operações urbanas compartilhadas com a iniciativa privada. Estes projetos, se concebidos em sintonia com o Projeto Urbanístico de Centros de Bairros e orientados para a criação de espaços públicos e privados de boa qualidade, podem se transformar em ícones de revitalização da cidade em sua totalidade e da criação de uma nova paisagem urbana irradiando seus benefícios para amplas porções do tecido urbano.	Algumas obras de requalificação e urbanização da região de Teresópolis foram feitas no governo de Maria do Carmo Lara Perpétuo, 2009/2012, com recursos federais através do Programa de Aceleração do Crescimento – PAC. A regulamentação do instrumento das operações urbanas consorciadas também foi feita no governo da petista, em 2012. Sua utilização, entretanto, tem servido a outros fins, em especial à oferta de infraestrutura urbana para a produção industrial.

(continua)

	Previsto	Realizado
VIII.6. Desenvolvimento Turístico	Elaboração e implantação de Projeto de Eixo Urbano de Apoio ao Desenvolvimento Turístico e Paisagístico criando um eixo linear norte-sul de interesse turístico e excelência urbana que, usando como ponto fulcral o Centro Urbano Tradicional, interconecte a represa da Várzea das Flores com as cachoeiras e várzeas do Rio Betim, no outro extremo da cidade. Propõem-se que este eixo seja estruturado por uma via urbana (em sua maior parte já existente), uma ciclovia, calçadas adequadas para passeio a pé e 'cooper'. Envolvido por um desenho de paisagismo diferenciado que possibilite 'costurar' espaços e atividades de interesse múltiplos, a saber: parques, praças, fundos de vales, áreas de turismo rural e ecológico, comerciais, gastronômicas, históricas, culturais, recreativas e de lazer, de conservação, interesse cênico, entre outros. Com efeito, um centro de atração para a população local e regional.	Extensão da extremidade sul da Av Edmeia Mattos Lazzarotti, em direção à BR-262, foi concluída pela empresa MRV Engenharia. Ela conecta o centro da cidade à cachoeira do Rio Betim. A obra foi realizada nos governos de Carlaile Pedrosa, 2013/2016, e Vittorio Medioli, 2017/2020, em contrapartida à aprovação de aproximadamente 4.000 unidades residenciais pela construtora, às margens da extensão da avenida. Em relação ao extremo norte da mesma via existe projeto em andamento. Encontra-se em aprovação uma operação urbana consorciada que propiciará a ligação da Represa de Várzea das Flores à extremidade norte da Av. Edmeia Mattos Lazzarotti possibilitando, desta forma, a conexão proposta no plano estratégico. As amenidades previstas têm sido garantidas, como pista de cooper, parques, etc.
	Propiciar atividades esportivas, particularmente em campeonatos nacionais de vôlei. Acrescente-se que a cidade de Betim já possui seu ginásio esportivo municipal e instalações adequadas para receber esse contingente de visitantes, que também poderão proporcionar significativos rebatimentos sobre os setores de comércio e de serviços, tais como restaurantes e hotéis.	Por mais de uma vez, nos últimos oito anos, o município recebeu o campeonato mundial de clubes de vôlei masculino.
VIII.7. Mecanismos de Gestão do Território (incluindo a Administração Municipal e o Desenvolvimento Institucional)	Criação de um Sistema Integrado de Gestão do Território regido por: (i) forte dimensão estratégica; (ii) alta capacidade de articulação e integração entre as diversas políticas setoriais e a política de ordenamento territorial e do urbanismo, no qual as variáveis supervenientes sejam: o planejamento do meio ambiente urbano e rural; o desenvolvimento sócio-econômico de Betim	A constituição da Comissão Executiva do Plano Diretor foi uma das ações que serviram a este fim. Seu efetivo funcionamento como fórum de articulação de políticas setoriais que se integram à urbana respondeu a este projeto prioritário. Durante os anos 2009 a 2012 esta comissão também exerceu importante papel na desburocratização dos serviços públicos vinculados à política urbana, em especial o encaminhamento de licenças para obras e projetos.
	Adequar as Legislações Urbanísticas, as quais podem inclusive serem dotadas de certa flexibilidade para poder adaptar a cidade às transformações e turbulências dos ambientes supra-estaduais.	Entre 2009 e 2012 diversos instrumentos urbanísticos complementares ao plano diretor municipal de 2007 foram regulamentados. Entre eles, a operação urbana consorciada, a transferência do direito de construir, a outorga onerosa do direito de construir, assim como a outorga onerosa de alteração de uso prevista na nova lei de uso e ocupação do solo do município, de 2012, conferiram ao regramento urbano betinense a indicada flexibilidade. Desde então algumas operações urbanas já foram aprovadas e diversas outorgas de direito de construir concedidas de forma onerosa.
	Adotar estudos específicos de Planejamento Institucional Estratégico e de Estruturação Organizacional da Prefeitura Municipal de Betim, notadamente, nos casos das secretarias 'adjuntas' de Desenvolvimento Econômico e de Meio Ambiente, além do departamento de urbanismo e da superintendência de habitação, conferindo-lhes um status institucional mais elevado, acompanhado das devidas estruturas de pessoal, recursos financeiros, administrativos e operacionais.	Em 2010 foi criado o Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Betim – IPPUB, órgão da administração indireta, vinculado ao Gabinete da Prefeita, que integrou o planejamento e regulação do território em um único órgão. Durante sua existência, 2010 a 2014, o órgão foi responsável pelo processo de redesenho de processos vinculados ao licenciamento de projetos e obras de edificações e parcelamento do solo. O IPPUB também introduziu o uso de instrumentos de informação e comunicação que permitiram maior qualidade, agilidade e precisão na prestação de serviços vinculados ao desenvolvimento urbano, como por exemplo a aprovação online de projetos e a informação básica digital, que desde 2010 são realidade no município. (continua)

	Previsto	Realizado
VIII.7. Mecanismos de Gestão do Território (incluindo a Administração Municipal e o Desenvolvimento Institucional)	Criação/agilização de um Conselho de Urbanismo para opinar e/ou decidir sobre conflitos e situações não previstas nas legislações urbanísticas.	A Comissão Executiva do Plano Diretor cumpriu esse papel internamente à prefeitura. O Conselho do Plano Diretor servia para discussões que envolviam agentes externos à administração municipal. Tanto um, quanto outro, cumpriram o papel indicado.
	Criação de dois Espaços Institucionais independentes para lidar com a questão urbanística: um deles restrito ao planejamento e projetos urbanos; e, o outro à gestão, propriamente dita, consultas, diretrizes e aprovação de projetos de edificações e urbanismo.	Estes espaços foram criados dentro do IPPUB. Uma Diretoria de Programas e Projetos Urbanos Públicos e outra de Planejamento Urbano assumiram as referidas funções. Uma terceira diretoria, de Pesquisa e Informação, subsidiava o trabalho das duas e de outras políticas públicas setoriais.
	Disponibilizar um acervo de informações padronizado e atualizado através da implementação de um cadastro multifinalitário, em uma base de dados única, sistematizada e georreferenciada que subsidie a Administração Pública nas atividades de planejamento, programação, monitoramento, fiscalização e controle dos serviços públicos.	Dentro do IPPUB cabia à Diretoria de Pesquisa e Informação desenvolver o trabalho. Entre 2010 e 2012 foi feito o recadastramento dos imóveis municipais com recurso do Banco Mundial. O trabalho deveria embasar a elaboração de nova planta de valores e realinhamento dos tributos municipais ISSQN e IPTU, dentre outras ações de planejamento.
	Gerir recursos humanos e financeiros com mais racionalidade através da transferência de determinadas atividades para a administração indireta, mediante a criação de autarquias vinculadas às secretarias e sem implicar em custos adicionais.	A criação do IPPUB foi feita com a cessão de servidores que atuavam em funções relacionadas ao planejamento e ao desenvolvimento urbano em diversos órgãos da administração direta. Assim como sugerido a autarquia estabeleceu-se sem acréscimo de gastos com novos cargos. Órgão da administração indireta o IPPUB atendeu indicativo do plano.

Fonte: Plano Estratégico de Desenvolvimento do Município de Betim – adaptado pelo autor.

Conforme descrito acima, não foram poucas as ações previstas no plano que chegaram a ser levadas adiante. Tendo por justificativa o plano estratégico, ou não (algumas ações estavam previstas em outros instrumentos de planejamento), atividades consideradas complexas foram concretizadas. Por demandarem elevado investimento financeiro, político e organizacional para sua realização, e mesmo tempo, elas demonstram o empenho dos agentes locais para leva-las adiante. Mesmo considerando a fala da servidora municipal Raquel Tomanik (de que as ações do executivo municipal não parecem ter perseguido os cenários apresentados pelo PED-Betim), não se pode desconsiderar que os projetos previstos no PED-Betim (e concretizados posteriormente) fazem sentido para o atendimento daquilo que as coalizões no exercício do poder parecem buscar para o município.

A lógica de construção de cenários de futuro é algo presente nos planos estratégicos e serve para indicar caminhos a serem trilhados pelos municípios e outros a serem afastados. No caso de Betim foram apresentados sete cenários possíveis. Eles foram classificados como recomendados, indesejados ou inevitáveis. Cada um deles é explicado no plano e têm sua gênese dada a partir da identificação de aspectos positivos, negativos, potencialidades e ameaças ao desenvolvimento municipal.

Na lógica dos planos estratégicos, conforme mencionado no de Betim:

Os ‘cenários’ são utilizados como instrumentos para ordenar as percepções acerca do contexto nos quais certas decisões devem ser tomadas, constituindo-se em futuros alternativos plausíveis e por consequência, como ferramentas apropriadas para processos de planejamento de longo prazo, que envolvem grandes incertezas e medidas geradoras de impacto econômico e/ou social (BETIM, 2008, v.14. p. 3).

Se os cenários apresentados no PED-Betim (BETIM, 2008) parecem não ter sido perseguidos pelos gestores que implantaram diversos dos seus projetos prioritários, o mesmo não pode ser dito em relação à lógica da administração voltada para a viabilização de negócios. Esta é outra marca dos planos estratégicos, que são construídos a partir da noção de que em um mundo globalizado os municípios precisam estar preparados para competir entre si pelo desenvolvimento. Ao apresentar suas bases conceituais o plano elaborado para Betim menciona a necessidade de que o município seja competitivo, o que implicaria “atender de forma eficaz as demandas dos mercados e da competição global” (BETIM, 2008, v.14, p. 23):

[...] A cidade, convertida por literatura “técnica” em um espaço de competição, busca ajustar seu planejamento e sua gestão atrelando-os aos desejos externos pelo consumir, substituindo a dependência da escala nacional por uma ligação ao global, medida pelas particularidades regionais – o uso das “vantagens locais” na atração de empresas, pessoas e novas frações do capital desregulado [...] (SILVA; CLEMENTINO; ALMEIDA, 2018, p. 850)

Atender às demandas do mercado é algo constante na história de Betim. Administrações voltadas para a viabilização de negócios sempre existiram no município (talvez não de forma proativa). No entanto, nas duas últimas décadas o município tem mudado de postura ao adotar uma estratégia de estabelecimento de parcerias com a iniciativa privada de forma mais intensa, é o que indicam as OUCs. O que a princípio era uma diretriz expressa em planos, na atualidade é uma realidade.

O PED–Betim (BETIM, 2008) dedica espaço para a questão da centralidade urbana e sua importância. Aborda o assunto de forma conceitual e apresenta sua aplicação em escalas distintas, em que o Vale do Silício (EUA) aparece como uma centralidade global de serviços vinculados às tecnologias da informação e comunicação, e os subcentros das cidades, como espaço de prestação de serviços locais. Entre um extremo e outro, uma infinidade de exemplos é apresentada para sustentar a ação do município em prol da consolidação de uma estrutura policêntrica em que seu centro tradicional seja requalificado e os regionais fortalecidos. Entretanto, não aparece entre os diversos projetos prioritários apresentados pelo plano um que trate da constituição em Betim de uma centralidade metropolitana, uma

potencialidade perseguida desde os anos 1970 em planos distintos e que na atualidade tem se consolidado.

5.5. A retomada do planejamento metropolitano

O PED – Betim (BETIM, 2008) apresenta a lógica de que “a ação chave para o desenvolvimento estratégico local é ‘Complementar para Competir’[...]” (BETIM, 2008, v.14, p. 39). Essa visão de desenvolvimento poderia ser contraposta àquela que o planejamento metropolitano (retomado a partir de 2009) apresenta com a elaboração do Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado da RMBH – PDDI-RMBH. O instrumento prevê a consolidação de outras centralidades na região, complementares à da capital e que somadas àquela garantiriam melhor qualidade de vida ao cidadão metropolitano.

São duas visões distintas de futuro, sendo que, na segunda, a proposta de estrutura policêntrica em rede busca afastar a consolidação de uma região periférica à capital. Esta fica descrita no site do Plano Metropolitano como uma “região distante do centro, com pouca ou nenhuma estrutura e serviços urbanos, onde vive a população de baixa renda”⁸⁵. A proposta de transformação de uma estrutura monocêntrica em uma rede de “[...]centralidades distribuídas pelo território [...]”⁸⁶ foi construída coletivamente na RMBH.

A estrutura policêntrica planejada pretende fortalecer a urbanidade nos municípios metropolitanos, dentre os quais Betim. Ao estimular o fortalecimento dos setores de serviços e comércio, a oferta de empregos e a disponibilização de moradia de qualidade em diversos pontos da RMBH, o plano contribui para diversificar a economia dos municípios que integram a região. Dessa maneira favorece o desenvolvimento local e regional e busca garantir qualidade de vida para o cidadão metropolitano, algo que somente a ação do mercado não tem sido capaz de construir, de acordo com a declaração do arquiteto e urbanista Rogério Palhares:

⁸⁵ Disponível em <http://www.rmbh.org.br/mzrmbh/pt-br/content/centralidades-em-rede.htm>. Acesso em 06/10/2020.

⁸⁶ Disponível em <http://www.rmbh.org.br/mzrmbh/pt-br/content/centralidades-em-rede.htm>. Acesso em 06/10/2020.

“Quando a localização da infraestrutura, dos equipamentos e das atividades é função apenas das relações capitalistas, o resultado é uma distribuição espacial desigual entre locais de moradia e demandas por trabalho, comércio e serviços que vão ocupar lugares mais centrais ou mais periféricos apenas em função das leis de mercado. Os economistas falam em externalidades e deseconomias ao se referir aos impactos negativos de centralidades hiper concentradas com problemas de falta de infraestrutura, congestionamentos e poluição. Para o cidadão isto se traduz em perda de qualidade de vida, falta de acesso aos serviços básicos e dificuldade de se identificar como parte da metrópole”, explica Palhares (Plano Metropolitano: macrozoneamento RMBH - Internet)⁸⁷

Esse exercício de pensar novamente o futuro da RMBH não teria sido possível sem a retomada de uma trajetória interrompida em meados dos anos 1990, quando o PLAMBEL foi extinto. Suas funções foram delegadas à época a outros órgãos da estrutura de governo do Estado de Minas Gerais. A retomada da centralidade do planejamento metropolitano belorizontino ocorreu anos depois, já na década de 2000, com a criação de uma estrutura estatal voltada para esse fim: “[...] Já em estado de agonia política e técnica, e sem competências definidas, o PLAMBEL foi definitivamente extinto pela Lei 12.156/96, durante o governo Eduardo Azeredo, e as suas atribuições foram parcialmente assumidas pela SEPLAN e pela FJP[...]” (TONUCCI FILHO, 2012, p. 127).

A nova formatação persegue a gestão compartilhada da questão metropolitana, que tem na Agência de Desenvolvimento Metropolitano o órgão técnico de suporte aos também criados Conselho Deliberativo de Desenvolvimento Metropolitano e Assembleia Metropolitana. O financiamento de programas e projetos metropolitanos prioritários fica a cargo do Fundo de Desenvolvimento Metropolitano que é alimentado por recursos oriundos do estado e dos municípios metropolitanos. Por fim, o novo arranjo prevê o PDDI como instrumento que consolida as diretrizes voltadas para as funções públicas de interesse comum e subsidia a ação cotidiana dos órgãos do sistema de gestão das regiões metropolitanas de Minas Gerais.

Interessa citar o significado das funções públicas de interesse comum, que de acordo com a Constituição Mineira, em seu Art. 43, seriam aquelas que se realizadas por um município poderia impactar seus vizinhos, ou que não poderiam ser realizadas por um município isoladamente (TONUCCI FILHO, 2012).

Em 2009 foi sancionada a Lei Complementar N° 107, que regulamentou as atribuições da Agência de Desenvolvimento da RMBH. O órgão tem as funções de planejar e regular o espaço metropolitano, submetidas aos comandos do Conselho Deliberativo de

⁸⁷ Disponível em <http://www.rmbh.org.br/mzrmbh/pt-br/content/pesquisa-mapeia-centralidades-na-regi-o-metropolitana.htm>. Acesso em 06/10/2020

Desenvolvimento da RMBH. Cabe ao conselho, dentre outras funções “[...]fixar prioridades e diretrizes de planejamento, provocar a elaboração e aprovar o PDDI [...]” (TONUCCI FILHO, 2012, p. 165).

O PDDI–RMBH incentiva o reconhecimento, fortalecimento e criação de centralidades metropolitanas e assim retoma a discussão de algo visualizado inicialmente com o PDIES (1975). Essa faceta, contudo, é apenas uma de um produto complexo em que a Proposta de Reestruturação Territorial Metropolitana é adicionada à Proposta Institucional Geral para a Implementação do Plano e a outras vinte e oito Políticas Metropolitanas Integradas. Essas últimas ficam organizadas em quatro Eixos Temáticos Integradores (ETIs), a saber: Acessibilidade, Seguridade, Sustentabilidade e Urbanidade (TONUCCI FILHO, 2012).

Em relação à reestruturação territorial, desde o início do processo de contratação do plano havia o propósito de:

[...] criar as condições para a implementação de uma estratégia de descentralização concentrada e seletiva das atividades e investimentos urbanos, em contraposição à tendência pautada na concentração excessiva em um único centro e na expansão fragmentada e descontínua da mancha urbana [...] (TONUCCI FILHO, 2012, p. 184).

A descentralização concentrada criaria condições para o surgimento e fortalecimento de centralidades que de acordo com o plano seriam:

[...] áreas urbanas com densidade econômica, forte heterogeneidade de usos...grande complexidade funcional e adensamento residencial, e que detêm acessibilidade privilegiada às redes de transporte público coletivo [...] espaços que possibilitam a intensificação da vida urbana e do encontro [...] (TONUCCI FILHO, 2012, p. 187).

Ao final, a proposta do PDDI-RMBH aponta para a necessidade de construir uma hierarquia de centralidades metropolitanas composta no topo da rede pela Centralidade MetrÓpole, onde estariam o Hipercentro de Belo Horizonte e a Savassi. Abaixo nessa hierarquia estariam os Centros Metropolitanos localizados em Betim (Vetor Oeste), Vespasiano (Vetor Norte) e Nova Lima (Vetor Sul). Na sequência viriam os Subcentros Metropolitanos, os Centros Microrregionais e os Centros Locais.

Betim aparece com destaque no planejamento metropolitano. Foi assim nos anos 1970 e é assim novamente. A sua função dentro do pensamento do PDDI-RMBH é de estruturar territórios extensos e assim absorver grande parte da pressão hoje exercida sobre a capital. Por

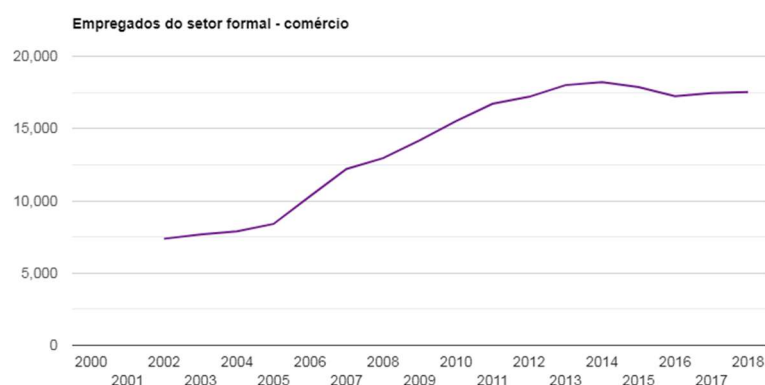
consequência, a centralidade a ser criada no município deveria estar organizada em quatro pilares:

[...] uso residencial em grande quantidade e densidade, incluindo habitação de interesse social; a ligação com as economias industriais em seu entorno, servindo como centros de apoio a estas; forte aspecto cultural, com equipamentos diversos e atividades voltadas para a cultura, e diretamente relacionados aos Complexos Ambientais e Culturais – CACs – presentes em sua área de influência; e a interligação em rede com outras centralidades através de estações da rede de mobilidade (TONUCCI FILHO, 2012, p. 189).

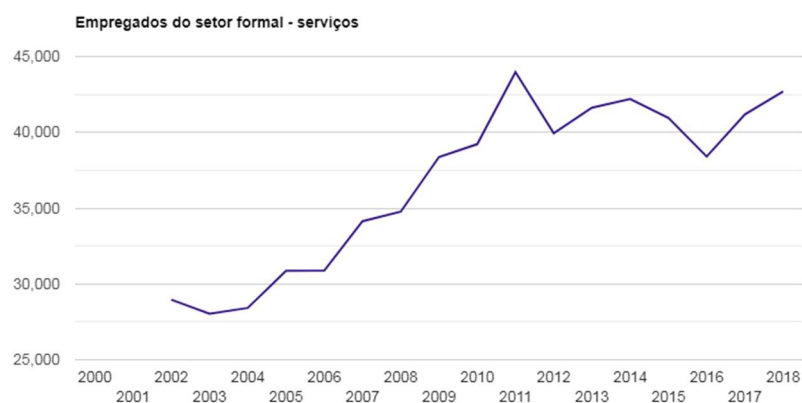
Conforme relatado no início deste capítulo, Betim parece estar assumindo aquilo que agentes de planejamento metropolitano sempre visualizaram para a cidade. Os componentes que têm permitido a formação de uma centralidade metropolitana em Betim são muitos e devem ser creditados à atuação de agentes públicos, privados e comunitários no espaço urbano municipal. A tendência é de que esse processo caminhe adiante conforme mostram os dados coletados junto à Fundação João Pinheiro, através da publicação do Índice Mineiro de Responsabilidade Social (IMRS), que indicam crescimento da importância dos setores de serviços e comércio na economia municipal, em contraposição à perda relativa da indústria da transformação (que apesar disso continua sendo o motor das grandes transformações municipais).

De acordo com os dados apresentados nos gráficos abaixo o setor de serviços emprega hoje mais que o setor da indústria de transformação. Obviamente, muitos dos serviços ofertados se relacionam diretamente à atividade industrial, mas não podem ser desconsiderados aqueles vinculados à saúde, educação e outros, conforme mencionado anteriormente neste capítulo. Cabe ser destacada também a participação crescente dos empregos gerados na atividade comercial, que, assim como a de serviços, tem atraído pessoas de outras cidades da região e de fora dela ajudando a consolidar o planejado Centro Metropolitano Betinense.

Figura 44 – Gráfico de evolução dos empregos formais no setor do comércio em Betim.



Fonte: Fundação João Pinheiro / Índice Mineiro de Responsabilidade Social – IMRS.

Figura 45 – Gráfico de evolução dos empregos formais no setor de serviços em Betim.

Fonte: Fundação João Pinheiro / Índice Mineiro de Responsabilidade Social – IMRS

Figura 46 – Gráfico de evolução dos empregos formais na indústria da transformação em Betim.

Fonte: Fundação João Pinheiro / Índice Mineiro de Responsabilidade Social – IMRS

O PDDI-RMBH reafirma a tendência em curso no município, conforme pode ser visto nos dados acima, que indicam o aumento da diversidade da base econômica do município e que, por conseguinte, refletem a variedade de produtos ofertados pelo município aos moradores e visitantes. Como plano ele reconhece a vocação municipal para acomodar atividades que em conjunto têm o potencial de contribuir para uma melhor qualidade de vida dos usuários e moradores da região. A desconcentração de atividades em Belo Horizonte tem sido buscada desde muitos anos e parece finalmente ser algo possível. Aprovado pelo Conselho Deliberativo Metropolitano em 2011, o PDDI-RMBH foi encaminhado ao legislativo estadual⁸⁸.

⁸⁸ O PLC 074/2017, que institui o Plano Diretor de desenvolvimento Integrado da RMBH foi arquivado em 31 de Janeiro, de 2019, quando aquela legislatura chegou ao final sem ter havido votação. A tramitação do PLC 074/2017 está disponível em:

https://www.almg.gov.br/atividade_parlamentar/tramitacao_projetos/interna.html?a=2017&n=74&t=PLC.

Acessado em 18/01/2021.

5.6. As coalizões de poder nas duas últimas décadas

A mudança dos anos 1990 para os 2000 trouxe consigo o fechamento de um ciclo importante na política local. As duas primeiras experiências do PT no executivo betinense iniciaram outra lógica na formatação das coalisões políticas locais. A presença da periferia nas chapas majoritárias é uma herança daquele período, que também foi responsável pela aproximação da comunidade local e do setor privado das ações de governo.

Em dois mandatos seguidos a periferia do município teve a oportunidade de ver suas demandas (apresentadas nos fóruns populares do Orçamento Participativo) incluídas nas agendas locais política e de governo. As duas administrações trabalharam no sentido de redistribuir ônus e benefícios do processo de urbanização e, por consequência, atender às necessidades dos moradores das áreas ocupadas em decorrência da instalação da FIAT Automóveis. Em paralelo, a criação e importância dada ao Conselho Municipal de Desenvolvimento Econômico e Social, assim como a institucionalização das parcerias com a iniciativa privada previstas no Plano Diretor de 1996, fortaleceram a abertura da administração municipal à participação do setor produtivo.

O modelo de governança urbana introduzido pelo PT seria aprofundado e alterado nos governos que seguiram. Entre 2001 e 2008 a participação popular deixou de ser uma prioridade do grupo que governou o município. Para ocupar o lugar de lideranças comunitárias foram convidados representantes da iniciativa privada, que desde então têm consolidado sua participação nas decisões e ações de governo.

Em 2001, depois de dois governos de uma coalizão encabeçada pelo PT e formada por partidos que à época estavam alinhados ao campo democrático popular, com destaque para o PC do B, PSB, o antigo PPS e o PV, o município de Betim passou a ser administrado pelo grupo local alinhado nacionalmente ao PSDB e suas políticas neoliberais. A coalizão de poder que iniciava um período de oito anos à frente do executivo municipal não desconsiderou, no entanto, a lição dada pelo grupo liderado pelo PT nas eleições anteriores e apresentava prefeito e vice-prefeito oriundos de regiões distintas do município. Carlaile Pedrosa (PL), comerciante tradicionalmente estabelecido na sede histórica da cidade, foi eleito e reeleito prefeito tendo como vice Pedro Ivo Caminhas (PL), o Pinduca, deputado estadual em seu primeiro mandato e ex-vereador por dois mandatos, é oriundo da região de PTB, onde exercia forte liderança popular assistencialista junto àqueles que ocuparam a região do entorno da

FIAT Automóveis.

O grupo eleito em 2000 manteve-se coeso até 2008, quando perdeu a disputa eleitoral para o PT, de Maria do Carmo Lara, que voltou a ser prefeita entre 2009 e 2012. Carlaile Pedrosa retornaria ao executivo municipal em 2013, mas já em uma nova configuração. Ao final daquele mandato (2016), aquela coalizão seria agrupada em torno de uma liderança que durante as três últimas décadas exerceu forte influência sobre a dinâmica política municipal, Vittorio Medioli. Consequentemente, os anos 2000 têm sido ricos também pelo quadro político local, que tem se mostrado dinâmico e repleto de aproximações e afastamentos.

5.6.1. A rearticulação de antigos aliados em torno de uma nova coalizão de poder

A coalizão representada por Carlaile Pedrosa nas eleições de 2000 realinhou em um mesmo projeto lideranças políticas vinculadas à sede tradicional do município que tinham sido dispersadas no curso dos anos 1990. A ausência de Newton Amaral Franco, o Bio, e de Osvaldo Franco, as duas principais lideranças políticas locais nos anos 1970 e 1980, gerou um vazio que contribuiu para a ascensão e permanência do PT no poder local por quase toda a década de 1990. No processo eleitoral de 2000 o grupo liderado por Carlaile Pedrosa (naquela eleição candidato pelo PL) contava com os ex-prefeitos Ivair Nogueira e Tarcísio Braga, vários ex-secretários municipais à época dos dois falecidos ex-prefeitos, outras lideranças vinculadas aos antigos grupos políticos municipais e a novidade da presença da periferia através do vice, de vereadores e outras lideranças oriundas da região, assim como de Vittorio Medioli, atual prefeito e então deputado federal.

Esse grupo, devido à falta de uma coordenação interna disputou entre si o executivo municipal em 1996 e acabou dividindo votos. Dados do TRE/MG (Anexo-C) indicam que naquele pleito o vencedor, Jésus Lima (PT), obteve 38.941 votos contra 31.606 do ex-prefeito e então Dep. Estadual licenciado Ivair Nogueira e 29.592 votos de Carlaile Pedrosa. O somatório dos votos obtidos pelos dois adversários de Jésus Lima seria suficiente para garantir a eleição de um deles, que naquele momento apresentavam vices da mesma região de sua base (Região Central).

Se a união daquele grupo não foi possível em 1996, nas eleições de 2000 ela garantiu a chegada ao poder de uma coalizão que havia sido desarticulada no passado. A união de todos contra o PT levou a uma eleição plebiscitária na qual as opções eram - continuidade com o PT

ou mudança com Carlaile Pedrosa. Os dados do TRE/MG (Anexo-C) indicam ter havido quase um simples somatório dos votos dados na eleição anterior para Carlaile Pedrosa e Ivair Nogueira contra Maria do Carmo. Ela aumentou os 38.941 votos de Jésus Lima em 1996 para 61.620 votos em 2000, enquanto Carlaile Pedrosa levou os 61.098 votos conseguidos por ele e Ivair Nogueira nas eleições de 1996 para 71.699 votos em 2000, o que garantiu vitória ao grupo político que constituíram.

A construção dessa coalizão vencedora foi suportada por Vittorio Medioli, reeleito prefeito de Betim em 15/11/2020. Proprietário da empresa responsável pelo transporte da FIAT Automóveis no país, a Transportadora SADA, o italiano de origem é também dono do Jornal O Tempo (semanário betinense que se transformou em um grupo de comunicação destacado em Minas Gerais, a SEMPRE Editora). O grupo possui entre suas publicações o Jornal O Tempo, diário que concorre com o jornal Estado de Minas no segmento *quality paper*; os semanários O Tempo Betim, O Tempo Contagem e o Jornal Pampulha; o Portal O Tempo na internet; o Jornal Super Notícia, que em 2013 foi o jornal impresso mais vendido no país, com quase 400.000 unidades vendidas diariamente; e a Rádio Super 91,7 FM, voltada para o noticiário esportivo e político⁸⁹.

Com a mídia sob sua coordenação e contando com sua capacidade de financiar o grupo que disputava o poder, Vittorio Medioli foi o responsável por rearticular diversas lideranças em torno de uma nova coalizão de poder. Ele exerce desde o início dos anos 1990 forte influência política sobre o grupo adversário ao PT no município e teve participação reconhecida nos dois primeiros mandatos de Carlaile Pedrosa. As áreas de comunicação social e gestão administrativa sempre estiveram sob seu comando entre 2001 e 2008, quando indicou pessoas de sua confiança e que trabalhavam em suas empresas, para ocupar cargos de secretário municipal.

Enquanto o grupo adversário reunificava suas lideranças políticas e incluía novas lideranças oriundas da periferia do município, o PT isolava-se e dividia-se. O processo de constituição da chapa que levou o partido à derrota eleitoral em 2000 foi o reverso do que levou o partido à vitória no pleito anterior. Maria do Carmo Lara teve como vice Carlinhos de Souza (PT), secretário municipal de educação entre 1993 e 1999 e aliado político da prefeita na dinâmica interna do partido.

⁸⁹ Informações obtidas junto ao site do Grupo Sada na internet, visitado no dia 09/10/2020, <https://www.gruposada.com.br/nossas-empresas-comunicacao- sempre-editora/>

Ao ser candidata a então Dep. Federal, impediu o prefeito Jésus Lima de candidatar-se à reeleição. Em repetidas disputas e derrotas internas no partido, Jésus Lima não conseguiu indicar nem mesmo o vice para compor a chapa que disputaria a eleição de 2000. Ao final do processo, com uma chapa considerada por aliados de Maria do Carmo Lara como “puro sangue”⁹⁰, o PT foi derrotado por uma coalizão que aprendeu em derrotas anteriores a importância de ampliar suas bases em diferentes setores da sociedade para formar grupos que pretendem ser competitivos em processos eleitorais.

Carlaile Pedrosa fez um governo correto, porém sem a mesma direção dos anteriores, que se pautaram na participação popular. Ao final do seu primeiro mandato, em 2004, aquela coalizão de poder havia ampliado a importância política reelegendo os deputados Ivair Nogueira, Pinduca e Vitorio Medioli. O grupo que comandava o executivo municipal governava com folgada maioria na Câmara de Vereadores, onde contava com dezesseis dos vinte e um parlamentares eleitos em 2000.

Em sua maioria, os vereadores eleitos em 2000 eram da sede histórica do município. Somente dez eram oriundos da periferia, dos quais sete foram eleitos pela coalizão formada em torno da candidatura de Carlaile Pedrosa. A composição do legislativo municipal naquele período demonstra o esforço feito pelo grupo para agregar atores políticos oriundos de todas regiões da cidade.

Outro aspecto importante de ser abordado é a participação do vice-prefeito eleito com Carlaile Pedrosa, o Pinduca. Após duas eleições seguidas para o cargo de vereador municipal, em 1992 e 1996, Pinduca elegeu-se Dep. Estadual, em 1998. Sua votação expressiva na periferia da cidade fez com que fosse escolhido para compor a chapa de Carlaile Pedrosa como candidato a vice:

[...] Pinduca agregava em torno de 10% de intenção de voto, num público diferente dos eleitores do candidato Carlaile e tinha uma linguagem que agradava bastante a periferia. Somou! [...] (Valter Teixeira, ex-secretário municipal de Carlaile Pedrosa e coordenador da campanha de 2000).

Pinduca foi necessário para vencer a eleição, mas não foi bem vindo para administrar a cidade. Ele foi convencido a abdicar do posto de vice e retornar à Assembleia Legislativa de Minas Gerais para terminar seu primeiro mandato como deputado. Sua aptidão pelo

⁹⁰ Chapa com prefeita e vice do PT e ambos aliados internos no partido.

assistencialismo não ajudava os que conduziam o grupo e pretendiam empregar àquela gestão uma imagem empresarial e oposta à dos governos anteriores, que apostaram na aproximação com a comunidade local para conduzir a administração do município.

Ainda não completamente seguros para se afastarem do personagem, os coordenadores daquela coalizão, em especial Vittorio Medioli, recorreram a Pinduca novamente em 2004. Ele foi candidato a vice na chapa encabeçada por Carlaile Pedrosa, que reeleito o encaminhou novamente ao legislativo estadual. Ele cumpriu seu segundo mandato de deputado e voltaria a tentar a vaga de vice na chapa de Carlaile Pedrosa em 2012, mas teve a candidatura impugnada.

O primeiro governo de Carlaile Pedrosa terminou com boa avaliação popular. Das promessas de campanha muitas haviam sido realizadas, mesmo que parcialmente. Para o próximo ciclo havia a possibilidade de sanear a bacia do Rio Betim e construir diversas avenidas e parques municipais. O contrato de financiamento celebrado junto ao Banco Mundial, que foi importante para sua reeleição, apontava um novo mandato de realizações:

[...] Na campanha de 2004, foi uma prestação de contas mostrando que, com relação aos motes da campanha anterior, “FOI O CARLAILE QUEM FEZ” e em seguida, propostas novas: “É O CARLAILE QUEM FAZ”. Campanhas bem-feitas, corpo a corpo forte e governos de razoável pra bom [...] (Valter Teixeira, ex-secretário municipal de Carlaile Pedrosa – entrevista concedida em 05/12/2019)

5.6.2. O retorno do PT ao Poder Executivo betinense

A eleição de Luís Inácio Lula da Silva (PT) para a Presidência da República (2002) não modificou o quadro local em 2004. A coalizão de poder vinculada ao PSDB manteve-se no poder em Betim para um próximo mandato. Apesar de ter obtido no município mais de 50% dos votos válidos nos dois turnos da eleição de 2002, a administração de Lula ainda não havia apresentado resultados visíveis em 2004, quando Carlaile Pedrosa e Pinduca voltaram a derrotar Maria do Carmo Lara. Adiante, em 2008, depois da reeleição de Lula em 2006 e quando a administração federal do PT apresentava real melhoria na renda dos brasileiros, Maria do Carmo Lara seria eleita para um novo ciclo à frente do executivo municipal.

Em relação aos governos Lula na presidência Ribeiro (2020) afirma que:

[...] As políticas de redistribuição se concentraram em quatro pilares – transferências de renda, ampliação do crédito, valorização real do salário mínimo, aumento do emprego formal – que conseguiram produzir efeitos consideráveis em termos de redução das desigualdades sociais e regionais[...]

[...] Principalmente, se considerarmos a estagnação ocorrida entre o final da década de 1970 e 2000. O aumento do emprego formal, aliado à valorização do salário mínimo, representou benefícios reais para a classe trabalhadora – ampliando o seu acesso ao mercado do consumo – e as políticas de transferência de renda garantiram segurança alimentar para os mais pobres [...] (RIBEIRO, 2020, p. 4).

A eleição da prefeita em 2008 ocorreu contra uma chapa formada pelo então Dep. Estadual Rômulo Veneroso (candidato a prefeito) e Vittorio Mediolli (candidato a vice-prefeito). Com uma coalizão formada a partir de uma divisão interna do grupo que governava o município desde 2001, Maria do Carmo trazia como vice-prefeito Alex Amaral, (candidato derrotado a vice-prefeito na chapa de Carlaile Pedrosa em 1996 e ex-secretário municipal de saúde no primeiro mandato de Carlaile). Alex Amaral exercia em 2008 seu terceiro mandato de vereador na cidade. Sobrinho do ex-prefeito Bio, ele construiu sua trajetória política como servidor público municipal (foi criador e presidente da Associação dos Servidores Municipais de Betim – ASMUBE) e naquela coalizão representava também o centro da cidade.

Para além da aproximação com os servidores públicos e a presença da sede histórica na chapa de Maria do Carmo Lara, Alex Amaral representava a ruptura que havia ocorrido na coalizão liderada por Carlaile Pedrosa desde 2000. Assim como ele, diversos outros atores políticos tradicionalmente vinculados ao grupo que ocupava o executivo municipal apoiaram o PT em 2008. Um desses personagens era irmão do prefeito e chegou a ocupar o cargo de Secretário Municipal Adjunto de Desenvolvimento Econômico entre 2009 e 2012⁹¹. Com essa estratégia o PT reeditava a tese de que era necessário ampliar, formatando coalizões com representantes da periferia e do centro.

A escolha de Rômulo Veneroso para dar continuidade ao trabalho de Carlaile Pedrosa foi compreendida por Ivair Nogueira e Alex Amaral como uma rejeição aos seus nomes. Devido a isso eles sentiram-se livres para trilhar outros caminhos. A respeito do assunto o então pré-candidato a vice na chapa de Rômulo Veneroso tentava demonstrar compreensão, mas não deixava de apontar motivos para a permanência dos mesmos no grupo. Em entrevista concedida ao seu jornal, O Tempo Betim, ele deu as declarações que seguem:

[...] Ivair Nogueira acena a uma candidatura pelo PMDB?

⁹¹ Esses novos apoiadores foram apelidados de *melancia* à época por serem verdes por fora e vermelhos por dentro. Rômulo Veneroso era candidato pelo PV (verde) e Maria do Carmo Lara pelo PT (vermelho).

“É legítimo. Compreendo Ivair, o respeito, espero que retorne ao grupo e que encontre espaço para se sentir realizado e feliz. Sua presença na Assembleia, nesse momento, é muito importante para Betim. Vamos aguardar de braços abertos.”

E o Alex Amaral?

“Sempre o considereei uma figura de grande potencial. Porém ele precisa atuar sobre um projeto político realista. Espero que o encontre e acredito que junto ao nosso grupo terá todas as condições de desenvolvê-lo melhor que em qualquer outro lugar [...]” (Vittorio Mediolli, em 04/04/2008)⁹².

Além das dificuldades internas, a chapa oponente de Maria do Carmo Lara tinha que lidar com a força política nacionalmente exercida pelo partido da candidata, o PT. A deputada de terceiro mandato havia sido prefeita muito bem avaliada e tinha o apoio do Presidente da República. A reeleição de Lula em 2006, com larga vantagem em Betim sobre o candidato do PSDB, servia de combustível para a eleição da coalizão liderada pelo PT na cidade.

A construção de uma coalizão que agrupava adversários históricos foi importante para ampliar o leque de apoios na sociedade e garantir a eleição do grupo que assumiu a prefeitura em 2009. Todavia, o que facilitou a eleição dificultou a gestão, que foi marcada por grande disputa interna pela agenda política e de governo. O grupo de secretários historicamente vinculado ao PT tentava dirigir a administração em uma direção, enquanto aqueles que haviam chegado em 2008, junto com o vice-prefeito, tentavam pautar outra agenda de governo.

O discurso da gestão eficiente voltada para garantir o desenvolvimento econômico, que permitiria enfrentar os desafios fiscais experimentados à época pelo município, orientava a ação interna dos atores políticos que haviam deixado a coalizão derrotada nas eleições de 2008. Esse discurso rivalizava internamente com aquele pautado na crença de que somente com investimentos públicos nas áreas sociais seria possível avançar na melhoria da qualidade de vida da população. A prefeita, acima das disputas existentes entre os grupos que formavam seu governo, tentava capitalizar oportunidades que surgiam em uma e outra direção.

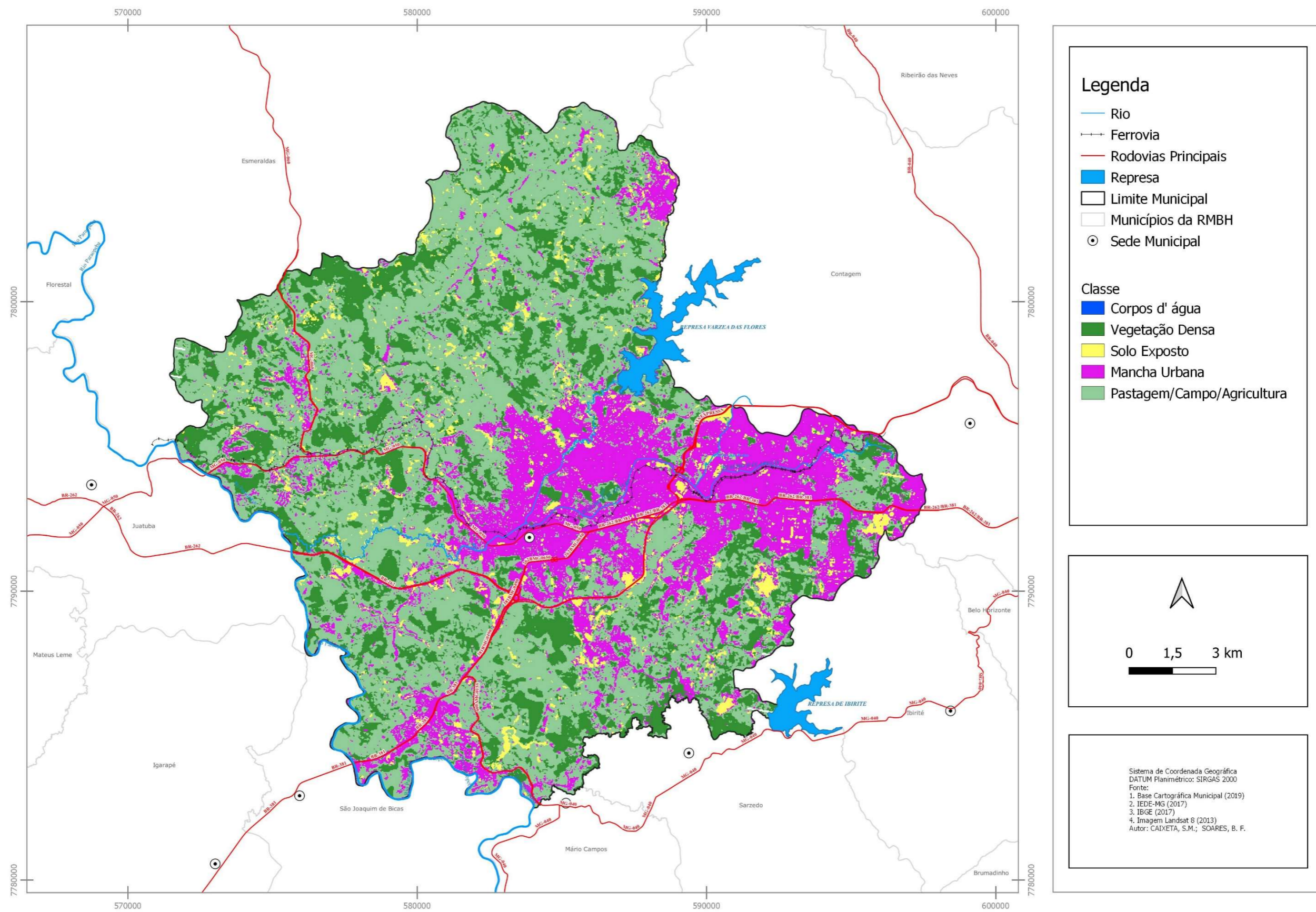
Sua administração foi beneficiada pela proximidade com o governo federal, que disponibilizou para a cidade recursos para obras de infraestrutura urbana, construção de equipamentos públicos e implantação de programas sociais os mais variados. Por outro lado, houve uma aproximação com a iniciativa privada, que era proporcionada por agentes políticos que estiveram presentes nas administrações de Carlaile Pedrosa e pavimentaram o bom

⁹² Em entrevista para O Tempo. Disponível em <https://www.otempo.com.br/o-tempo-betim/vittorio-analisa-processo-eleitoral-e-fala-sobre-possivel-vice-na-chapa-do-pv-1.18964#>. Acesso em 13/10/2020.

relacionamento com o setor da construção civil e imobiliário. Com isso, ao final dos quatro anos de governo, aquela coalizão viu grandes intervenções públicas e privadas concluídas e em curso no espaço urbano municipal.

Todas as ações públicas e privadas realizadas em Betim no curso da última administração de Maria do Carmo Lara não foram suficientes para superar as diferenças políticas internas ao governo. Ao final daquele período parte dos que haviam apoiado sua eleição em 2008 se realinharam a uma nova coalizão de poder formatada para disputar o executivo municipal contra o PT. Novamente Carlaile Pedrosa, tendo como vice-prefeito Waldir Teixeira, indicado de Vittorio Medioli, estava à frente da coalizão que disputaria e venceria as eleições municipais de 2012.

Figura 47 – Mancha Urbana de Betim em 2013.



Fonte: Indicada no mapa.

Pinduca, então Deputado Estadual em seu quarto mandato, seria novamente o vice-prefeito da coalizão, mas uma condenação por abuso de poder econômico o impediu de candidatar-se. A alternativa ao seu nome foi o então vereador Waldir Teixeira, oriundo de Icaivera, região afastada do centro do município, ao norte do seu território na divisa com Contagem. O empresário, que teve uma atuação discreta como vereador de oposição à prefeita entre 2009 e 2012, foi o nome de confiança de Vittorio Medioli para compor a chapa com Carlaile Pedrosa:

[...] Uma reviravolta pode vir a acontecer na campanha eleitoral deste ano em Betim, região metropolitana de Belo Horizonte. A coligação formada pelo PSDB e outros 13 partidos, encabeçada pelo deputado federal tucano Carlaile Pedrosa pode perder o vice, o deputado estadual Pedro Ivo Caminhas, o Pinduca (PP). Em 2008 uma denúncia do PT, PDT e PTC levou à condenação do deputado por abuso de poder econômico. Com base nesta condenação o Ministério Público solicitou à Justiça Eleitoral a impugnação da candidatura de Pinduca. A disputa em Betim está polarizada entre a chapa tucana e a atual prefeita Maria do Carmo Lara (PT).⁹³

Eleito prefeito em 2012, Carlaile Pedrosa teve sua terceira administração marcada pela deterioração de sua saúde pessoal e pelo desgaste de sua relação com seu maior aliado político, Vittorio Medioli. O primeiro afastamento do prefeito (creditado a uma cirurgia no coração) fez com que seu vice assumisse a condução do executivo municipal. Em suas palavras, após conhecer a realidade do município fez-se necessário um ajuste na administração, o que levou à ruptura do grupo e exoneração de diversos secretários municipais vinculados a Vittorio Medioli.

[...] Antes do Carlaile se afastar para realizar a cirurgia, tivemos uma conversa de meia hora na Infrater [empresa do irmão do prefeito], junto com Ciro Pedrosa. Ele falou de obras que ele gostaria de fazer na cidade [...].

Minha primeira reação após isso foi realizar uma reunião com todo secretariado e pedir o relatório do trabalho deles para conhecer a lógica da gestão do Carlaile. Foi a partir daí que comecei a entendê-la [...].

[...] medidas foram tomadas no sentido de regularizar o caixa da prefeitura [...].

Fiz isso numa quinta-feira à tarde, e na sexta-feira pela manhã, ele [Carlaile Pedrosa] entrou na prefeitura. O "estopim" da vinda dele foi isso! Até então, ele estava satisfeito com as medidas tomadas, segundo o que ele mesmo me falou por telefone [...].

⁹³ Disponível em www.brasil247.com/geral/em-betim-candidato-tucano-pode-perder-vice. Acesso em 15/10/2020.

[...] cada um age de acordo com a sua maneira, educação e visão política. Mas foi um atentado ao ser humano. Ser retirado de um cargo com a polícia na porta, isso é humilhante. Essas pessoas foram indicadas por ele, e eram de confiança dele, nos oito anos como prefeito anteriormente e no início deste mandato. Não sei porque ele fez isso. Chegou a sair no jornal que foram pessoas que eu indiquei. Eu apenas coloquei o presidente da Funarbe na secretaria de gabinete para que ele tivesse duas funções. Nós estávamos fazendo economia para o governo. Ao reduzir o meu salário, foi uma demonstração de que nós precisamos fazer uma economia. Começando de cima para baixo.

[...] Eu tive o apoio do empresário Vittorio Medioli, que tanto ajudou o prefeito em 20 anos. Usei da ajuda dele, porque o Carlaile pediu que eu procurasse o Vittorio para me aconselhar [...] (Waldir Teixeira, em 23/05/2014)⁹⁴

As declarações dadas pelo então vice-prefeito de Betim, Waldir Teixeira, indicam a quebra de uma coalizão construída por décadas. O afastamento entre Carlaile Pedrosa e Vittorio Medioli fez com que as eleições de 2016 tivessem um quadro diferente do esperado. Com saúde debilitada, após um AVC sofrido em dezembro de 2015⁹⁵, o então prefeito não concorreu à reeleição em 2016.

5.6.3. Um novo ciclo com a eleição de Vittorio Medioli

Com mais de 60% dos votos válidos o empresário italiano, residente em Belo Horizonte e grande articulador da oposição ao PT em Betim foi eleito com 119.750 votos obtidos no primeiro turno das eleições de 2016. Em segundo lugar, com 30.001 votos, ou seja, menos do que obteve em 1996, Ivair Nogueira, do PMDB, indicava a distância que separava os demais candidatos do vencedor. Somados os oponentes de Vittorio Medioli não obtiveram 2/3 do total obtido pelo candidato que se aliou a um vice do centro da cidade para se eleger. Dr. Vinicius Resende, filho do ex-presidente do legislativo municipal Maurinho Resende, foi o candidato da vice-prefeito da coalizão.

Vittorio Medioli é o primeiro grande fornecedor da FIAT Automóveis eleito prefeito no município. Sua eleição marca um novo tempo na política local, que experimentou mudanças substanciais desde a chegada da montadora. Desconectado da tradicional população local, mas grande articulador político desde os anos 1990, Vittorio Medioli procurou no jovem médico betinense, Vinicius Resende, então vereador em primeiro mandato, a imagem da renovação na

⁹⁴ Entrevista concedida pelo então Vice-prefeito de Betim, Waldir Teixeira, ao Portal Betim Online. Disponível em <https://www.betimonline.com/entrevistas/exclusivo-waldir-fala-sobre-a-crise-politica-no-governo>. Acesso em 13/10/2020.

⁹⁵ De acordo com matéria publicada pelo Jornal Estado de Minas. Disponível em https://www.em.com.br/app/noticia/politica/2016/01/19/interna_politica,726274/depois-de-quase-30-dias-prefeito-de-betim-reassume-e-causa-surpresa.shtml. Acesso em 15/10/2020

política municipal e da representatividade da tradicional classe política municipal em sua chapa.

As eleições de 2016 significaram mais que uma derrota importante para as antigas lideranças construídas na cidade nas décadas anteriores. Maria do Carmo Lara, Carlaile Pedrosa, Jésus Lima e Ivair Nogueira, prefeitos municipais e deputados federais e estaduais alternados no poder desde 1991, não foram capazes de deter o empresário. Ao final daquele processo o prefeito eleito surgia como única liderança política do município, algo que conseguiu a partir da desconstrução da imagem de seus adversários e mesmo de antigos aliados pelo uso do seu conglomerado de comunicação.

Conhecimento, poder econômico, domínio dos meios de comunicação, capacidade de articulação e experiência permitiram que o prefeito eleito dominasse por completo a política local. Sua capacidade de interferência no jogo político municipal foi tamanha que hoje nem mesmo representantes nos legislativos estadual e federal o município possui, sendo que no auge de sua representatividade Betim chegou a ter dois deputados federais e quatro deputados estaduais.

Sua provável reeleição⁹⁶ ocorre em uma conformação na qual um vice-prefeito ligado à tradicional classe política local deixou de ser importante. Seu atual vice, Vinícius Resende, tem candidatura própria a prefeito após ter se afastado de Vittorio Medioli no curso do mandato. Cleusa Lara, sua Secretária de Gabinete e pessoa de sua particular confiança compõe sua chapa como candidata a vice-prefeita.

Após três décadas de atuação na política local e estadual, Vittorio Medioli apresenta uma candidatura sustentada exclusivamente na sua representatividade. A candidata a vice-prefeita, apesar de ter estado ao seu lado por mais de três décadas, nunca disputou uma eleição anteriormente. A coalizão de poder desenhada pelo candidato aglutina diversos partidos em torno de sua reeleição e isola os antigos prefeitos e lideranças políticas locais, de forma que no meio político betinense ele seja visto como a única liderança atual no município.

[...] é difícil de falar, porque hoje eu sinto que a elite betinense, vamos dizer assim né, esses grupos, associação [...] CDL[...]. Esse pessoal já não manda mais nada né [...].

[...] Deram o tom, depois foram excluídos, passou a ser só a família, Ciro Pedrosa, um grupo muito familiar ali controlando a cidade, um grupo um pouco maior [...].

⁹⁶ Vittorio Medioli foi reeleito prefeito pelo PSD em 15/11/2020, com 153.144 votos, 76,34% do votos válidos.

[...] Já no Mediolli agora, quem manda é o Mediolli, sozinho [...]. Está na mão dele[...] ele é o capo da cidade hoje, não tem mais grupos, nem grupos familiares mais, que controlam, nem a periferia também [...] a periferia não tem força nenhuma. Então ele que controla, controla as lideranças na periferia [...] (Jésus Mário de Almeida Lima, ex-prefeito municipal – entrevista concedida em 12/04/2019).

Única candidata representando as lideranças políticas locais formadas nas três décadas passadas, Maria do Carmo Lara tenta levar a eleição para o segundo turno. Sua pretensão é de que assim ela poderia tornar viável sua candidatura, aglutinando as demais que se apresentam como oposição ao projeto dirigido pelo atual prefeito. Ela diz que Vittorio Mediolli faz um governo onde não existe diálogo com a cidade, onde a população não é escutada, assim como também não é a classe empresarial.

Entretanto, a despeito do discurso da candidata, em sua administração Vittorio Mediolli tem reforçado os laços com a iniciativa privada no planejamento e execução de grandes obras. Em seu mandato, no ano de 2019, ele aprovou a OUC Nova Betim, que inclui a construção de um aeroporto de cargas “Aeródromo Inhotim”, como âncora do projeto. Mais recentemente, no dia 24/09/2020, foi realizada audiência pública para a apresentação da OUC Via Icaivera, a segunda modelada em seu governo.

A tendência observada em sua administração é de contínuo afastamento da população das decisões de governo, já que parece não haver canais voltados para a participação da comunidade na gestão do município, como na época do OP. Entretanto, com as duas OUCs ele aprofunda a lógica do empreendedorismo urbano na administração municipal e aproxima o setor privado das ações e decisões de governo.

Capítulo 6

6. UM NOVO MODELO DE AÇÃO GOVERNAMENTAL: PARCERIAS COM O SETOR PRIVADO

No capítulo anterior, foram apresentadas as novas características de um município que tem se consolidado como uma centralidade metropolitana. As novidades encontradas foram facilitadas por uma conjuntura econômica nacional favorável, mas também pela implantação de um novo formato de ação do Estado em nível local, o qual tem tornado a administração da cidade mais permeável à atuação do setor empresarial. Depois de décadas da chegada da grande indústria, o município de Betim parece vivenciar as transformações impostas pelas alterações na economia mundial também sobre a forma de ação do Estado em nível local.

A crise econômica enfrentada por algumas nações durante os anos 1970 - a qual gerou altos níveis de desemprego, desindustrialização e crise fiscal aguda - incentivou a chegada ao poder de coalizões conservadoras empenhadas em privatizar o Estado e aproximá-lo à racionalidade do mercado (RIBEIRO, 2020). A realidade experimentada à época criou o ambiente para que mudanças na forma de atuação do Estado passassem a ser percebidas também em nível local. Em alguns países centrais as administrações municipais passaram a assumir um novo papel ao buscar alternativas para o financiamento de infraestrutura e serviços urbanos diretamente com o setor privado (HARVEY, 2005):

[...] Percebe-se que o processo de globalização e de flexibilização da economia [...] implicou na crescente importância conferida às cidades e na afirmação do poder local, reforçando o desmonte das políticas centralizadoras e definindo uma nova forma de tratamento das questões urbanas [...] (COTA, 2010, p. 92).

Em Betim, o caminho em direção ao que Harvey (2005) denomina “empreendedorismo urbano” tem sido feito a partir do desenvolvimento de uma diversidade de mecanismos que em conjunto facilitam e incentivam a atuação do setor privado no município - particularmente o imobiliário, interesse deste estudo, que será explorado neste capítulo. O segundo governo de Maria do Carmo Lara Perpétuo, entre 2009 e 2012, introduziu o uso das possibilidades trazidas pelo Estatuto da Cidade e intensificou a utilização de ferramentas de tecnologia da informação e comunicação em favor dos serviços públicos municipais voltados para o licenciamento de empreendimentos imobiliários, iniciativas que têm ajudado a pavimentar um modelo de atuação conjunta dos setores público e privado, aproximando Betim daquilo que Jouve (2005) denomina “governança urbana”.

A justificativa do município para a aproximação com agentes do setor privado, sobretudo dos promotores imobiliários, sustenta-se nos desafios fiscais enfrentados nos últimos anos. A realidade orçamentária corrente dificulta a realização de obras e serviços, o que seria superado com o suporte financeiro da iniciativa privada, viabilizando o que o município sozinho já não conseguiria realizar. A esse argumento é somado outro, próprio do discurso hegemônico desde que o modelo neoliberal foi assumido pelo Estado em diversos países, o de que a presença do setor privado conferiria maior eficiência às ações do poder público local (RIBEIRO, 2020):

[...] o avanço do projeto ultraliberal, em curso desde 2016, tenderia a acirrar as contradições existentes, mas com uma tendência a resolvê-las, desestruturando as políticas redistributivas a favor de políticas pró-crescimento. Uma consequência direta disso seria a adoção do “empreendedorismo urbano” como padrão de governança urbana, principalmente devido ao aumento da pressão sobre os controles fiscais e financeiros. O governo federal deverá aumentar a pressão sobre os níveis inferiores de governo, usando as dificuldades decorrentes dos déficits orçamentários como instrumento de imposição da disciplina fiscal e pressão pela busca de recursos no setor privado [...] (RIBEIRO, 2020, p. 30).

A principal estratégia desenvolvida pelo município para trazer o setor imobiliário para dentro do governo foi a regulamentação de instrumentos urbanísticos que permitem flexibilizar as regras locais de uso e ocupação do solo e, por conseguinte, alterar o preço de terrenos urbanos na cidade. As operações urbanas consorciadas, previstas na legislação federal e local, têm sido o principal instrumento utilizado para aproximar os dois setores. Atualmente elas são responsáveis pelas maiores intervenções urbanas planejadas e sendo implantadas em Betim - promovendo a viabilização de novos espaços voltados para a produção e para moradia com a implantação de infraestrutura urbana e edificação necessárias para o desenvolvimento das atividades - a partir da flexibilização de parâmetros urbanísticos e zoneamentos previamente definidos no município.

Contudo, essas operações não têm sido a única opção para tornar a administração pública municipal mais aberta ao diálogo com agentes do mercado imobiliário. A prefeitura também regulamentou entre 2009 e 2012 a transferência do direito de construir e as outorgas onerosas do direito de construir e de alteração de uso. Apesar de não terem o mesmo alcance das operações urbanas consorciadas, os três instrumentos possibilitam a flexibilização dos parâmetros urbanísticos básicos vigentes na cidade despertando o interesse do setor imobiliário e catalisando a abertura de canais de comunicação entre agentes públicos e privados.

Pode-se dizer que os instrumentos urbanísticos mencionados institucionalizaram em Betim o caminho para as parcerias que têm ajudado a transformar a estrutura urbana local, adequando-a às novas necessidades do setor produtivo, e a inserir a lógica neoliberal na administração pública municipal. No entanto, o município tem experimentado o uso de outras estratégias para aproximar os setores público e privado. A tecnologia da informação e comunicação, por exemplo, tem sido utilizada para facilitar a atuação dos agentes do mercado imobiliário, indiretamente contribuindo na criação de um ambiente favorável para as parcerias entre governo e empresariado, já que confere maior qualidade, agilidade e praticidade à prestação de serviços públicos.

Os recursos mencionados podem ser somados às parcerias público-privadas (PPPs), alternativa regulamentada que permite a atuação do poder público local em parceria com o setor imobiliário - que assim tem investido recursos financeiros consideráveis no município e gerado desdobramentos urbanos que merecem ser debatidos. Igualmente merece atenção o modelo de governança pró-crescimento e pró-mercado adotado pela administração pública municipal, que vem transferindo para o setor privado atribuições até então tidas como de responsabilidade do setor público. A experiência local tem demonstrado que essas situações têm sido recorrentes, independentemente do tipo coalizão política no exercício do poder.

Este capítulo apresenta e analisa os principais instrumentos da governança urbana pró-crescimento em curso no município de Betim.

6.1. Informatização e modernização de procedimentos

Desde 2010, a prefeitura municipal vem desenvolvendo diversas soluções de tecnologia da informação e comunicação (TIC) capazes de facilitar a atuação de agentes do setor imobiliário na cidade. Por meio delas, o município tem explorado formas de tornar mais rápidos, precisos e menos burocráticos os processos de licenciamento de obras, fator decisivo para a aproximação de empreendedores que atuam em um mercado no qual transformação da terra urbana em produto para o consumidor final - seja ele uma família ou uma indústria - tem de ocorrer no menor tempo possível (RIBEIRO, 2020). Assim, serviços que antes demandavam a presença física dos interessados na Sede do Executivo Municipal passaram a ser disponibilizados na página da prefeitura na internet, inclusive com a extinção de taxas vinculadas a alguns deles.

A primeira das inovações ocorreu no final de 2010, quando as informações básicas de terrenos localizados na cidade passaram a ser disponibilizadas pela internet, no site do extinto Instituto de Pesquisa e Política Urbana de Betim – IPPUB⁹⁷. Antes disso, o acesso ao serviço somente era possível através da abertura de processo administrativo que, devido às suas características, percorria extenso caminho por diversos órgãos municipais. O tempo gasto para a obtenção de respostas - que nem sempre eram corretas, pois dependiam da interpretação de servidores públicos municipais nem sempre preparados para isso - fazia parte do rol de reclamações existentes por parte dos agentes do mercado imobiliário em relação à atuação da prefeitura.

A Informação Básica Digital agilizou o acesso à informação e inaugurou a série de mudanças que tem feito de Betim um município onde a aprovação de projetos de edificação e de parcelamento do solo é tarefa mais fácil do que foi no passado. Logo após a introdução daquele serviço, a prefeitura disponibilizou a Aprovação Digital de Projetos de Edificação, tornando possível a aprovação remota de projetos. Ao evitar deslocamentos e tornar desnecessárias as impressões de desenhos para análise dos técnicos municipais, a ferramenta diminuiu os custos envolvidos na aprovação de projetos e gerou satisfação entre empreendedores e profissionais:

[...] Pela facilidade que oferece, a ferramenta tem atraído cada vez mais profissionais de fora da cidade. A engenheira civil Paula Mundim, da AP Ponto, construtora de Belo Horizonte, disse que o interesse em construir em Betim cresceu muito depois da informatização. “Trabalhar em Betim ficou muito mais acessível para nós que não estamos na cidade. Para se ter uma ideia, estamos com oito projetos em tramitação na prefeitura e todos eles com encaminhamento bem mais ágil do que estávamos acostumados. O atendimento online funciona perfeitamente, só temos elogios para essa forma de trabalho do IPPUB [...] (Revista REURBE, 2012, p. 20).

Outras inovações foram desenvolvidas e implantadas no município no decorrer desses últimos anos e hoje são dezessete⁹⁸ os serviços vinculados ao licenciamento de projetos de edificação e parcelamento do solo disponibilizados na internet. Dentre as ferramentas disponíveis, há também o CHAT Online, que tem permitido o atendimento remoto de demandas vindas de técnicos e empreendedores, assim como a permanência de servidores

⁹⁷ O Instituto de Pesquisa e Política Urbana de Betim – IPPUB foi um órgão da administração indireta do município criado em 2010 e extinto em 2014. Em poucos anos de atividade o instituto regulamentou diversos instrumentos urbanísticos no município e informatizou a prestação de serviços vinculados à política urbana. Seu principal legado foi a unificação das ações vinculadas ao planejamento e à regulação urbana em um único órgão da administração municipal.

⁹⁸ Maiores informações disponíveis em <http://www.dpurb.betim.mg.gov.br/site/index.php/servicos/>, de acordo com acesso em 19/10/2020.

em casa, essencial para a saúde das pessoas em tempos de isolamento social.

Essas alternativas de TIC, desenvolvidas para facilitar a vida de quem atua no mercado imobiliário da cidade, permitem não só a diminuição de prazos para aprovação de projetos e licenciamento de obras, a redução de custos, mas também visa melhorar a comunicação entre servidores públicos, profissionais da área de arquitetura e urbanismo e empreendedores. Ao viabilizar o bom relacionamento entre agentes do setor imobiliário e da administração municipal e ao criar melhores condições para a realização de lucros por parte dos primeiros, a TIC contribui para a construção de um ambiente propício para o desenvolvimento das parcerias que nos últimos anos têm garantido novos investimentos voltados para a qualificação da estrutura urbana local, transformando o modelo de governança local.

O número total de informações básicas digitais expedidas pela administração cresceu desde que passou a ser contabilizado. Dados do setor de planejamento urbano, demonstram ter havido um gradativo e constante aumento do número de informações expedidas desde sua implantação. Os números indicam que o uso da ferramenta está consolidado no município, conforme tabela (Tabela 3) que segue abaixo:

Tabela 3 – Informações básicas digitais emitidas pela Prefeitura Municipal de Betim

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	TOTAL
ÁREA	2.448	6.502	7.468	6.381	5.994	6.070	5.313	6.418	46.594
LOTE	12.686	43.837	46.395	48.174	54.862	57.645	59.597	155.108	478.304
TOTAL	15.134	50.339	53.863	54.555	60.856	63.715	64.910	161.526	524.898

Fonte: Dados fornecidos pela Prefeitura Municipal de Betim.

Os avanços conquistados com a disponibilização dos serviços digitais são de interesse direto de empreendedores, sejam grandes ou pequenos, pois tornam mais rápidos os processos de licenciamento de obras. As melhorias são positivas também para os técnicos que prestam serviços para as empresas, porque facilitam a troca de informação com os analistas da prefeitura. Por fim, o desenvolvimento de estratégias de TIC torna mais fácil a vida do cidadão, que podem obter informações sobre o setor sem necessidade de sair de casa.

Dessa maneira, o município atende com a mesma qualidade o grande empresário do setor imobiliário e o cidadão, algo fundamental para a manutenção da coalizão política no poder, conforme argumento de O'Connor (apud COTA, 2010, p. 62):

[...] o Estado capitalista desempenha duas funções básicas e, muitas vezes, contraditórias: acumulação e legitimação. Isso significa que cabe a ele manter ou criar as condições que assegurem a acumulação capitalista, devendo, paralelamente, promover as condições para a harmonia social [...].

6.2. Instrumentos urbanísticos

Um dos fatores fundamentais para garantir a realização de projetos em parceria no município é a existência de instrumentos legais que permitam a flexibilização das regras locais de uso e ocupação do solo de forma a incorporar interesses específicos do setor privado.

Também é importante ressaltar a lógica de formação do preço da terra urbana, o que em última instância serve de estímulo para a atuação do setor privado em projetos de desenvolvimento urbano. Nesse aspecto, são três fatores básicos a se considerar, uns intrínsecos ao terreno, outros variáveis, e sem maior ou menor importância um em relação ao outro. O primeiro deles é a localização do terreno, ou seja, suas condições de acesso à infraestrutura e serviços urbanos, assim como a acessibilidade. O segundo diz respeito às características físicas, as quais conferem maior ou menor facilidade de se construir - como fatores topográficos, geológicos e hidrológicos, dentre outros. Por último, a regulação urbanística que incide sobre a terra, definindo a forma como pode ser apropriada e que atividades pode acomodar (COTA, 2010). Grande parte dos atributos que contribuem para formar o preço da terra urbana está vinculada à ação do Estado ao realizar obras e disponibilizar serviços públicos, assim como ao estabelecer regras de uso e ocupação do solo. Desta maneira, o Estado interfere sobre a *“formação das rendas fundiárias urbanas e sua consequente apropriação privada pelo capital imobiliário”* (COTA, 2010, p. 79). A experiência betinense tem mostrado que a flexibilização da legislação urbanística é o elemento catalisador das parcerias e está relacionada aos instrumentos urbanísticos.

Os planos diretores aprovados recentemente têm incorporado a lógica da parceria com as empresas e com a sociedade. Foi assim com o plano de 1996, que inaugurou um discurso que tem sido praticado na atualidade. Aliado aos planos locais, o Estatuto da Cidade disponibilizou para os municípios brasileiros instrumentos urbanísticos que, para fins diversos, permitem a flexibilização dos parâmetros locais de uso e ocupação do solo. A

possibilidade apresentada pela legislação federal foi trazida para o município pelo plano diretor de 2007, que previu o uso da Transferência do Direito de Construir, da Outorga Onerosa do Direito de Construir e de Alteração de Uso, assim como das Operações Urbanas Consorciadas.

Todos os instrumentos citados foram regulamentados para uso em Betim entre 2010 e 2012, tendo alguns deles já sofrido adequações legais posteriores, conforme indicado no site da prefeitura municipal⁹⁹. Dentre eles, a Outorga Onerosa do Direito de Construir tem sido o mais utilizado desde que foi regulamentado pela Lei Municipal nº 5.034, aprovada em 2010 de acordo com os termos previstos nos arts. 80 e 81 do plano diretor aprovado em 2007, Lei Municipal nº 4.574/2007. Seu uso atendeu em especial empreendedores interessados no mercado de edifícios residenciais multifamiliares e de edifícios comerciais:

Segundo o engenheiro civil Wenceslau Álvares Francisco de Moura, proprietário da Hewa Engenharia e conselheiro da Associação Médio Paraopebana de Engenheiros, Arquitetos e Agrônomos (AMPEA), a Outorga Onerosa possibilita ao executivo incentivar o adensamento em regiões de seu interesse. “Assim ele vende terrenos em determinadas regiões a um preço abaixo do mercado. A vantagem para os proprietários de terreno é que há uma valorização da região e, para os construtores, é possível aumentar o valor global de venda do empreendimento”, afirma Moura. Apesar de ter que pagar a mais pelo potencial adicional construtivo, o engenheiro explica que a obra não fica mais cara. “Pelo contrário, podemos até ter uma pequena redução no custo das obras devido a uma mesma administração sobre um volume maior de obra”, destaca Moura. Na opinião dele, a legalização do instrumento criou condições de modernização e melhor aproveitamento dos espaços urbanos de Betim (REURBE, 2012, p. 18).

A Transferência do Direito de Construir (TDC), que permite exercer em outro terreno o potencial construtivo não utilizado naquele de origem, foi regulamentada no município pela Lei Municipal nº 5.035/2010. O instrumento não havia sido empregado até recentemente, quando a construção do novo Hospital Mater Dei teve de contar com sua aplicação para ser aprovado. É interessante notar que seu uso ocorreu pela primeira vez fora da sede histórica, o que indica mudanças na atuação do mercado imobiliário. Na avaliação da urbanista e servidora pública municipal, Raquel Tomanik, a alteração recente do coeficiente de aproveitamento para 1,0 em todo o território municipal deverá incentivar o uso da ferramenta, o que até então não havia ocorrido.

Ao contrário da TDC, a Outorga Onerosa do Direito de Construir foi preferencialmente utilizada na sede histórica desde sua regulamentação. De um total de oitenta e um processos de Outorga Onerosa do Direito de Construir abertos desde 2011, apenas vinte e três foram para outras regiões que não a Sede, de acordo com dados disponibilizados pelo setor de

⁹⁹ Disponível em <http://www.dpurb.betim.mg.gov.br/site/index.php/legislacao-2/transferencia-do-direito-de-construir/>. Acesso em 20/10/2020.

planejamento urbano da prefeitura (Anexo-D). Na região central continua existindo uma concentração significativamente maior de empreendimentos que recorrem ao instrumento, ou seja, os residenciais multifamiliares verticais e edifícios comerciais verticais.

A solicitação de Outorga indica o aumento do interesse do mercado por outras regiões da cidade, em particular a Região Norte e a Região de Alterosas, estando localizados na segunda os dois hospitais particulares inaugurados recentemente no município. Do total de vinte e três solicitações fora da sede, nove foram nessa última gestão, ou seja, a mudança em direção a outras regiões é recente. Ressalte-se que nesses últimos quatro anos o número total de pedidos foi menor do que no passado, tendo sido somente vinte e um processos abertos, dos quais nove fora da sede, ou seja, o uso do instrumento já é quase 50% fora da Região Central, o que reforça a tese da alteração de padrão de interesse do mercado. A aprovação do coeficiente de aproveitamento único, conforme defende a servidora municipal Raquel Tomanik, tem potencial para intensificar o uso do expediente fora da sede.

Tabela 4 – Dados relativos à solicitação de Outorga Onerosa do Direito de Construir fora da Sede municipal.

IDPROJETO	USO	DATAENTRADA	REGIONAL	VALOR OUTORGA
414	Resid	14/12/2012	ALTEROSAS	13.148,43
1.692	Resid	06/11/2014	ALTEROSAS	2.498,08
2.115	Resid	03/06/2015	ALTEROSAS	21.264,32
2.181	Resid	02/07/2015	ALTEROSAS	24.012,31
2.619	Resid	13/01/2016	ALTEROSAS	5.024,92
4.536	Comercial	26/06/2018	ALTEROSAS	47.087,53
4.661	Comercial	20/08/2018	ALTEROSAS	2.699,66
6.335	Misto	05/07/2020	ALTEROSAS	5.324,15
104	Misto	20/12/2011	NORTE	2.097,58
268	Resid	31/07/2012	NORTE	10.162,57
295	Resid	23/08/2012	NORTE	16.776,88
405	Comercial	27/11/2012	NORTE	4.692,00
646	Resid	29/06/2013	NORTE	2.129,71
814	Resid	19/09/2013	NORTE	46.777,25
2.318	Comercial	28/08/2015	NORTE	207.274,32
2.704	Resid	17/03/2016	NORTE	29.962,23
3.217	Resid	05/11/2016	NORTE	25.952,32
3.806	Comercial	28/07/2017	NORTE	29.979,27
3.893	Resid	31/08/2017	NORTE	4.166,91
4.891	Resid	31/10/2018	NORTE	3.730,43
4.977	Resid	17/12/2018	NORTE	13.003,11
4.977	Resid	17/12/2018	NORTE	13.003,11
5.487	Resid	09/08/2019	NORTE	19.288,80
6.005	Resid	19/02/2020	NORTE	9.135,53

Fonte: Prefeitura Municipal de Betim.

A Outorga Onerosa do Direito de Construir interessa diretamente ao setor imobiliário, porém não pode deixar de ser analisada também sob a ótica do incremento gerado na arrecadação. Os números são baixos se analisados em relação ao total da arrecadação municipal, mas não podem ser desconsiderados. Dados disponibilizados pela Prefeitura Municipal de Betim indicam a arrecadação de quase R\$5.400.000,00 (Cinco milhões e quatrocentos mil reais)¹⁰⁰ desde que o instrumento foi implantado em 2011. No ano 2013, ocorreu a maior arrecadação com o uso do instrumento, tendo sido o valor total superior a R\$1.350.000,00 (Um milhão trezentos e cinquenta mil reais).

A TDC e a Outorga têm viabilizado diversos projetos de interesse privado, os quais, caso não houvesse a possibilidade de flexibilização de parâmetros urbanísticos, muito provavelmente não seriam realizados. O uso dessas alternativas pode ser requisitado por meio da abertura de um processo administrativo no Executivo Municipal e sua conclusão independe de aprovação de legislação específica na Câmara de Vereadores. Por isso mesmo, sua capacidade de interferir na estrutura urbana é menor do que a possível com as Operações Urbanas Consorciadas (OUC) - que pela sua natureza e potencial de interferência sobre o espaço urbano devem ser levadas ao legislativo para apreciação dos vereadores, conforme previsto no Estatuto da Cidade.

As OUCs têm sido aprovadas em Betim desde 2012, ocasião em que o instrumento foi regulamentado. Com sua aplicação, a cidade segue a tendência em curso no país desde os anos de Fernando Henrique Cardoso (FHC) na Presidência da República, quando foram intensificadas as políticas neoliberais e incentivadas parcerias com a iniciativa privada (RIBEIRO, 2020). A transferência para o setor privado de atribuições até então compreendidas como de responsabilidade do poder público, com a justificativa inicial da eficiência do setor privado seguida da deterioração fiscal dos municípios, é uma característica das políticas neoliberais e ocorre também com a política urbana, sendo as Operações Urbanas Consorciadas o instrumento preferencial:

[...] as reformas neoliberais implementadas, a partir dos governos de Fernando Henrique Cardoso, abrem caminho para modelos de governança pró-crescimento e pró-mercado, centrados na adoção de estratégias institucionais voltadas para o repasse para a iniciativa privada de responsabilidades até então desempenhadas pelo poder público (RIBEIRO, 2020, p. 66).

¹⁰⁰ Valores originais corrigidos pelo IGP-M (FGV) de junho de 2020. Cálculos feitos utilizando a Calculadora do Cidadão fornecida pelo Banco Central. Disponível em <https://www3.bcb.gov.br/CALCIDADAOPUBLICO/corrigirPorIndice.do?method=corrigirPorIndice>. Acesso em 27/10/2020.

6.3. Operação Urbana Consorciada e Parceria Público-Privada em Betim

No Brasil, a aprovação de instrumentos voltados para a viabilização de parcerias entre o setor público e o privado ocorreu a partir do governo FHC. Os anos de sua administração foram marcados pela implantação da agenda neoliberal no país. Assim, em paralelo à privatização de setores da economia à época exclusivamente públicos, como as telecomunicações, e de empresas públicas, como a Vale do Rio Doce, o governo do PSDB, de acordo com Ribeiro (2020), trabalhou pela aprovação do marco legal das parcerias público-privadas (PPPs).

O uso das PPPs tem sido recorrente no país para viabilizar investimentos em obras de infraestrutura e gestão de serviços públicos. As PPPs foram regulamentadas pela Lei Federal nº 8.987/1995 que previa três tipos distintos de parcerias: permissão de serviço público, concessão de serviço público e concessão de serviço público precedida da execução (total ou parcial) de obra pública. O governo de Luiz Inácio Lula da Silva, que sucedeu ao do tucano, editou a Lei Geral das PPPs, Lei Federal nº 11.079/2004. A novidade apresentada pelo petista foi a possibilidade de concessões sem o pagamento de tarifas pelos usuários finais ou se os lucros resultantes fossem inferiores aos esperados pelos investidores (RIBEIRO, 2020).

A Lei Geral das PPPs elevou o interesse pelo instrumento igualmente por criar fundos garantidores de contratos que porventura não sejam honrados em prejuízo ao pagamento dos serviços prestados pelos concessionários. A novidade incentivou a realização de parcerias também para a prestação de serviços não considerados rentáveis pela iniciativa privada. Dentre eles, vale citar alguns como o de iluminação pública, gestão de equipamentos culturais e de saúde pública. A possibilidade de aliar a concessão do serviço com a realização de obras públicas vinculadas foi outro fator positivo para despertar o interesse de consórcios.

O avanço no sentido da privatização de atividades anteriormente exclusivas ao setor público foi aprofundado com o uso dos Procedimentos de Manifestação de Interesse – PMIs. Esse instrumento, além de permitir a privatização de serviços, transmite à iniciativa privada a prerrogativa de definir o que privatizar e em que termos. As PMIs têm sido bastante utilizadas em casos nos quais intervenções urbanísticas são previstas, pois

permitem aos interessados desenvolver desde o desenho urbano até a modelagem financeira a ser adotada em cada evento (PEREIRA, 2015).

Apesar de ser uma opção, as PMIs não têm sido a regra comumente utilizada para o estabelecimento de parcerias que envolvam intervenções urbanísticas, preferencialmente viabilizadas por meio das OUCs - uma forma específica de parceria público-privada. Elas foram introduzidas na legislação brasileira pelo Estatuto da Cidade, Lei Federal nº 10.257/2001, mas em outros formatos já apareciam em experiências pelo país desde os anos 1980 (COTA, 2010). Os municípios de São Paulo e Belo Horizonte podem ser considerados precursores no uso dessa ferramenta que, com o passar do tempo e a previsão na legislação federal, foi incorporada ao repertório de instrumentos urbanísticos de municípios menores, como no caso de Betim, e não somente nas capitais. Diferentemente das PPPs, que são usadas nos municípios, estados e união, as OUCs foram criadas como instrumento urbanístico de uso exclusivo dos municípios.

De acordo com o Estatuto da Cidade, em seus Artigos 32, 33 e 34, as OUCs ficam definidas como:

[...] conjunto de intervenções e medidas coordenadas pelo Poder Público municipal, com a participação dos proprietários, moradores, usuários permanentes e investidores privados, com o objetivo de alcançar em uma área transformações urbanísticas estruturais, melhorias sociais e a valorização ambiental [...] (BRASIL, Lei Federal nº 10.257/2001).

As OUCs, de acordo com a legislação federal, devem ser regulamentadas nos municípios, que para usá-las têm de fazer a previsão em seus planos diretores. Feita a regulamentação da lei geral de OUC, cada operação deverá ser aprovada em lei específica na Câmara de Vereadores, que deverá identificar os parceiros envolvidos, o limite do território onde incidirão os novos parâmetros e ocorrerão as obras, o plano geral de ocupação da área, responsabilidades dos parceiros, dentre outras particularidades. Seu potencial de modificação da estrutura urbana pré-existente é alto, assim como também o interesse que desperta em agentes do mercado imobiliário, como demonstra a experiência em cidades como São Paulo, Belo Horizonte e mesmo em Betim.

As OUCs despertam avaliações diversas em relação à sua natureza e seus resultados. Grande parte delas é vinculada aos possíveis desdobramentos negativos de operações financiadas majoritariamente com recursos públicos. Mais um ponto negativo mencionado pelos repressores é o papel desempenhado pela administração municipal, que passa a agir

como um agente do mercado imobiliário, gerando valorização de terrenos, a qual será apropriada pela iniciativa privada (FIX, 2009).

Outra crítica corrente é a de que, com as OUCs, o setor imobiliário passa a ditar as áreas e projetos nos quais o poder público municipal investirá seus esforços, sejam eles financeiros, institucionais ou mesmo políticos. A realização de obras de grande porte, muitas vezes com considerável aporte de recursos financeiros privados, induz a administração pública a seguir os planos e interesses do setor. Em alguns casos, essa prática ocorre em desacordo com diretrizes urbanas previamente definidas pelo setor público, alterando seus planos para extensas áreas do território em prol da realização de obras que deverão gerar lucro para os parceiros privados, mas, em paralelo reverter em votos para a coalisão político no poder:

[...] [sobre o] impacto político de ciclos de grandes obras urbanas na reprodução eleitoral das elites políticas. A expansão da construção civil é base da sustentação do bloco de poder, mas também gera a cadeia lucro-emprego-voto. Este fato estaria na base de compreensão da elevada taxa de crescimento do setor da construção civil, frente ao conjunto da economia [...] (RIBEIRO, 2020, p. 37).

Os modelos apresentados acima têm sido incentivados pelo Estado brasileiro, que cada vez mais incorpora a lógica neoliberal de valorização dos agentes do mercado - muitas vezes em prejuízo da garantia do bem-estar social, algo conquistado e gravado na Constituição Federal de 1988. Seja através de PPPs, PMIs, ou OUCs, o que tem ocorrido nos municípios brasileiros em geral, e particularmente em Betim, é uma inclinação rumo àquilo que Harvey (2006) apresenta como “empreendedorismo urbano”.

Nesta última década, a administração pública betinense tem intensificado o uso de estratégias que permitem dizer estar ali ocorrendo a implementação de um novo modelo de atuação do Estado em nível local. As coalizões políticas alternadas no exercício do poder local, independentemente do posicionamento ideológico mais à esquerda, ou à direita, têm se voltado para o favorecimento de parcerias com a iniciativa privada. Esses arranjos têm sido propostos para diversos fins e têm em Betim a possibilidade de uso de dois dos instrumentos regulamentados no país desde os anos 1990 - as PPPs e as OUCs.

No campo das políticas urbanas isso tem ocorrido por meio de uma atuação conjunta com agentes do setor imobiliário no intuito de viabilizar a oferta da infraestrutura necessária para a criação de novos distritos industriais e novas centralidades urbanas com oferta de espaços voltados para usos múltiplos. O instrumento utilizado para a institucionalização dessa relação tem sido as OUC que foram incorporadas ao repertório local desde a

aprovação do plano diretor de 2007. Por outro lado, quando se trata da oferta de serviços e equipamentos urbanos, os gestores municipais têm recorrido às PPPs, regulamentadas localmente pela Lei Municipal nº 5.618, de 11 de outubro de 2013 - que dispõe sobre Parcerias Público-Privadas em Betim.

A justificativa para a adoção desse caminho é a de que, diferentemente do que ocorreu no passado, quando o poder público financiou a instalação da atividade industrial na cidade, os dias de hoje são de escassez de recursos financeiros: nos últimos anos pouco mais que suficientes para o custeio da máquina administrativa e a manutenção da cidade e dos serviços públicos em geral - com destaque para a saúde e a educação. Assim, investimentos em infraestrutura para a acomodação de atividades produtivas têm sido viabilizados por meio de barganhas com a iniciativa privada através das OUCs. Em paralelo, a administração aposta nas PPPs para terceirizar a prestação de serviços, assim como a construção e operação de equipamentos públicos, atividades não afeitas à natureza das OUCs.

O discurso da administração betinense, presente em seu site oficial, é o que se segue:

A necessidade de crescentes investimentos públicos é um desafio, ao passo que as receitas são escassas e não acompanham o crescimento das despesas. Portanto, na busca pela otimização das escolhas políticas para a realização de projetos de interesse público, têm-se optado por criar mecanismos de articulação com a iniciativa privada.

Nos últimos anos, observa-se uma redução na poupança corrente do setor público no Brasil, o que ocasionou uma diminuição substancial para a geração de investimentos públicos. Essa situação também vale para Betim. Esse retrato de contração de investimentos é agravado pela crescente demanda para prestação de novos serviços e melhoria dos já prestados.

É nesse cenário de restrição e aumento das demandas por investimentos públicos que a Prefeitura de Betim optou por iniciar o Programa de Parcerias Público Privadas – PPPs¹⁰¹

Ao argumento da deterioração fiscal é acrescido ao da pretensa superioridade da qualidade dos serviços prestados pela iniciativa privada. Essa é uma característica do discurso neoliberal e está presente nos locais em que o tema “privatização dos serviços públicos” é debatido. Na lógica neoliberal, o Estado não deveria prestar determinados serviços, mas regular sua oferta, pagar por ela e fiscalizar sua execução, para que assim a população os acesse com qualidade e na quantidade necessária, conforme previsto no Plano Municipal de PPP (2015/2016):

¹⁰¹ Disponível em http://www.betim.mg.gov.br/prefeitura_de_betim/ppp/42179;36173;0747;0;0.asp. Acesso em 27/10/2020.

As PPPs permitirão ao município elevar o patamar de investimentos públicos em serviços providos diretos à população, aumentando-os em quantidade e melhorando sua qualidade. Isso afetará diretamente no desenvolvimento do município e na melhoria da qualidade de vida dos cidadãos.¹⁰²

No caso betinense, o primeiro Plano Municipal de PPP (2015/2016) foi desenhado para modelar três delas, que estariam voltadas para a prestação de serviços de iluminação pública e limpeza urbana e para a construção e a operação do novo Parque de Exposições Municipal. Em relação à iluminação pública e à limpeza urbana, a modalidade definida foi a concessão administrativa que prevê a remuneração dos concessionários por meio de recursos orçamentários municipais. Já a construção e a operação do novo Parque de Exposições Municipal seriam realizadas por meio de uma concessão comum, na qual a remuneração do parceiro privado se daria pelo pagamento das tarifas dos usuários do equipamento e dos serviços nele prestados. Em todos os casos, o prazo de vigência das PPPs seria de até trinta anos.

As PPPs são geralmente estabelecidas de forma a garantir que os equipamentos e obras realizadas pelos parceiros privados tornem-se propriedade do parceiro público, vantagem a ser considerada no caso do parque de exposições. Mesmo assim, as modelagens aprovadas dividem os riscos dos empreendimentos de forma que seja lucrativo para os investidores, garantindo seu interesse. O instrumento, por contar com estímulos do Banco Mundial, do Governo Federal e do Governo de Minas Gerais, despertou o interesse dos agentes públicos betinenses - que acompanham o caminho trilhado em outros municípios imbuídos de implantar políticas pró-crescimento, conforme advoga Ribeiro (2020).

É também importante considerar como elemento de incentivo ao uso da ferramenta em Betim o fato de ali existirem “[...] *coalizões políticas locais historicamente conformadas em torno da acumulação urbana – capital incorporador, imobiliário, capital empreiteiro de obras, capital concessionário de serviços, proprietários de terra[...]*” que Ribeiro (2020, p.39) afirma ser decisivo. O pesquisador afirma terem essas coalizões saído fortalecidas do longo período de estímulos à construção civil no país durante os anos dos governos Lula e Dilma Rousseff. Em Betim, obras do Programa Minha Casa Minha Vida (PMCMV) e do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) financiadas pelo governo federal, bem como as obras de saneamento financiadas pelo Banco Mundial, ajudaram a fortalecer essas coalizões. O autor lembra que administrações pró-crescimento, como a que

¹⁰² Disponível em http://www.betim.mg.gov.br/prefeitura_de_betim/ppp/42179;36173;0747;0;0.asp. Acesso em 27/10/2020.

parece estar estabelecida em Betim, têm a capacidade de gerar a “*cadeia virtuosa de emprego-renda-votos*’, constituindo-se na base de fortalecimento e estabilização de coalizões interescares entre forças de mercado e políticas[...]” (RIBEIRO, 2020, p. 40).

Logan e Molotch (1976) consideram essas coalizões as responsáveis por transformar cidades em empresas voltadas para gerar lucros por meio da intensificação do uso do solo urbano. Em última instância, levariam os municípios a adotar o modelo de “máquina de crescimento urbano”. Para Arantes¹⁰³ (apud RIBEIRO, 2020, p. 45), essas coalizões são identificadas como:

Coalizões de elite centradas na propriedade imobiliária e seus derivados, mais uma legião de profissionais caudatários de um amplo arco de negócios decorrentes das possibilidades econômicas dos lugares, [que] conformam as políticas urbanas à medida que dão livre curso ao seu propósito de expandir a economia local e aumentar a riqueza. [...] No coração dessas coalizões, a classe rentista de sempre, hoje na vanguarda dos 'movimentos urbanos': incorporadores, corretores, banqueiros, etc., escorados por um séquito de coadjuvantes igualmente interessados e poderosos, como a mídia, os políticos, universidades, empresas esportivas, câmaras de comércio e, enfim, nossos dois personagens desse enredo de estratégias: os planejadores urbanos e os promotores culturais.

A presença desse tipo de coalizão política nos municípios serve como estímulo ao uso das PPPs, podendo também estimular a realização das OUCs, já que essas envolvem parceiros privados do mesmo setor e interessados em objetivo similar. Em Betim, PPPs e OUCs já foram incorporadas ao repertório local. O município, conforme demonstrado no caso das PPPs, tem buscado um novo modelo de gestão. O mesmo pode ser dito em relação ao uso das OUCs, que na cidade são uma realidade desde 2012, período anterior à regulamentação local das PPPs.

Em relação às OUCs, entretanto, é importante observar que existe na experiência betinense uma inovação que não está presente na relação apontada pela literatura entre desenvolvimento econômico, gestão municipal e aplicação do instrumento urbanístico. Na verdade, o que desperta interesse sobre o modelo em curso no município mineiro é que os investimentos financeiros necessários para a viabilização das OUC têm sido feitos integralmente pela iniciativa privada. Diferentemente do que tem sido a regra em outros municípios - e motivo de críticas por parte de diversos autores, com destaque para Harvey (1996) e Fix (2004) - OUCs têm sido estruturadas em Betim de tal forma que cabe à iniciativa privada a totalidade dos investimentos financeiros necessários para sua

¹⁰³ ARANTES, Otilia Beatriz Fiori. Uma estratégia fatal: a cultura nas novas gestões urbanas. In: **A cidade do pensamento único**: desmanchando consensos [S.l: s.n.], 2000.

realização. Recai sobre o poder público municipal a responsabilidade de alterar a legislação local, promovendo mudanças nos parâmetros de uso e de ocupação do solo e abrindo o caminho para empreendimentos imobiliários voltados para usos diversos, com destaque para o industrial. Nesse caso, não se trata de realizar obras públicas como “âncora” para o empreendimento privado, mas de viabilizá-lo por meio de alterações na legislação urbanística com concessões capazes de despertar o interesse do setor privado.

Em última análise, o uso das OUCs permite que o poder público municipal aja de forma a produzir rendas fundiárias ao valorizar terrenos de interesse dos empreendedores imobiliários. No caso betinense, isso tem ocorrido sem investimento de recursos financeiros, mas com o uso da atribuição pública municipal na regulação dos parâmetros urbanísticos. Interessados em tirar proveito das intervenções na legislação que permitirão a valorização da terra urbana, empreendedores imobiliários atuam oferecendo em contrapartida o investimento na execução de infraestrutura urbana e edificação nas áreas escolhidas.

Importante salientar que as OUCs aprovadas ou em processo de aprovação representam as principais intervenções urbanas planejadas ou já em execução no município: tradução da ordem neoliberal na administração pública municipal, estão orientadas para o interesse do mercado. Com elas, o solo urbano se transformou em mercadoria da cidade gerida como empresa e tem sido agenciado pelos órgãos de planejamento municipal, conforme Magalhães (2015). Esse modelo de atuação passou recentemente a ter desdobramentos na direção de uma financeirização da produção do espaço urbano local, sobretudo em razão da atuação da MRV, assunto relevante no momento atual, mas que não será tratado neste estudo.

6.3.1. A justificativa fiscal como pano de fundo para o uso das OUCs

A Lei Municipal nº 5.245/2012 regulamentou o uso da Operação Urbana Consorciada em Betim, conforme previsto no art. 84 do Plano Diretor Municipal de 2007 e no Estatuto da Cidade (legislação federal).

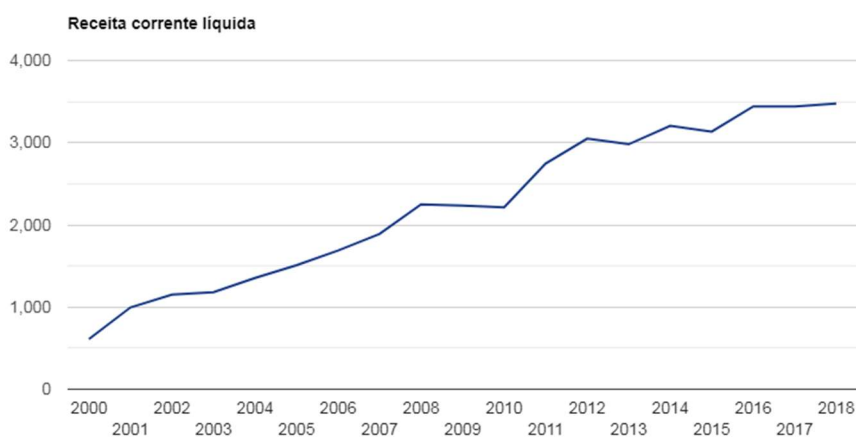
As OUCs servem para viabilizar modificações estruturais nas cidades a partir de acordos entre o setor público, o privado e o comunitário. As mudanças em questão se relacionam majoritariamente à flexibilização de parâmetros estabelecidos na legislação urbanística

municipal e à construção de infraestrutura urbana que ajude a viabilizar empreendimentos imobiliários diversos. Essa tem sido a alternativa adotada pelo poder público municipal para, por exemplo, manter o território betinense atrativo ao setor produtivo, em especial para a FIAT Automóveis e suas fornecedoras.

No fim dos anos 1980 e início dos 1990, Betim começou a ter acesso aos recursos financeiros gerados pela presença das indústrias de grande porte em seu território. Se por um lado a arrecadação dos impostos decorrentes da produção industrial local fez engordar os cofres municipais, por outro os gastos tornaram-se necessários para adequar a cidade à nova realidade social. Assim, o impacto sobre as finanças públicas foi substancial, alterando tanto os números relacionados à arrecadação quanto os vinculados às despesas, e confirmando a afirmação de que a presença da indústria eleva não só a arrecadação, mas também os gastos municipais (SANTOS, 2006).

A arrecadação em Betim, especialmente em consequência dos repasses estaduais de ICMS (Anexo-E), passou a crescer de maneira considerável, desde as mudanças introduzidas pela Constituição Federal de 1988 até transformar-se na segunda maior de Minas Gerais. Mesmo assim, o orçamento municipal nunca foi suficiente para fazer face às distorções geradas pelo processo de urbanização que acompanhou a chegada das indústrias. Além disso, a manutenção e a expansão da infraestrutura urbana adequada às necessidades da produção industrial geram custos expressivos:

Figura 48 – Gráfico da receita corrente líquida municipal *per capita*.



Fonte: Fundação João Pinheiro/ Índice Mineiro de Responsabilidade Social – IMRS (não existe informação referente à deflação dos valores)

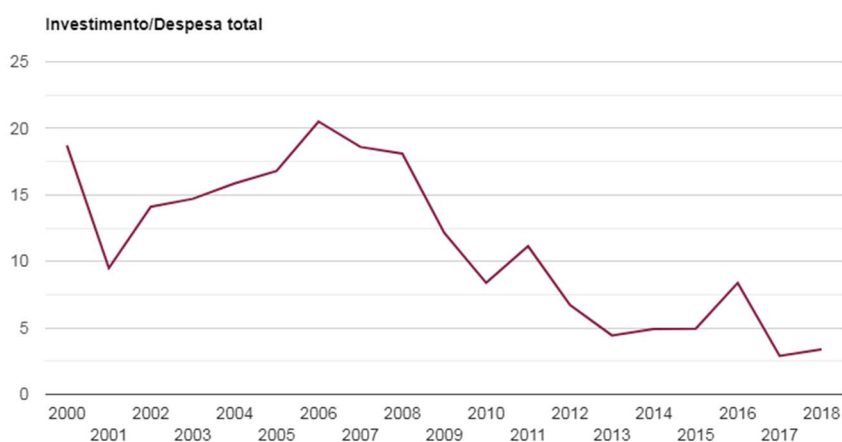
Na década de 1990, os esforços municipais foram direcionados para obras de infraestrutura urbana, construção de equipamentos públicos - em especial os de saúde e educação - e

oferta de serviços públicos em áreas em que antes eles não existiam, incluindo grandes projetos viários. Dessa maneira, direta ou indiretamente, o orçamento municipal atendia aos interesses da produção na cidade por meio do que Botelho (2002) denomina “fundo público”. Naquele período, durante os primeiros governos democrático-populares, a prática do Orçamento Participativo trouxe o setor comunitário para a disputa dos recursos municipais disponibilizados para obras e serviços públicos. O orçamento anual era discutido e grande parte dele definido em assembleias populares. Naqueles anos um modelo de gestão com maior permeabilidade à população encontrava eco em um orçamento relativamente farto em recursos para investimentos e ainda pouco comprometido com o custeio da máquina pública.

Com o passar dos anos aquela condição fiscal foi sendo deteriorada, apesar de o orçamento ter sido crescente - com pequenas quedas pontuais. Os investimentos realizados, essencialmente aqueles voltados para a construção de equipamentos sociais, geraram custos relacionados à sua manutenção e ao seu funcionamento. Assim, em 2018, três décadas após o início do crescimento da arrecadação de impostos, menos de 5% de um orçamento de quase R\$ 2 bilhões foram investidos em obras e instalações públicas, conforme gráfico logo abaixo.

Atualmente, o orçamento está quase 100% comprometido com o pagamento da folha de pessoal, o funcionamento dos equipamentos públicos, a manutenção da cidade e o pagamento da dívida. Nessa conjuntura, a alternativa para os investimentos em infraestrutura urbana voltada para a produção tem sido a parceria com a iniciativa privada por meio das OUCs.

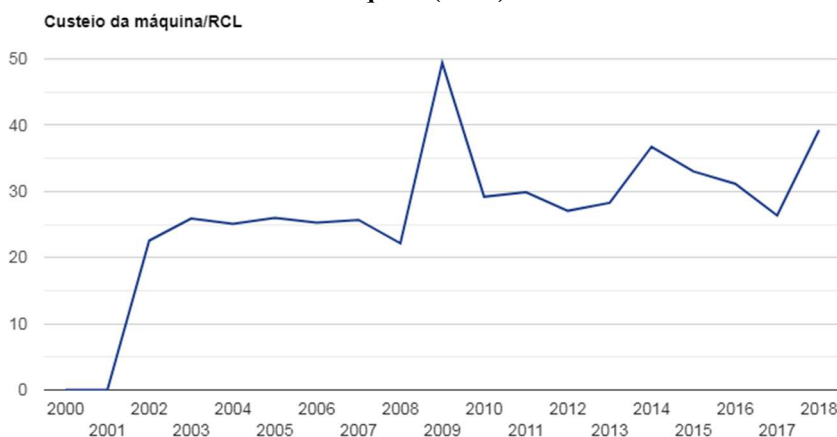
Figura 49 – Betim - gráfico da evolução da relação entre Investimento e Despesa Total



Fonte: Fundação João Pinheiro - Índice Mineiro de Responsabilidade Social (IMRS).

A Figura 3, abaixo, apresenta a evolução do comprometimento da Receita Corrente Líquida do município com o custeio da máquina pública nos últimos anos:

Figura 50 – Betim - Gráfico da evolução da relação entre despesas com custeio e Receita Corrente Líquida (RCL)



Fonte: Fundação João Pinheiro - Índice Mineiro de Responsabilidade Social (IMRS).

Os dados apresentados sustentam que houve crescente deterioração fiscal do município nos últimos anos - asserção utilizada pelos gestores municipais incorporada pela sociedade em geral e em especial pelos empreendedores imobiliários, conforme declaração de um empresário atuante na cidade:

[...] a percepção que eu tenho é a parte econômica, nasce ali na economia [...] No passado, Betim tinha recursos para fazer investimentos, ela estava acelerada, ou seja, as receitas eram crescentes ano a ano. O mercado em si, vamos falar a nível nacional e até a nível mundial, vem mudando essa história, quando chega 2009 [...] 2008, 2009, com a recessão lá fora, lógico, isso afeta o mundo inteiro e, lógico, nós também fomos afetados, e aí faz-se a necessidade de mudança [...]

O privado passa a ter que entrar dentro de uma atividade que seria uma atividade do público, o público já não tem mais recurso para fazer, já não tem mais condições de ampliar para atrair novas empresas [...] com crescimento industrial ou comercial, porque isso vem paralelo, aí que entra o público no negócio, então ele entra nesse negócio agora, ou seja, o que ele faz?

O poder público faz toda a parte legislativa, a parte de aprovações, das legalidades e o privado entra com a parte financeira, lógico, ele tem que ter a remuneração dele disso, a remuneração, quem dita essa cifra é o mercado, ele vai investir, o custo de investir é único, um preço só, mas o preço de venda quem vai falar é o mercado, quem vai ditar é o mercado. Então é aí que eu vejo a inserção, é aí que eu vejo onde entra a parceria entre o público e o privado nesse período[...] (Eng. Handerson Araújo de Souza, empresário proprietário do grupo GTO, entrevista concedida em 08/08/2019).

A aproximação do setor privado no modelo de governança urbana em curso no município consolidou-se a partir de 2010. Na década anterior, o governo municipal conseguiu realizar grandes obras de infraestrutura, com utilização de recursos oriundos do Banco Mundial e do Governo Federal. As obras de saneamento do Rio Betim, por exemplo, foram realizadas

entre 2001 e 2008, por meio de empréstimo internacional, além de outras tantas com recursos do PAC.

A partir de então, os agentes públicos locais vislumbraram nas OUCs o caminho para garantir a realização de intervenções de grande porte na cidade. Porém, como são frutos do interesse comum e não somente do público, elas ocorrem onde o setor imobiliário prevê a realização de lucros. Com isso e a partir da justificativa de uma realidade fiscal desfavorável, a coalizão política no exercício do poder no município, qualquer que tenha sido desde 2010, atua em favor dos interesses do mercado e apresenta os resultados dessa relação (grandes obras de infraestrutura) ao conjunto da sociedade como realizações que a qualificam para se manter no poder, conforme Pereira (2015).

Foi isso o que fez Maria do Carmo Lara Perpétuo ao inaugurar essa prática com a regulamentação do instrumento e aprovação de duas operações em seu governo. Continuou assim com o seu sucessor, Carlaile Pedrosa, que ao final do seu governo aprovou a Operação Urbana Consorciada do Córrego do Pintado – apresentada em seguida. O mesmo faz o atual prefeito, Vittorio Medioli, que no corrente mandato aprovou uma operação e planeja encaminhar outra para a análise dos vereadores municipais.

6.4. Operação Urbana Consorciada do Córrego do Pintado

Desde 2012, a Prefeitura de Betim e seus parceiros vinculados ao setor de desenvolvimento imobiliário têm produzido distritos industriais voltados para o atendimento das necessidades do “modelo industrial renovado” (PRETECEILLE, 1994) também com o uso das OUCs. É dessa forma que Betim tem conseguido se manter atrativa para empresas que participam do processo produtivo flexível da montadora italiana. Também assim a coalizão de poder constituída em torno da geração de lucros com a valorização da terra urbana tem se mantido no governo.

Na visão do empresário Handerson Araújo de Souza, proprietário de uma das empresas envolvidas na OUC do Córrego do Pintado, muitas das concessões feitas pelo município ocorrem objetivando adequar a infraestrutura municipal às necessidades da FIAT Automóveis:

[...] sim, nós vamos falar da FIAT porque é o carro chefe, não vou dizer nem que do nosso município, mas até do estado, ela representa muito [...] (Eng. Handerson Araújo de Souza, empresário proprietário do grupo GTO, entrevista concedida em 08/08/2019).

Em 2012, foram aprovadas duas OUCs¹⁰⁴ na cidade com o intuito exclusivo de produzir áreas para a instalação de atividades industriais e logísticas geradoras de impacto sobre o espaço urbano: uma delas em Bandeirinhas, parte sul da cidade, e outra às margens da BR-262, na divisa com o município de Juatuba. Nelas são permitidos os usos industriais, comerciais e de serviços de grande porte. No entanto, a atividade residencial não é permitida, sendo seu objetivo exclusivo o atendimento direto dos setores secundário e terciário.

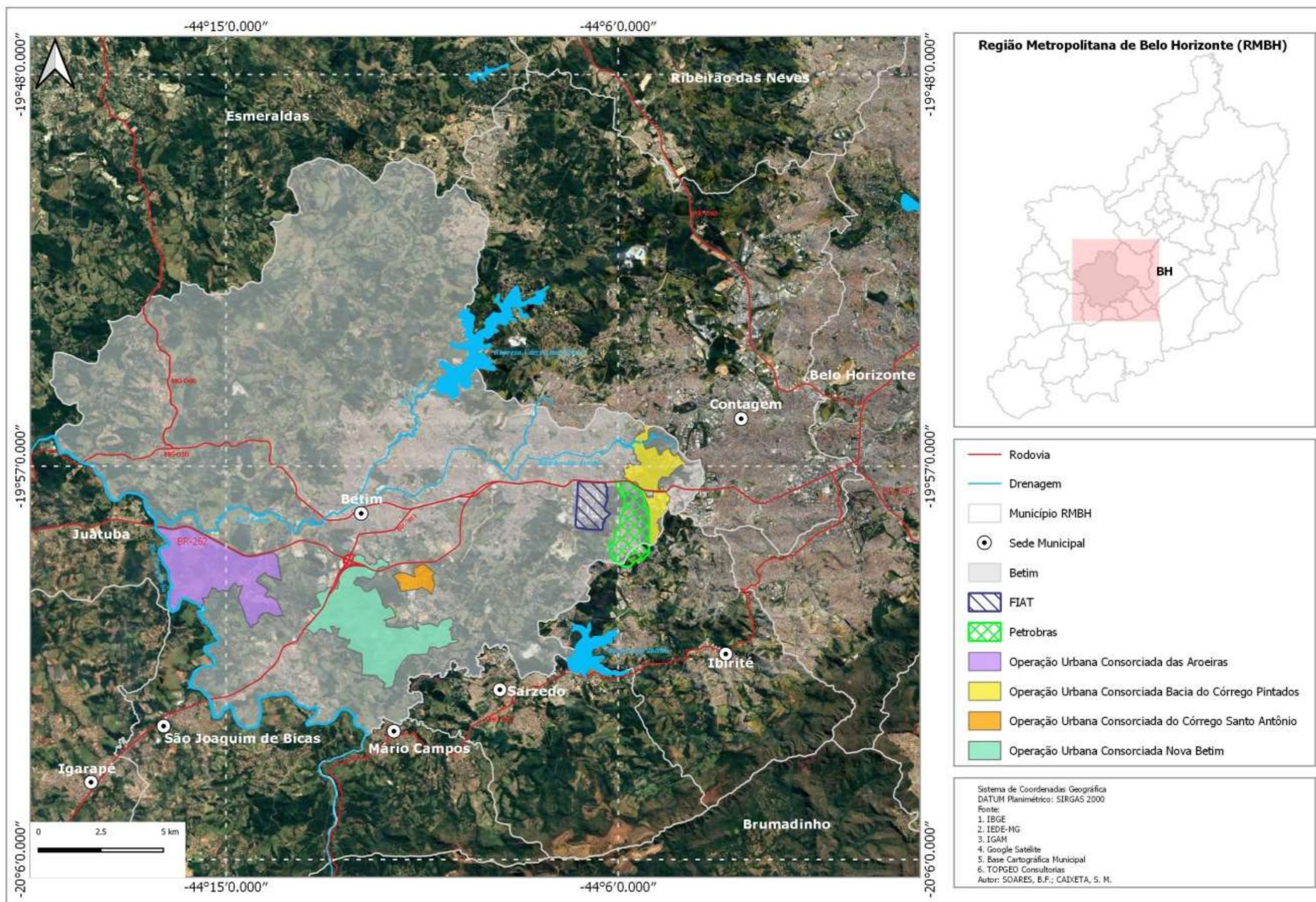
Em 2016, foi aprovada a OUC da Bacia do Córrego do Pintado, Lei Municipal nº 6.147/2016. Diferentemente das anteriores, essa operação incorpora o uso residencial dentro dos seus limites. Todavia, a maior parte da área abrangida pela OUC é voltada para as atividades especiais, nos moldes das duas anteriores.

O plano diretor em vigor pela Lei Municipal nº 007/2018, indica em seu Anexo 2 duas Áreas de Diretrizes Especiais – ADEs. A primeira delas, localizada na porção sul do território municipal, foi nomeada ADE Aeródromo e seu limite foi recentemente incorporado à OUC Nova Betim pela Lei Municipal nº 6.615/2019. A segunda, na porção norte do município, em região limítrofe à Bacia de Várzea das Flores, foi nomeada ADE Bacia do Córrego Ponte Alta e faz parte do limite da OUC Via Icaivera - em processo de discussão para futuro envio ao legislativo municipal. As duas operações incorporam a possibilidade de usos múltiplos, sendo que a OUC Aeródromo, em razão da sua natureza e localização, incorpora também as atividades de impacto.

Abaixo, o mapa que ilustra a localização das quatro OUCs aprovadas no município segue sem a delimitação da OUC Via Icaivera, pois ainda está em fase de aprovação. É importante observar que o instrumento tem sido usado em diversas regiões do território municipal.

¹⁰⁴ BRASIL, Betim. Lei nº 5.254/2012. **Institui a operação urbana consorciada do Córrego Santo Antônio, e dá outras providências.** Município de Betim. Betim, MG, 2012.
BRASIL, Betim. Lei nº 5.255/2012. **Institui a operação urbana consorciada das Aroeiras, e dá outras providências.** Município de Betim. Betim, MG, 2012.

Figura 51 – Mapa com localização das OUCs aprovadas em Betim



Fonte: Indicada no corpo do mapa.

Localizado a poucos metros da planta da montadora italiana, o território da OUC do Córrego do Pintado já tem sido ocupado por fornecedoras da companhia. Os treze investidores parceiros na operação são os proprietários de toda a terra inserida no limite da operação: 4.259.555,00 m². Dessa área total, quase um terço está situado ao sul da BR-381/262 em área confrontada pela REGAP a oeste, pelo D.I. Parque Torino a leste e pelo município de Ibitaré ao sul. O restante fica entre a BR-381/262, ao sul, e a Via Expressa Leste-Oeste, ao norte - corredores viários que ligam Betim a Belo Horizonte e outras regiões do país. É limitada ainda, a oeste, pela região de Teresópolis e, a leste, por bairros que dividem Betim de Contagem. Essa área é cortada transversalmente por linha férrea concedida pela União à VLi, empresa ligada ao Grupo Vale, configurando excelente localização em termos logísticos.

Esse território, que até então constituía um vazio urbano remanescente dos loteamentos aprovados nos anos 1940, 1950 e 1960, está inserido em um espaço urbano complexo, onde o uso do solo é variado e a ocupação é adensada. A região de Teresópolis foi ocupada por imigrantes, grande parte dela de forma espontânea, a partir da chegada da FIAT Automóveis. Em paralelo, as áreas industriais vizinhas foram ocupadas em decorrência da instalação da REGAP e da FIAT Automóveis - que atraíram suas fornecedoras constituindo um polo de atividades industriais.

A OUC do Córrego do Pintado, diferentemente das que a precederam, talvez pela característica do entorno e do campo de atuação de um dos parceiros, reservou área para o uso residencial, o que constituiu uma novidade que tem sido reeditada em operações posteriores. Nessa OUC, a construção de avenidas estruturantes, previstas no plano diretor desde 2007, é parte da contrapartida dos parceiros privados para a alteração de parâmetros de uso e de ocupação do solo concedida pelo poder público, com reversão da preservação ambiental anteriormente gravada. A inovação presente na experiência betinense, e que se repete nas quatro OUCs já aprovadas no município, é que todo o aporte financeiro para a sua viabilização é feito com recursos privados: “Na região da Via das Indústrias nós já investimos 500 milhões [...] Só no sistema viário a previsão são outros 250 milhões, só para o sistema viário[...]no total passa de bilhão[...]” (Eng. Handerson Araújo de Souza, empresário proprietário do grupo GTOP, entrevista concedida em 08/08/2019).

Na OUC do Córrego do Pintado, os investidores privados assumem desde o início os riscos

envolvidos no empreendimento imobiliário, na verdade minimizados pelas exceções à legislação. Eles arcam com o investimento financeiro necessário para a construção da infraestrutura viária, implantação de água, esgoto e iluminação pública, além de outras contrapartidas previstas na lei. No segundo momento, com os parâmetros de uso e ocupação do solo alterados, constroem os edifícios a serem utilizados pela montadora e seus fornecedores - ou outros interessados - em sistema *built to suit*:

[...] a gente não sabia que iríamos passar por uma economia igual está agora, país, o cenário nacional, não vou dizer nem o cenário nosso aqui, mas a FIAT reduziu a produção, quando nós idealizamos ela tinha uma produção [...] Ela chegou a produzir 3.200 veículos/dia, hoje estão lá lutando para fazer mil, perdeu muito mercado, a concorrência, os novos carros que chegaram no cenário nacional. Então apostamos nisso, foi feito investimento com o apoio de todo mundo, mas com esse pensamento, a coisa não pararia, agora nós temos a expectativa de que isso vá mudar [...] (Eng. Handerson Araújo de Souza, empresário proprietário do grupo GTO, entrevista concedida em 08/08/2019).

O modelo *built to suit* adotado pelas empresas pressupõe que os compradores ou inquilinos não imobilizem recursos na construção de suas estruturas produtivas. Assim, os investidores, além de produzirem terrenos, têm construído edifícios industriais de acordo com as necessidades dos clientes:

[...] Essas empresas chegam e elas vêm com uma cultura de não comprar a sede própria, que o mineiro tinha uma característica de ter sede própria, isso talvez desse sustentabilidade às atividades deles, essas empresas não, o dinheiro que eles vão gastar para comprar um terreno e fazer um galpão eles pagam em aluguel, ou seja, esse dinheiro aplica no negócio deles. Então essa tendência começa também em 2008, 2010, o mercado começa a [...] Enxergar isso, talvez um pouquinho até antes, em 2005, alguma coisa assim[...] Então essa cultura chega agora, e o que o empresário precisa é do apoio do município [...] (Eng. Handerson Araújo de Souza, empresário proprietário do grupo GTO, entrevista concedida em 08/08/2019).

As finalidades e interesses na realização dessa OUC são amplos. A partir da declaração de um dos investidores e da leitura do texto da lei que a instituiu, é possível resumir alguns desdobramentos esperados da sua execução. Em primeiro lugar, há interesse por parte dos investidores e do município na implantação de sistema viário estruturante, capaz de incrementar a conexão da região onde a Operação está inserida com o restante da RMBH. Com o aumento previsto de conectividade, espera-se que haja o fortalecimento do potencial da região para acomodar atividades produtivas vinculadas à FIAT Automóveis e mesmo a criação de uma nova centralidade metropolitana:

“O que a FIAT precisava? ”, ela precisava de ter esse respaldo, então nós fizemos ali um projeto, que a gente chama de Projeto Via das Indústrias. Nós já vimos a FIAT parar a produção por ter um único acesso.

Esse Projeto Via das Indústrias nasce lá trás, em um governo, nem lembro em qual governo mais, mas foi um Plano Diretor de 2007, não lembro quem estava no governo, nasce a vontade de se fazer essa alça [...]com isso articularia ali os grandes negócios, as grandes circulações que ela precisava, ela precisava que o fornecedor dela chegasse a tempo [...] (Eng. Handerson Araújo de Souza, empresário proprietário do grupo GTO, entrevista concedida em 08/08/2019).

O modelo de produção *just in time* utilizado pela montadora não convive em harmonia com a ocorrência de paralisações nos principais acessos à planta - com destaque para a BR-381 e a Via Expressa Leste-Oeste -, importantes meios de conexão da capital do estado com outras regiões do país. Esses são os dois corredores utilizados por fornecedores FIAT. Assim, o sistema viário apresentado no plano urbanístico da OUC oferece novas opções para a chegada e saída da empresa.

O texto da lei que instituiu essa OUC, especificamente em seu artigo quarto, elenca suas finalidades. Dentre elas, algumas exercem especial apelo junto ao setor produtivo:

I – implantar a Via das Indústrias; II – implantar sistema viário secundário, na área limite da operação urbana consorciada, de forma a permitir a conexão leste-oeste naquela porção do município, em consonância com o Plano Diretor Municipal; IV – criar condições para incremento da conectividade metropolitana através de alternativas de deslocamento; VII – desenvolver áreas destinadas às atividades produtivas industriais, comerciais e de prestação de serviços, criando postos de trabalho e gerando incremento na arrecadação municipal; e XI – potencializar as atividades produtivas locais através do estabelecimento de novas alternativas de deslocamento e consequente suporte logístico (Lei Municipal nº 6.147/2016).

A construção da Via das Indústrias, já prevista no Plano Diretor Municipal desde 2007, assim como das vias que deverão ligar a região de Teresópolis ao município de Contagem, constitui objetivo da Operação, ao mesmo tempo em que estabelece os meios para atingir os demais fins acima elencados. É relevante também observar a relação estabelecida entre essas finalidades e o cumprimento de diretrizes já previstas no Plano Diretor Municipal desde 2007 - ainda não implementadas até 2016. Desse modo, o plano dessa OUC unifica interesses públicos expressos no plano diretor aos privados, considerando tanto os dos empreendedores diretamente envolvidos no projeto quanto os dos beneficiários finais da infraestrutura urbana e edílicia a ser instalada, com destaque para a FIAT Automóveis e suas fornecedoras.

A transformação daquele vazio urbano - classificado no Plano Diretor de 2007 como “Área de Interesse Ambiental” pelas suas características topográficas e hídricas - em um território destinado à produção e à moradia, assim como em alternativa de deslocamento para os

fornecedores FIAT, tem custos financeiros elevados assumidos pelos empreendedores, os quais são também responsáveis pelas demais contrapartidas definidas no texto da lei:

I – Transferência para o domínio do município de área não inferior a 5% (cinco por cento) da área definida como ZRM (Zona Residencial Mista), situada dentro dos limites da área da Operação Urbana Consorciada, para usos institucionais;

II – Execução das obras viárias previstas no Plano Urbanístico;

III – manutenção das obras viárias, pelo período de 5 (cinco) anos, a partir do cumprimento da finalidade de uso das mesmas e aceite por parte do Executivo Municipal;

IV – Transferência ao domínio do município de área não inferior a 10% (dez por cento), situada dentro dos limites da área da operação urbana consorciada, destinada a áreas verdes; V – construção de equipamento público, com valor igual a 5% (cinco por cento) das áreas indicadas como ZAE (Zona de Atividades Especiais) no Plano Urbanístico, de acordo com avaliação oficial da Prefeitura Municipal de Betim;

VI – Cercamento das áreas verdes resultantes da operação urbana consorciada;

VII – transferência ao domínio da municipalidade das áreas correspondentes ao sistema viário (Lei Municipal nº 6.147/2016, Art. 7º).

Retiradas as áreas destinadas ao uso coletivo (vias, áreas verdes e áreas reservadas para construção de equipamentos), o que sobra será transformado em espaço para atividades econômicas e residenciais em solo altamente valorizado pela transformação de área de interesse ambiental em área para uso industrial, incluindo serviços e apoio, e residencial:

[...] O privado entra com a parte financeira. Lógico, ele tem que ter a remuneração dele disso. A remuneração, quem dita essa cifra é o mercado. Ele vai investir, o custo de investir é único, um preço só, mas o preço de venda quem vai falar é o mercado, quem vai ditar é o mercado. Então é aí que eu vejo a inserção, é aí que eu vejo onde entra a parceria entre o público e o privado[...] (Eng. Handerson Araújo de Souza, empresário proprietário do grupo GTOP, entrevista concedida em 08/08/2019).

Resta, nas concessões relacionadas à legislação urbanística municipal, a possibilidade de os empreendedores realizarem os lucros que vislumbraram ao assumirem a participação no projeto. Esses lucros não estão garantidos, mas são previstos a partir de uma análise que envolve tendências do mercado imobiliário local, da economia geral do país e da capacidade do grupo de intervir politicamente para viabilizar a realização do projeto. Ao que parece, a possibilidade de sucesso dessa operação é alta, o que é possível afirmar a partir da identificação dos parceiros/investidores que se propuseram a participar do projeto em curso.

Dentre eles vale destacar a PHV Engenharia, empresa líder do Grupo PHV¹⁰⁵, que tem expressiva e reconhecida atuação no mercado imobiliário mineiro e nacional. Além dela, estão presentes profundos conhecedores da região, como o proprietário da Gatti Engenharia, Gustavo Gatti. Herdeiro da família responsável pela construção de diversos empreendimentos na vizinhança da área, o empresário é um dos idealizadores dessa operação e declarou o seguinte:

[...] Nos anos 1970 e poucos, a cidade industrial Juventino Dias não comportava mais indústrias, o meu tio Chicão, que foi prefeito de Contagem, fez o cinco, que foi [...] um estouro de venda, que ocupou muito rapidamente [...].

[...] Ali em Contagem era a fazenda do meu avô [...] Aonde é o Riacho, o Jardim Riacho [...] Onde está instalada a Makro, o Carrefour, essa história toda, ali era a fazenda do meu avô [...] Os Matos, meu nome é José Gustavo de Matos Gatti [...] Meu avô teve dois casamentos, o primeiro casamento os filhos ficaram com o bairro Amazonas, bairro Flamengo, bairro Inconfidentes [...].

[...] Meu pai com meus tios fizeram o Riacho, Novo Riacho, Jardim Riacho, Distrito Industrial Riacho das Pedras que já foi uma outra etapa, então eles fizeram, na época, eles fizeram mais de três, quatro mil lotes que foram vendidos para residencial, que nada mais era do que um apoio a Magnesita [...].

[...] Dos anos 1960 aos anos 1975 mais ou menos [...] incincho de 1980 [...] A minha família mudou um pouco o foco do negócio, aí meu tio Clóvis, que era quem capitaneava, Clóvis de Matos, criou, fez a iluminação pública da 381 até o Riacho, até o Carrefour [...] Fizemos os dois viadutos, o Marte e o Columbia, com recursos próprios [...] Levou telefonia para lá tá, e com isso deu um desenvolvimento que nós tivemos lá só multinacionais, virou um berço de multinacionais [...] Primeiro foi SBE [...] Sociedade Brasileira de Estação, que é fornecedora de torre [...] Dessas peças para montar torre [...] teve Carrefour, Makro, Nestlé, Goodyear, Hilton [...] Linhas Corrente, que era da rainha da Inglaterra [...].

[...] Nos 1970 para os 1980 eu fiz estágio na construção do galpão para a Nestlé, que foi BTS na época e isso foi em 1978, 1979, foi a primeira vez que [...] um galpão teve fabricação sob medida, então nós fizemos um galpão para a Nestlé que eu vi a obra desse galpão, eu estagiei nessa obra [...] Era da minha família, foi da minha família durante trinta anos [...] aí acabou que nós vendemos [...].

[...] Mas aí acabada essa fase, nós ainda tínhamos um milhão e duzentos mil metros atrás do Brasilton [...] E na época, foi até sugestão do prefeito de Contagem nós fazermos um distrito industrial [...] Então foi criado o Distrito Industrial Riacho das Pedras, com área de três mil a 30 mil metros quadrados [...] O meu tio me convidou para fazer parte da equipe comercial, eu fiquei responsável pela comercialização dos imóveis [...] (Relato do empresário Gustavo Gatti, concedido em entrevista realizada no dia 13/06/2019).

O envolvimento desse profundo conhecedor do potencial imobiliário da área e seu entorno, Gustavo Gatti, que depois da experiência relatada acima continuou atuando na região - construindo galpões para terceiros e desenvolvendo condomínios industriais -, indica o potencial de sucesso da OUC Córrego do Pintado. Portanto, não é surpresa que dois

¹⁰⁵ Informação disponível em <https://phvengenharia.com.br/grupo-phv/>, acessada em 28/10/2020.

fornecedores da FIAT Automóveis já estejam produzindo no setor norte da OUC em galpões construídos pela própria Gatti Engenharia em terrenos de sua propriedade. A empresa é líder no processo de constituição da OUC do Córrego do Pintado, proprietária de significativo pedaço de uma área total que ela mesma delimitou para constituir a Operação e sócia responsável pela construção do Distrito Industrial Parque Torino - condomínio industrial com mais de 50% da área total preservada, que foi aprovado em 2012, com infraestrutura urbana completamente instalada e seis galpões industriais já em funcionamento, somando um total aproximado de 100.000 m² de área útil locada.

Em 2013, a Gatti Engenharia iniciou estudos de viabilidade para a aquisição de parte do terreno que hoje conforma a OUC do Córrego do Pintado. À época, foram apresentados à empresa aspectos da legislação urbanística em vigor que não permitiam a transformação do terreno em um distrito industrial tal como feito no Parque Torino. A alternativa apresentada à Gatti Engenharia foi a modelagem de uma OUC similar a uma aprovada na cidade em 2012.

A ideia foi acatada pela empresa, que passou a trabalhar para viabilizar o projeto em parceria inicial com a TOPGEO Consultoria Ltda., com a qual já havia realizado o Parque Torino e que, portanto, conhecia as características físicas e comerciais da região. Além disso, a TOPGEO exercia influência sobre outros proprietários de terras localizadas na região, o que fez dela a responsável pela busca dos demais parceiros, ao todo 13 investidores que viriam a compor o grupo de empreendedores da OUC do Córrego do Pintado.

Formalmente responsável pela operação, já que assina todos os projetos, a TOPGEO Consultoria Ltda., sediada no bairro Jardim Piemont Sul, vizinho à área, na divisa de Betim com o município de Contagem, articulou os parceiros privados para viabilizar a Operação:

[...] São empresas. Todas são S.A. então nós temos lá vários grupos, vários segmentos, tem gente de vários segmentos que faz o aporte lá. O que é a mentalidade? Junta-se um grupo, compra-se um terreno, faz-se a aprovação, faz-se toda a infraestrutura, constrói-se o galpão, ou residencial. O que for galpão, faz-se o aluguel e divide o aluguel proporcional àquilo que cada um entrou. Então nós temos lá inúmeros investidores, investidores até ocultos, que nem do ramo são, mas que acreditaram no projeto [...] (Eng. Handerson Araújo de Souza, empresário proprietário do grupo GTOP, entrevista concedida em 08/08/2019).

Para muitos dos investidores “acreditar no projeto”, conforme diz Handerson Araújo de Souza, é não só acreditar nos parceiros envolvidos e na sua capacidade de realização, mas também avaliar como alto o grau de mercantilização da terra, o que justificaria as apostas no setor imobiliário e as tentativas de manipular a legislação local de uso e ocupação do solo. Por fim, “acreditar no projeto” é ainda avaliar como possível o funcionamento de uma parceria sujeita aos movimentos da política local, já que resta no poder público municipal parte fundamental da realização dos lucros.

A intensidade da confiança dos investidores no sucesso da OUC indica a maior ou menor capacidade de realização da máquina de crescimento. Segundo Molotch (1976), a especulação imobiliária estrutural não tem suas bases no investimento na propriedade, como alguns acreditam. Na verdade, os que atuam nesse mercado sabem (ou percebem por intuição) que está na sua capacidade de influenciar, pela alteração das estruturas socioespaciais futuras, a possibilidade de realizar os lucros almejados em um negócio imobiliário (FIX, 2007).

A GTOP, agente importante na formação do grupo de investidores da OUC do Córrego do Pintado, além de assinar os projetos de infraestrutura está realizando grande parte das obras que envolvem a execução do sistema viário previsto no plano urbanístico. Empresa originalmente vinculada ao setor de agrimensura, transformou-se em um grupo de empresas voltado para o desenvolvimento urbano, mantendo ainda um braço relacionado à sua origem e outros vinculados à execução de obras de infraestrutura urbana e comercialização de imóveis, conforme relata seu proprietário:

[...]Eu sou advindo da topografia, eu tenho uma herança do meu pai que trabalhava com topografia, foi onde me inseri nas atividades de obras de infraestrutura. No caminho disso consegui ir percebendo que haveria um mercado, ou seja, tinha uma demanda incubada, ou seja, além da topografia, eu poderia crescer e acrescentar mais a isso.

Então nasce ali a TOPGEO, que era de topografia, dela nasce a TOPMINAS que é a construtora, ou seja, eu passo a construir, e enxergando essa possibilidade, nasce a TOPMIG, que é a imobiliária.

Eu vi que o mercado precisava de ter o que? Conciliar as informações, existiam as empresas que faziam os projetos, licenciamentos, ponto, parava ali, as empresas que construíam entravam no cenário, ponto, parava ali, e as empresas que faziam intermediação, compra, venda, olhar. O que eu consegui enxergar que, além disso, o consumidor final precisava ter mais informações.

Não é simplesmente ele chegar e comprar um terreno de um corretor. Ele precisava saber se naquele terreno poderia ser instalado o que ele tinha necessidade de instalar. Ele precisava saber se a legislação permitia que ele pudesse instalar ali, se a situação topográfica do terreno permitia a instalação do que ele queria fazer, e fui juntando isso.

Nessa lida, eu vi a necessidade de nascer uma empresa só, estruturar uma só para que ela fizesse isso tudo, eu tinha vários CNPJ's, hoje eu tenho a GTOP que faz isso tudo. (Eng. Handerson Araújo de Souza, empresário proprietário do grupo GTOP, entrevista concedida em 08/08/2019).

Entre os parceiros, cabe salientar também a participação da PHV Engenharia, construtora sediada em Belo Horizonte, desde 1997 e atualmente considerada uma das 30 maiores do país em seu ramo de atuação, segundo publicado no site da empresa¹⁰⁶. O destaque a ela se deve ao total do seu quinhão na área da Operação ser gravado como ZRM (Zona Residencial Mista), inovação que permite o lucrativo uso residencial, algo pioneiro na experiência das operações urbanas betinenses, até então voltadas exclusivamente ao uso industrial.

A inserção em uma vizinhança densamente ocupada parece ter feito com que a construtora vislumbrasse uma oportunidade de negócio. Para além da densidade ocupacional, há que se considerar o baixo padrão construtivo da região resultante do histórico local de ocupação espontânea, o que acabou conferindo à mesma a imagem de espaço periférico à sede de Betim e também de Belo Horizonte. Assim, a constituição de uma nova centralidade em território betinense - capaz de suprir a região de produtos, serviços e moradia de qualidade - parece ter saltado aos olhos da construtora, que trabalha na perspectiva de convencer um novo público a residir na região e não somente trabalhar nela.

Essa possibilidade tem reflexo no conteúdo da lei que instituiu a OUC do Córrego do Pintado. O artigo quarto do texto legal incorpora o uso residencial, a inserção metropolitana e a constituição de uma nova centralidade no espaço urbano betinense como finalidades da lei. Com isso, pode-se dizer que os interesses desse parceiro específico foram responsáveis pela alteração de um padrão pré-existente, uma vez que as OUCs aprovadas anteriormente tinham impedimento para o uso residencial.

É importante observar que dentre os investidores na OUC do Córrego do Pintado é possível identificar os três tipos de agentes presentes em coalizões pró-crescimento, conforme

¹⁰⁶ Disponível em <https://phvengenharia.com.br/phv/>. Acesso em 28/10/2020.

Logan e Molotch¹⁰⁷ (1976, apud FIX, 2007). Os autores indicam existir em coalizões como essas agentes do tipo: acidental, ativo e estrutural. A análise do papel desempenhado pelos parceiros na realização dessa operação desde o seu início permite relacioná-los aos tipos identificados pelos autores.

O primeiro deles, com menor potencial transformador, é o ator rentista passivo que age apenas se beneficiando da ação dos outros atores (tipo de parceiro que o Eng. Handerson Souza relata existir entre os investidores nessa operação). O segundo é o ator ativo que, de acordo com os autores, age como especulador em relação aos preços imobiliários futuros (por meio do controle de áreas propensas a valorização a partir de investimentos privados e públicos)¹⁰⁸. Por fim, o agente estrutural, que em última instância é o real agente da transformação, pois não busca apenas prever o futuro, mas intervém para alterá-lo, modificando as condições que estruturam o mercado e constrói seus lucros (FIX, 2007), no caso a Gatti Engenharia e a GTOP.

Todos os agentes indicados, independentemente de intervirem mais ou menos no processo, lucram com a realização dos objetivos da coalizão pró-crescimento da qual fazem parte. A busca prioritária de coalizões como a constituída no caso da OUC Córrego do Pintado objetiva a promoção de projetos de crescimento da cidade, os quais devem induzir a valorização do solo urbano e assim gerar lucro para os envolvidos. Nesse sentido, os agentes de uma coalizão pró-crescimento trabalham para influenciar o aquecimento do mercado imobiliário, seja através da realização de transformações urbanísticas e arquitetônicas, seja através do direcionamento dos investimentos públicos, o que permitiria criar diferenciações no valor dos terrenos sob seu controle e atuação (RIBEIRO, 2020).

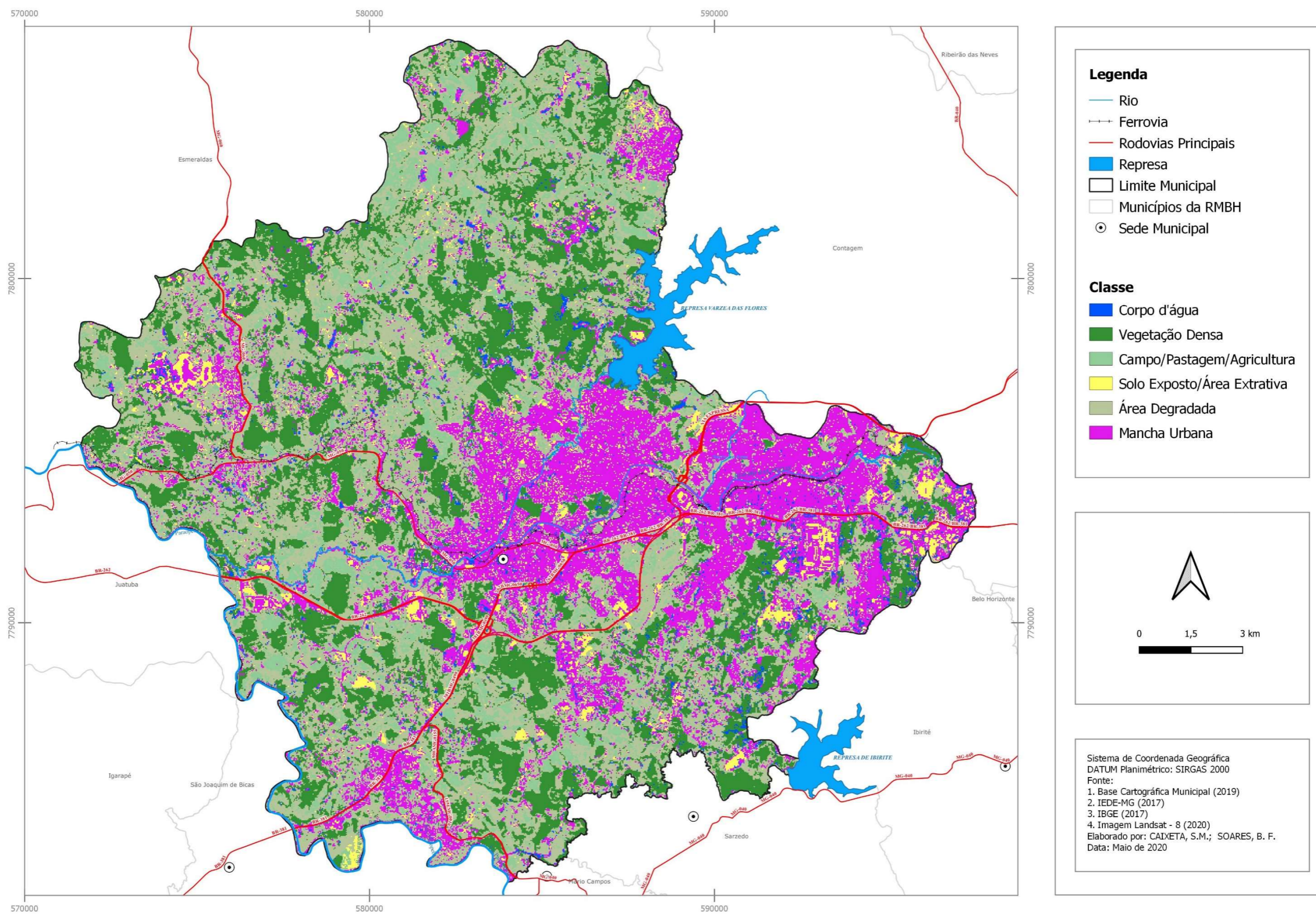
6.5. Duas décadas de coalizões pró-crescimento no exercício do poder indicam a existência de um regime urbano?

No caso de Betim, a resposta à pergunta do subtítulo acima parece ser positiva. As evidências indicam o estabelecimento de um regime urbano de crescimento na cidade no decorrer desses últimos vinte anos. Essa é uma questão que merece ser melhor investigada em estudos posteriores, já que aqui ela é explorada ainda preliminarmente.

¹⁰⁷ LOGAN, John; MOLOTCH, Harvey. The city as a growth machine: toward a political economy of place. In: **The American Journal of Sociology**, Vol. 82, No. 2, pp. 309–332, 1976.

¹⁰⁸ Parte dos terrenos que hoje compõem o limite da operação era de propriedade de familiares de Gustavo Gatti, que durante décadas retiveram a área em desuso esperando o melhor momento para negociá-la.

Figura 52 – Mancha Urbana de Betim em 2020.



Fonte: Indicada no mapa.

No fim deste ano (2020) está sendo concluída a quinta administração do município desde o início do milênio. Três desses ciclos foram liderados por Carlaile Pedrosa - PSDB, um por Maria do Carmo Lara Perpétuo – PT e o atual está sob a coordenação de Vittorio Medioli – PSD. É possível apontar diferenças entre um governo e outro, algo esperado quando administrações lideradas pelo PT e PSDB sucedem-se no poder. Caso seja feita uma análise mais criteriosa, até mesmo os três ciclos de Carlaile Pedrosa são diferentes um do outro.

No entanto, assim como é possível estabelecer o que torna único cada um desses períodos administrativos, é possível também identificar aquilo que os faz parecer similares. Existe um elemento que conduz governos liderados por grupos politicamente adversários pelo mesmo caminho do “empreendedorismo urbano”, fato que Harvey (2006) observou ocorrer na Inglaterra a partir dos anos 1970. Em Betim, esse elemento é a coalizão pró-crescimento que desde 2001 atua com o claro objetivo de explorar a propriedade urbana como mercadoria capaz de gerar dividendos financeiros e políticos.

A OUC do Córrego do Pintado é o retrato dessa realidade. Nela, agentes públicos associaram-se aos privados para realizar obras que buscam atender objetivos comuns e particulares - em comum estão os objetivos explicitados no conteúdo da lei que a regulamentou e que encontram eco no plano diretor municipal; em particular, os interesses não evidenciados no corpo do instrumento legal, mas que em certos momentos são ditos e compreendidos inclusive como legítimos: os interesses financeiros dos empreendedores e os interesses políticos dos agentes públicos.

Assim como a OUC do Córrego do Pintado, três das outras quatro OUCs modeladas no município indicariam a repetição desse mesmo padrão. À exceção da OUC do Córrego Santo Antônio, que objetiva regularizar o Distrito Industrial de Bandeirinhas e implantar um parque municipal, as outras três têm o objetivo implícito de valorizar a terra para apropriação privada de rendas e lucros e criar o ambiente de canteiro de obras que reverte em apoio político para a coalizão no exercício do poder. Todas buscam a criação do ciclo virtuoso de emprego-renda-voto apresentado por Ribeiro (2020).

Os instrumentos apresentados neste capítulo - PPPs, outorgas onerosas, transferência do direito de construir e ferramentas computacionais diversas - têm na sua aplicação a busca desses mesmos fins. Todos procuram incentivar e sustentar o ciclo de obras que têm sido o combustível para o fortalecimento da coalizão pró-crescimento instalada em Betim desde o

início dos anos 2000. A institucionalização da atuação conjunta por meio de parcerias entre agentes públicos e privados permite o estabelecimento de acordos informais e canaliza recursos materiais e não materiais em prol da realização de uma agenda de interesse comum.

A permanência no tempo desse padrão de atuação poderia indicar a ocorrência daquilo que alguns autores têm denominado “regime urbano”, dentre os quais o que segue:

[...]os acordos informais através dos quais o setor público e os interesses privados funcionam juntos, com o fim de desenhar e implementar decisões de governabilidade. Devo enfatizar que estas decisões de governabilidade não se estabelecem com o fim de criá-lo e controlá-lo todo. Têm relação com a capacidade de manejar conflito e aportar soluções a mudanças sociais (STONE, 1989, p. 6, tradução nossa).

Considerando o conceito apresentado acima e as constatações de Casellas (2005), parece ser possível dizer que está estabelecido em Betim um regime urbano. A autora observa que não são todos municípios que contam com um, mas suas definições ajudam a identificar sua existência no caso betinense. Os quatro elementos que a pesquisadora aponta como fundamentais para determinar a ocorrência de um regime urbano parecem estar presentes no município.

O primeiro deles seria a existência de uma agenda comum de realizações construída em conjunto pelos diferentes agentes constituidores da coalizão de poder que governa o município. A existência de uma coalizão de poder configuraria o segundo elemento mencionado como fundamental para definir se há um regime urbano e, caso haja, a coalizão deve ser sustentada por um esquema de cooperação. Por serem estabelecidas através de acordos não formais as coalizões permanecem no tempo por meio de relações de solidariedade e lealdade, confiança e suporte - assim, o esquema de cooperação seria o terceiro elemento. Finalmente, o quarto elemento seria a existência de capacidade da coalizão de poder de mobilizar os recursos necessários para levar a cabo a agenda inicialmente estabelecida – pois, caso contrário, não consegue o apoio necessário para sua manutenção no exercício do poder (CASELLAS, 2005).

Casellas afirma ainda que um regime urbano, dependendo de suas características, pode ser classificado em quatro tipos distintos. Cada uma dessas tipologias é definida pelas prioridades da coalizão no exercício do poder – afinal, não seria possível implantar uma agenda demasiadamente ampla. Assim, são apresentados os regimes urbanos de

manutenção, de crescimento, de desenvolvimento social e progressivo de classe média ¹⁰⁹.

Ao que parece, o caso de Betim é semelhante ao segundo tipo: um regime urbano de crescimento no qual os promotores imobiliários têm sido centrais. Desde o início do milênio, a agenda de governo tem sido desenhada no sentido de priorizar obras públicas e particulares que procuram manter a estrutura urbana municipal adequada para o desenvolvimento econômico, conforme demonstrado no capítulo anterior. As coalizões de poder que administram o município desde então, mesmo com as alternâncias políticas naturais do sistema democrático, têm sido estáveis o bastante para levar adiante obras audaciosas em razão dos recursos que exigem: financeiros, técnicos, organizacionais, políticos ou outros. A relação de cooperação estabelecida entre os parceiros públicos e privados nessa coalizão tem permitido o acesso aos recursos necessários para fazer funcionar a “máquina de crescimento urbano” instalada na cidade nos moldes do que apresentam Logan e Molotch (1976).

A atual conjuntura municipal demonstra que o regime instalado tornou-se influente e poderoso em relação às políticas urbanas municipais. A evidência maior da afirmativa é o fato de que as principais intervenções urbanas em curso no município são de autoria dos parceiros da coalizão que sustenta o regime - com destaque para as OUCs do Córrego do Pintado, das Aroeiras e Nova Betim. Ademais, o planejamento e a realização dessas intervenções têm sido possíveis a partir de um esforço para adequar a legislação municipal e a própria administração pública para dar suporte à execução da agenda desenhada, o que não é algo comum e de fácil viabilização.

Essa agenda tem motivado os mais variados atores para fazer parte do regime urbano voltado ao crescimento de Betim. A troca de um parceiro por outro durante o percurso do tempo não tem sido capaz de interromper o caminho rumo à execução de obras vocacionadas para o desenvolvimento de novos espaços para a instalação de empresas e de unidades habitacionais. Mesmo a alternância política, variável importante a ser considerada, uma vez que poderia romper com o caminho desenhado, como já o fez no passado ¹¹⁰, nas duas últimas décadas não tem sido impedimento à execução de uma agenda fundamental inclusive para viabilizar a consolidação de uma centralidade metropolitana na

¹⁰⁹ Não cabe aqui detalhar essa tipologia – para aprofundamento. Ver Casellas, 2005.

¹¹⁰ A eleição do PT para o executivo municipal betinense nos anos 1990, no seu primeiro ciclo na condução da administração municipal, representou a introdução de uma nova agenda de governo a partir do acesso ao poder de uma nova coalizão política, conforme apresentado anteriormente neste trabalho.

cidade, conforme previsto no PDDI:

*[...]URA considera que el proceso de conseguir una coalición efectiva por un periodo extenso de tiempo es complejo. La coalición creada necesita atraer participantes, necesita convencer de que se puede alcanzar objetivos atractivos para los diferentes agentes partícipes, necesita ofrecer incentivos para mantener el interés de las distintas partes y necesita manejar su relación con el amplio espectro político. Si se consigue satisfacer estas necesidades, una vez establecido un régimen político, éste se convierte en una poderosa fuerza en política urbana[...]*¹¹¹ (CASELLHAS, 2005, p. 145).

A experiência betinense parece demonstrar ser esse o caso em curso no município. Durante o percurso dessas duas últimas décadas, o regime urbano de crescimento instalado tem sido capaz de impor grandes alterações no espaço urbano local, adequando-o aos novos tempos e necessidades, sendo que parte delas são exclusivas dos parceiros e não necessariamente de interesse da população. Sendo assim, a questão que se impõe é se os recursos disponibilizados pelo setor público e privado em algum momento se prestarão a reverter as distorções sociais geradas pela sua própria ação no território municipal ou se continuará, na promessa de desenvolvimento, a gerar mais distorções como as já experimentadas no município desde que uma nova ordem foi instalada com o início das operações da indústria de grande porte em seu território.

¹¹¹ Em livre tradução: “URA (Teoria dos regimes urbanos) considera que o processo de conseguir uma coalisão efetiva por um período extenso de tempo é complexo. A coalisão criada precisa atrair participantes, precisa convencer de que é possível alcançar objetivos atraentes para os diferentes parceiros, precisa oferecer incentivos para manter o interesse das distintas partes e precisa administrar sua relação com o amplo espectro político. Se consegue satisfazer essas necessidades, uma vez estabelecido um regime urbano, este converte-se em uma poderosa força na política urbana.”

Considerações Finais

Para finalizar este trabalho, é oportuno retomar os argumentos de Santos (2006) a respeito da chegada das empresas hegemônicas no espaço urbano. O autor defende a tese de que a organização espacial pré-existente no território usado pelas empresas ocorre em prol do seu bom funcionamento. As transformações impostas pela sua presença impactam diversas dimensões da vida nas cidades, o que inclui a economia, a sociedade, aspectos políticos, culturais, dentre outros que em conjunto têm potencial para criar uma realidade consideravelmente diferente da anterior à sua instalação. O estudioso chega a dizer que muitas vezes as empresas hegemônicas poderiam funcionar como um “elemento de perturbação” (SANTOS, 2006, p. 85), expressão que pode parecer forte, mas que exprime a intensidade das mudanças decorrentes:

[...] Aquela pracinha¹¹² e em volta daquilo não tinha quase nada, eram chácaras, pedaços de fazenda e fazendas em decadência, muito próximas da capital. Eu me lembro que para ir de Belo Horizonte a Betim, você passava de Contagem não tinha mais nada, não tinha nada entre Contagem e FIAT, nada, coisa nenhuma, e do ponto antes da Petrobrás até Betim também não tinha nada não[...] (José Eduardo Lima Pereira, ex-diretor da FIAT Automóveis, em entrevista concedida no dia 07/06/2019).

Figura 53 – Foto da antiga Igreja Matriz de Nossa Senhora do Carmo, na Praça Milton Campos, anos 1960.



Fonte: IBGE (Internet)¹¹³.

¹¹² A pracinha que o entrevistado menciona é a Praça Milton Campos (Figura 53), onde originalmente foi construída a Igreja de Nossa Senhora do Carmo e onde iniciou a ocupação do vilarejo.

¹¹³ Disponível em <https://biblioteca.ibge.gov.br/biblioteca-catalogo.html?id=443523&view=detalhes>. Acesso em 05/11/202.

Os desdobramentos da presença da FIAT Automóveis em Betim podem ser considerados a confirmação daquilo que o autor escreve. Quase cinquenta anos após sua instalação, os impactos gerados contribuíram firmemente para transformar o vilarejo de pouco mais de trinta mil habitantes em um dos principais centros industriais do país. Este trabalho procurou explorar dois deles: um relacionado à estrutura urbana e outro à governança local. A pesquisa apresenta indícios de ter havido considerável alteração em relação ao período anterior aos anos 1970 quando a montadora, acompanhada de outras multinacionais de grande porte, instalou-se no município.

Dessa forma, as hipóteses inicialmente apresentadas são confirmadas pelo estudo realizado. Durante o percurso desses cinquenta anos, a organização do município passou a ser influenciada não só por estímulos locais, mas também por aqueles vinculados a outras esferas de interesse, especialmente os da economia global. Essa assertiva vale tanto para a estrutura física - que teve de se adequar para absorver as demandas da remodelação do processo produtivo da FIAT Automóveis a partir do final da década de 1980 - quanto para a forma como o município tem sido administrado nas últimas décadas, incorporando a prática das parcerias público-privadas como expressão de um possível regime urbano pró-crescimento (CASELLAS, 2005), que já atravessa vários governos.

Obviamente, não se pode desconsiderar o impacto do que ocorreu antes dos anos 1970 em Betim, em particular o que houve a partir da instalação da Cidade Industrial Juventino Dias, em Contagem, nos anos 1940. Naquele período foram criadas as bases que deram suporte à chegada e estabelecimento da montadora na cidade, enquanto no município vizinho a atividade industrial era consolidada e se expandia a ponto de torná-lo o motor do setor no estado. Contudo, anos adiante, a REGAP, acrescida da FIAT, tornaram Betim o combustível e o motor da indústria em Minas Gerais, gerando impactos consideravelmente superiores aos anteriormente percebidos no território municipal e desdobramentos regionais posteriores que merecem ser investigados em trabalhos futuros.

O eixo industrial formado a partir da Cidade Industrial Juventino Dias em direção a Betim hoje se estende para além das fronteiras do município, tendo seguido o percurso das rodovias que cortam seu território. O que antes tinha na Cidade Industrial seu elemento indutor, hoje o tem na FIAT Automóveis que, devido ao processo de “mineirização”, atraiu para suas proximidades uma infinidade de fornecedores, os quais ocuparam o território betinense e de

idades vizinhas - com destaque para Juatuba e Mateus Leme. Se a instalação inicial da montadora gerou reflexos imediatos, principalmente a indução do processo de ocupação espontânea dos milhares de lotes desocupados existentes no município, a mudança do seu processo produtivo na virada dos anos 1980 para os anos 1990 aprofundou o que já vinha ocorrendo e trouxe novidades.

Figura 54 – Ocupação espontânea em frente à FIAT Automóveis, no bairro Jardim Teresópolis, anos 2000.



Fonte: Imagem gentilmente cedida por Jaime Thalles.

O desafio da adequação do território às novas necessidades produtivas da empresa e da estruturação do processo de urbanização por ela induzido parecem ter sido tomados pelo setor da construção civil e pelo setor imobiliário como possibilidade de expansão de suas atividades na cidade. Até fins dos anos 1980, momento anterior à reestruturação produtiva da montadora, muito do que havia sido feito em Betim por aqueles dois setores da economia ainda respondia às questões locais de organização do espaço urbano e oferta de produtos imobiliários para o restrito mercado municipal. A partir de 1990, aquela lógica foi superada e esses setores passaram a atuar em grande medida dando respostas às novas necessidades produtivas da indústria, interferindo sobre o passivo de urbanização existente duas décadas após sua chegada e desenvolvendo o território no sentido de acomodar as necessidades do centro industrial, comercial e de prestação de serviços no qual se transformou o vilarejo dos anos

iniciais da década de 1970.

A constituição no município de coalizões de poder que perceberam no crescimento da cidade a possibilidade da perpetuação dos seus ganhos políticos e financeiros pode ser interpretado como fato gerador das mudanças.

Em um primeiro momento, quando da chegada da empresa, houve o impulso pela indução da expansão do processo. Naquele período inicial, o então prefeito de Betim, Newton Amaral Franco, anunciava publicamente as oportunidades existentes no município e convidava novas empresas e pessoas a se mudar para a cidade¹¹⁴. Não havia o entendimento por parte dos agentes políticos, dos moradores e da própria empresa, segundo relato do seu ex-diretor José Eduardo Lima Pereira, do que viria a ocorrer nos anos que se seguiram:

[...] O Bio era um ser divertido, bom, legal, mas [...] não sabia o que estava acontecendo[...]

[...] A empresa esperava uma transformação da cidade sim, mas superou muito a expectativa, e superou em um aspecto negativo, ou seja, eu, hoje, tenho para mim o seguinte, era impossível resolver, mas a FIAT atraiu muito mais gente do que ela podia absorver[...] (José Eduardo Lima Pereira, ex-diretor da FIAT Automóveis, em entrevista concedida em 07/06/2019).

Posteriormente, já nos anos 1980, aparece nitidamente o processo descontrolado de urbanização em curso. Naquele período, Osvaldo Franco e Tarcísio Braga¹¹⁵, ainda com um orçamento restringido pela lógica centralizadora de recursos em Brasília¹¹⁶, tentavam reverter as ocupações espontâneas no território municipal. A resposta era dada no sentido de impedir a continuidade do processo, o que era feito com o uso da força policial e a edição de instrumentos legais, como a Lei de Uso e Ocupação do Solo da Área Central de Betim, aprovada em 1986:

[...]o Osvaldo¹¹⁷, coitado, não conseguia conter a invasão, porque de noite para amanhecer o dia, e naquela época existia o DOPS, e o DOPS vinha, prendia, aquele trem todo, mas ninguém segurou a invasão[...] (Ex-vereador Fernando Mendonça, em entrevista concedida no dia 02/05/2019).

Nos anos 1990, a chegada ao executivo municipal de uma coalizão de poder que aglutinava o PT, sindicatos de trabalhadores, movimentos sociais e alguns setores vinculados à igreja católica inaugurou mudanças que perpetuariam até os dias atuais. A periferia foi incorporada

¹¹⁴ Conforme entrevista concedida pela ex-prefeita municipal, Maria do Carmo Lara Perpétuo, em 26/03/2019.

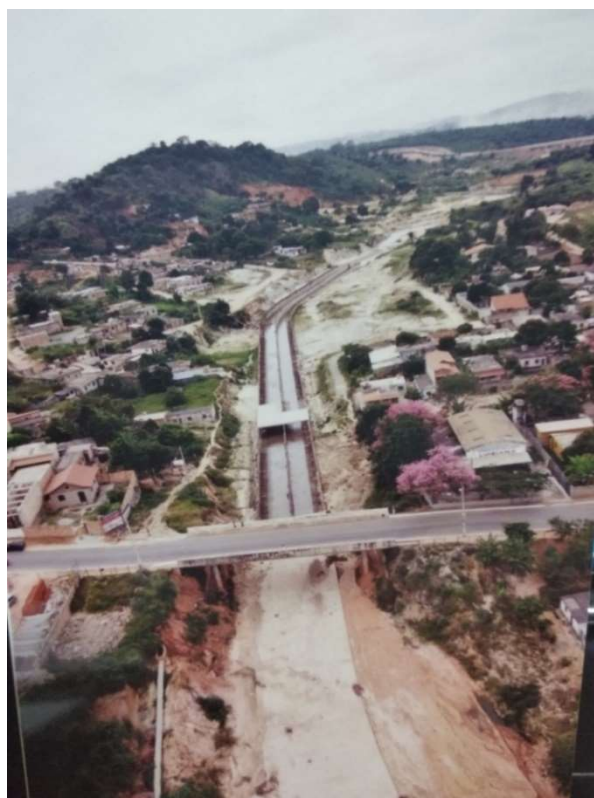
¹¹⁵ Em substituição a Newton Amaral Franco, que reassumiu o executivo municipal em 1983, mas faleceu em 1985.

¹¹⁶ À época o regime ditatorial militar centralizava politicamente e financeiramente as ações do Estado na capital.

¹¹⁷ Osvaldo Franco, prefeito municipal entre 1977/1982 e entre 1989/1991, ano em que faleceu.

às coalizões que interferem na construção da agenda urbana local, rompendo com o padrão pré-existente e inserindo na agenda de governo uma pauta antes considerada marginal: a oferta de serviços e infraestrutura urbana nas áreas de ocupação espontânea. Paralelamente, naquele período foi iniciada a prática de abrir a administração à participação de agentes externos, por meio dos conselhos de políticas públicas e do Orçamento Participativo. O orçamento municipal já inflado pela crescente arrecadação de ICMS oriunda da reestruturação produtiva da FIAT Automóveis permitia a execução de obras que urbanizavam espaços precários, estruturando a ocupação futura, abrindo frentes ao mercado imobiliário formal e, por fim, criando espaços de produção.

Figura 55 – Obra de construção da Avenida Riacho das Areias¹¹⁸, na altura do Jardim das Alterosas, 1999.



Fonte: Imagem gentilmente cedida por Jaime Thalles.

A realização de grandes obras estruturantes do território municipal parece ter ajudado a pavimentar o caminho para que os promotores imobiliários se aproximassem da administração pública local. A partir de 2001, eles foram incorporados às coalizões de poder, quaisquer que

¹¹⁸ A Av. Riacho das Areias liga a região central de Betim à região de Teresópolis, nas proximidades da FIAT Automóveis. Ela segue paralela ao leito da BR-381/262 e articula as regiões de Teresópolis, Imbirucu e Alterosas com a sede municipal, o que antes ocorria através da rodovia.

fossem as tendências ideológicas dos governos. Coalizões compostas por partidos nacionalmente identificados como de esquerda ou de direita têm, desde então, atuado no município de forma muito similar no que diz respeito ao incentivo ao estabelecimento de parcerias com a iniciativa privada, em especial com o setor da construção civil e com o imobiliário.

Os últimos governos instalados desde 2001 têm facilitado a atuação lucrativa desses setores em território betinense, o que fazem não somente pela realização de obras públicas, mas também por meio do suporte à realização de intervenções privadas. As legislações urbanísticas municipais editadas a partir de 2007 têm explorado formas de potencializar a atuação dos promotores imobiliários e de aproximá-los da administração pública local. Além disso, o uso de instrumentos de tecnologia da informação e comunicação tem contribuído para tornar ágeis e menos dispendiosos determinados procedimentos de licenciamento de obras.

A partir de 2012, foram iniciados grandes projetos urbanos por parcerias público-privadas em território municipal, que têm no instrumento das Operações Urbanas Consorciadas a forma de garantir sua viabilidade legal. Desde aquele ano, quatro OUCs foram aprovadas: duas em 2012, uma em 2016 e a última em 2019, o que permite dizer que todos os prefeitos desde então aprovaram ao menos uma em cada gestão. Atualmente, uma quinta operação está em processo de discussão para aprovação junto ao legislativo municipal.

Todas as operações aprovadas têm no incremento da atividade produtiva de impacto no município um objetivo declarado. O uso residencial, inclusive, não está previsto nas duas primeiras, aprovadas no governo do PT em 2012. Esse uso somente foi permitido nas duas últimas, que assim projetam a constituição de novas centralidades em território municipal, estando uma delas ancorada na construção do Aeródromo Inhotim.

Nenhuma das OUCs betinenses conta com aporte de recursos financeiros públicos, mas todas são viabilizadas com alterações de parâmetros de uso e ocupação do solo permitidas por um processo de flexibilização da legislação urbanística. Assim, com a perspectiva de lucros futuros gerados pela mercantilização da terra urbana valorizada pelos novos parâmetros, o setor privado realiza obras que o setor público sustenta não mais ter condições de financiar. O ciclo de obras, que gera renda e votos, tem garantido a perpetuação de um mesmo tipo de coalizão de poder, o que ajudaria a identificar a existência de um regime urbano pró-crescimento em Betim.

Figura 56 – Fotografia panorâmica dos condomínios industriais Parque Mondovi, em primeiro plano, e Parque Torino, ao fundo.



Fonte: Miranto Engenharia (Internet)¹¹⁹.

¹¹⁹ Disponível em <http://www.miranto.com.br/index.php/project/condominio-parque-mondovi/>. Acesso em 05/11/2020.

Quadro 2 – Principais eventos relacionados à industrialização, ao desenvolvimento urbano e a atuação de grupos políticos e do Estado nas últimas décadas.

PERÍODO	MARCO NA INDÚSTRIA	MARCO NO URBANO	AÇÃO DO ESTADO	GOVERNO
...1967	Pequenas e médias siderurgias e cerâmicas na sede e a Cidade Industrial Juventino Dias em Contagem.	Aprovação de inúmeros loteamentos às margens da BR-381 entre a Cid. Industrial e a sede de Betim.	Ação voltada para cuidados com a sede municipal.	Políticos de tradicionais famílias locais.
1968 / 1976	REGAP (1968) em decorrência da política de expansão da Petrobrás. Reestruturação econômica mundial traz a FIAT (1976), FMB e KRUPP para Betim.	Ocupação inicial loteamentos aprovados de 1940 a 1970. Primeiras leis urbanas em Betim. Criação da RMBH e do PLAMBEL.	Ação voltada para cuidados com a sede municipal e atendimento da grande indústria que se instalava no município.	Surgimento de Newton Amaral Franco, o Bio. Prefeito eleito duas vezes. Deu início a um novo ciclo na política local.
1977 / 1992	Consolidação da presença da FIAT e chegada de outras indústrias de capital internacional em Betim.	Intensa e rápida ocupação espontânea dos loteamentos aprovados nas décadas anteriores nas proximidades da FIAT, REGAP, FMB e KRUPP. Em 1986 foi aprovada a LUOS da área central de Betim.	Ação voltada para a adequação da área central aos novos tempos com muitas obras de infraestrutura. O modelo administrativista procurava proteger a sede do processo em curso nas suas bordas.	Bio elege seu candidato, Osvaldo Franco em 1976 e os dois dominam a política local até início dos anos 1990. A morte prematura de ambos gera o ambiente para o aparecimento de novas lideranças vinculadas à periferia.
1993 / 2000	Introdução e consolidação do modelo flexível de produção pela FIAT automóveis em Betim.	Estruturação da periferia com obras de infraestrutura, construção de equipamentos e disponibilização de serviços urbanos. Articulação física da periferia com a sede. Aprovação do plano diretor de 1996.	Quebra do modelo administrativista em curso até então para a implantação de um modelo de governança colaborativa. Abertura da gestão municipal à participação de movimentos sociais, associações de moradores, sindicatos de trabalhadores e entidades de classe e empresariais.	Surgimento de novas lideranças comprometidas com a periferia de Betim. Eleição do PT para seu primeiro ciclo no executivo municipal, de 1993 a 2000.
2001 / 2020	FIAT Automóveis Betim passa a ser a principal planta industrial da empresa globalmente. O município transforma-se no principal centro industrial do estado de Minas Gerais e um dos principais do país.	Articulação viária e saneamento ambiental da bacia do rio Betim. Distritos industriais com investidores privados. Intensificação das atividades do setor terciário leva à condição de centralidade metropolitana. Mercado imobiliário local com oferta de produtos variados em uso e valor. Legislação urbana com parâmetros flexíveis.	Fim do ciclo de governança colaborativa em direção ao modelo de empresariamento urbano com foco nas parcerias público-privada. Disponibilização de instrumentos de gestão e urbanos que incentivam a aproximação entre público e privado.	PSDB, PT e outros partidos à frente do executivo municipal. Ideologias à parte, todos apostaram no modelo de empresariamento urbano. Atual prefeito consolida sua liderança na política local e inaugura novo ciclo. Representatividade local nos legislativos estadual e federal volta a ser nula depois de 25 anos.

Fonte: Elaboração própria.

Ao que parece, desde o início dos anos 2000, a coalizão de poder constituída no município dá sustentação a um regime urbano pró-crescimento. Os setores nela representados estariam se mantendo estáveis desde então, apesar da alternância de seus representantes no decorrer de

quase vinte anos, com idas e vindas de diversos deles. Os agentes políticos, apesar de se revezarem no exercício do poder, trabalham sempre pela garantia do sucesso do regime instalado, seja contratando obras públicas, seja dando o suporte necessário para que obras privadas ocorram em quantidade, variedade e amplitude de interesses atendidos. Eles representam na coalizão interesses da sede tradicional e também os da periferia, o que parece garantir controle sobre movimentos radicais, como os que ocorreram no passado em prol da divisão do município¹²⁰.

Figura 57 – Anúncio das obras da OUC do Córrego do Pintado, realizadas em parceria com a iniciativa privada.



Fonte: YouTube (Internet) ¹²¹.

O setor industrial, que ainda sustenta a economia do município, tem nos esforços recentes pela modernização das instalações produtivas motivos para se sentir representado nesse regime. Em paralelo, os setores vinculados ao comércio e aos serviços veem na expansão da sua representatividade na economia local justificativa para apoiar a coalizão de poder estabelecida. Mesmo com a perda da relevância política que suas entidades de classe tiveram no passado recente, já que CDL Betim e ACIABE¹²² deixaram de ter voz nestes últimos quatro anos, esses setores parecem enxergar na pessoa do prefeito municipal atual e no

¹²⁰ Conforme relato feito pelo ex-prefeito municipal, Jêsus Mário de Almeida Lima, em 12/04/2019.

¹²¹ Disponível em <https://youtu.be/KPbiyUzZLcI>. Acesso em 06/11/2020.

¹²² Associação Comercial, Industrial, Agropecuária e de Serviços de Betim – ACIABE, atual Associação Comercial e Empresarial de Betim - ACE Betim.

anterior seus legítimos representantes na coalizão de poder¹²³.

Por fim, cabe ressaltar os setores da construção civil e imobiliário, que na verdade trabalham como o elemento que unifica o todo ao atender a demanda de cada um deles. A dinamicidade das suas atividades é o que parece sustentar a existência desse regime urbano pró-crescimento. Assim como nos demais setores, os agentes que os representam trocam de posição, tendo em determinado momento maior ou menor influência sobre a condução da agenda. Todavia, independentemente de quais sejam seus representantes, eles trabalham pela definição de uma variedade de obras que atenda aos interesses de parceiros que atuam em distintos ramos do setor, como o de obras públicas, o de infraestrutura urbana e de edificações, o de obras privadas residenciais voltadas para as classes de renda alta, média e baixa, o de obras privadas para atendimento das indústrias instaladas no município, o de obras comerciais, o de empresas loteadoras e outras.

Até esse momento, o sugerido regime pró-crescimento indica ter na realização de obras a sua sustentação política e financeira. No entanto, as bases para expansão das suas atividades estão desenhadas com a aprovação no município, em 2015, de legislação que permite a realização de parcerias público-privadas. O novo instrumento prevê a ação conjunta também para a prestação de serviços para a população e para a construção e operação de equipamentos públicos, territórios ainda inexplorados na experiência local.

Em 2015, foram apresentadas pela prefeitura, em seu site oficial¹²⁴, três PPPs para modelagem. Duas das propostas eram voltadas para a prestação de serviços públicos (uma para limpeza urbana e outra para iluminação pública) e a terceira previa a construção e operação do novo parque de exposições do município. Nenhuma delas, entretanto, chegou a ser efetivada ainda.

Os desdobramentos da presença da FIAT Automóveis no município, conforme dito anteriormente neste trabalho, são uma tradução extemporânea do que ocorreu nos países centrais a partir dos anos 1970. Betim, município globalizado (PRETECEILLE, 1994), acomodou a indústria hegemônica, que pouco depois introduziu seu novo modelo produtivo. As mudanças impostas pela reestruturação da montadora levaram ao aprofundamento dos

¹²³ Vittorio Medioli e Carlaile Pedrosa são empresários estabelecidos na cidade. O primeiro, proprietário do Grupo SADA, e o segundo, comerciante tradicional do município.

¹²⁴ Disponível em http://www.betim.mg.gov.br/prefeitura_de_betim/ppp/42179;36173;0747;0;0.asp. Acesso em 06/11/2020.

impactos ocasionados pela sua instalação, em 1976, que já não eram poucos.

No território municipal, foi intensificado o uso industrial com a chegada de novos fornecedores, que assim passaram a requerer instalações adequadas aos novos tempos e bem próximas à planta da montadora. Os condomínios industriais em construção ficam a poucos quilômetros da empresa e acomodam galpões feitos em regime *built to suit* para atender às particularidades do processo produtivo das locatárias.

Em paralelo, buscando contornar os históricos problemas de acesso à planta da FIAT Automóveis, esses condomínios, a exemplo do Parque Torino e Parque Mondovi, da Gatti Engenharia, têm implantado alternativas viárias audaciosas e de custo elevado. No sistema *just in time* utilizado pela montadora, as vias urbanas viram extensões da sua linha de produção (COSTA, 2003), o que exige boa qualidade do sistema viário municipal, assim como trânsito livre pelas vias que conectam as fornecedoras à FIAT. A OUC do Pintado, por exemplo, prevê a construção do Condomínio Industrial Parque Mondovi e da Via das Indústrias, dois suportes fundamentais para o sucesso do modelo produtivo flexível utilizado pela montadora.

Até esse ponto da história, o regime urbano pró-crescimento identificado no município tem sido instrumental. Entretanto, ele pode ser mais, já que os agentes presentes na coalizão de poder ainda não realizaram a terceirização de serviços públicos e da operação de equipamentos públicos, o que pode ser viabilizado pela lei de PPPs já aprovada em Betim. Assim, o que a experiência atual sugere é que a atuação do regime instalado tem ocorrido em projetos de interesse direto da montadora e suas fornecedoras. Grande parcela do que está vinculado à reprodução da sua força de trabalho no espaço urbano municipal ainda não se tornou foco da atenção do regime urbano – pode ser dito que especialmente a oferta de serviços como saúde e educação, os quais ainda têm sido oferecidos diretamente pelo poder público ou pela iniciativa privada, mas de forma desconectada e sem o uso das PPPs.

Parece ser nesse campo que se encontra a possibilidade de expansão das atividades do regime pró-crescimento identificado em Betim. Em outros locais, nos países centrais e já mesmo no Brasil, empresas concessionárias de serviços públicos que muitas vezes são do setor da construção civil já entraram nesse mercado. Assim, conforme ocorrido em tantos lugares onde diversas PPPs têm sido modeladas para a provisão de serviços públicos conjugados à construção de equipamentos, parece ser esse o próximo passo a ser dado em Betim para

sustentar as necessidades políticas e financeiras da coalizão de poder.

As três tentativas apresentadas em 2015 não foram adiante, o que não impede que outras venham a ser desenvolvidas. A administração pública já tem solicitado às construtoras que atuam na cidade, ainda em regime de contrapartida aos seus empreendimentos, a execução de obras de postos de saúde e unidades de educação infantil¹²⁵.

Entre construir equipamentos e operar os serviços neles ofertados o caminho pode ser longo, mas já está desenhado na legislação municipal.

Assim, quase cinquenta anos após sua instalação em Betim, a FIAT Automóveis e o processo no qual ela está inserida continuam transformando o município nas mais diversas dimensões. A estrutura urbana local já não é a mesma de antes, como também não é o modelo de governança observado na cidade. As mudanças ainda em curso ao que parece continuarão, já que um dos pilares do modelo, o desenvolvimento da tecnologia da informação e comunicação, é algo que parece não ter limites. Da mesma forma, a mobilidade do capital financeiro utilizado para viabilizar a produção industrial e a construção das cidades também não mostra tendência a diminuir. Pelo contrário, a financeirização da produção das cidades, padrão em inúmeras delas nos países centrais e em introdução no Brasil, é algo que também poderá influir no futuro de Betim, o que merece atenção em outros estudos.

A construtora MRV faz parte da coalizão de poder que sustenta o regime urbano local e já opera nessa lógica: possui empreendimentos residenciais e condomínios industriais em construção e em operação no município, os quais são de porte superior ao comumente encontrado. Em apenas um dos seus condomínios residenciais na cidade, aguardam aprovação mais de quatro mil apartamentos voltados para o mercado popular. Em outro, o Parque Industrial de Betim, inicialmente aprovado pela OUC das Aroeiras, em 2012, são desenvolvidos mais de seis milhões de metros quadrados de espaço voltado para atividades produtivas, o que a empresa divulga como o maior em implantação no país¹²⁶.

Para finalizar, vale ainda considerar que, apesar de todas as transformações percebidas no município em decorrência da presença da montadora, sua permanência em território betinense

¹²⁵ No site da prefeitura encontra-se disponível o mapa de alvarás de construção em vigência e nele estão explicitados todos aqueles que contém contrapartidas, dentre as quais algumas com a previsão de construção de equipamentos públicos.

¹²⁶ Disponível em <http://www.parqueindustrialbetim.com.br/>. Acesso em 06/11/2020.

não é uma certeza absoluta. Assim como no passado, quando Turim sofreu com o processo de reestruturação da economia global e seus desdobramentos sobre a indústria automobilística local¹²⁷, nada impede que no futuro Betim possa experimentar algo similar. A recente fusão da montadora italiana com a americana Chrysler, constituindo a FIAT Chrysler Automobiles – FCA, ainda não teve tempo suficiente para gerar impactos sobre a produção da planta betinense, assim como influenciar seu destino. A experiência de outras cidades no mundo, inclusive a de Turin, permite compreender que a diversificação da economia municipal é fundamental para a sobrevivência em período de transformações - como as que o mundo vive de forma cada vez mais acelerada desde os anos 1970.

A pergunta que merece respostas em outros estudos é se Betim está preparada para possíveis mudanças nesse sentido ou se tudo o que ocorreu desde a instalação da empresa hegemônica serviu apenas aos seus interesses.

¹²⁷ Para mais informações ver Prat e Mangili (2016).

REFERÊNCIAS

ARANTES, Pedro Fiori. Da (anti)reforma urbana brasileira a um novo ciclo de lutas nas cidades. **Correio da Cidadania**, São Paulo, 12 nov. 2013.

ARANTES, Pedro Fiori. O ajuste urbano: as políticas do banco mundial e do bid para as cidades. **Pós. Revista do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Fauusp**, São Paulo, n. 20, 1 dez., p. 60-75, 2006.

BALDEZ, Miguel Lanzellotti. A luta pela terra urbana In, RIBEIRO, Luiz Cesar de Queiroz (org.). **Reforma urbana e gestão democrática: promessas e desafios do Estatuto da Terra**. Rio de Janeiro: Revan, FASE, 2003.

BETIM. PREFEITURA MUNICIPAL DE BETIM. (org.). **PED - Plano Estratégico de Desenvolvimento do Município de Betim**. Betim: PMB, v.1-14, 2008.

BODDY, Martin. Reestruturação industrial: pós-fordismo e novos espaços industriais: uma crítica. In: VALLADARES, Licia do Prado; PRÉTECEILLE, Edmond. **Reestruturação urbana tendências e desafios**. São Paulo: Nobel; (Rio de Janeiro: Instituto de Pesquisas Universitárias do Rio de Janeiro), 1990.

BOTELHO, Adriano. Reestruturação produtiva e produção do espaço: o caso da indústria automobilística instalada no Brasil. **Revista do Departamento de Geografia**, [S.L.], v. 15, p. 55-64, 2002.

BRASIL. Lei Federal nº 14/1973. **Estabelece as regiões metropolitanas de São Paulo, Belo Horizonte, Porto Alegre, Recife, Salvador, Curitiba, Belém e Fortaleza**. Brasil, 1973.

BRASIL. Lei Federal nº 6.766/1979. **Dispõe sobre o Parcelamento do Solo Urbano e dá outras Providências**. Brasil, 1979.

BRASIL. Lei Federal nº 10.257/2001. **Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências**. Brasil, 2001.

BRASIL, Betim. Lei Municipal nº 862/1968. **Institui O Plano Diretor Urbanístico de Betim, Aprova Suas Diretrizes, Fixa Normas Para Suas Execuções e Dá Outras Providências**. Betim, MG, 1968

BRASIL, Betim. Lei Municipal nº 2.963/1996. **Plano Diretor do Município de Betim**. Município de Betim. Betim, MG, 1996.

BRASIL, Betim. Lei Municipal nº 4.574/2007. **Dispõe sobre a revisão do Plano Diretor do Município de Betim**. Betim, MG, 2007.

BRASIL, Betim. Lei Municipal nº 5.034/2010. **Dispõe sobre a outorga onerosa do direito de construir, nos termos dos arts. 80 e 81 da Lei nº 4.574, de 02 de outubro de 2007**. Município de Betim. Betim, MG, 2010.

BRASIL, Betim. Lei Municipal nº 5.035/2010. **Dispõe sobre a transferência do direito de construir, nos termos dos arts. 85 e 86 da Lei nº 4.574, de 02 de outubro de 2007.** Município de Betim. Betim, MG, 2010.

BRASIL, Betim. Lei Municipal nº 5.177/2011. **Dispõe sobre a revisão do Plano Diretor do Município de Betim.** Betim, MG, 2011.

BRASIL, Betim. Lei Municipal nº 5.245/2012. **Institui a operação urbana consorciada, em conformidade com o art. 84 da Lei Municipal nº 7.574/2007 – Plano Diretor, e dá outras providências.** Município de Betim. Betim, MG, 2012.

BRASIL, Betim. Lei Municipal nº 5.618/2013. **Dispõe sobre Programa Municipal de Parcerias Público-Privadas. Município de Betim.** Betim, 2013.

BRASIL, Betim. Lei Municipal nº 6.147/2016. **Institui a operação urbana consorciada do Córrego do Pintado, e dá outras providências.** Município de Betim. Betim, MG, 2016.

BRASIL, Betim. Lei Municipal nº 007/2018. **Dispõe sobre a revisão do Plano Diretor do Município de Betim.** Betim, MG, 2018.

BRASIL, Betim, Lei Municipal nº 6.615/2019. **Institui a operação urbana consorciada “Nova Betim” e dá outras providências.** Município de Betim. Betim, 2019.

CAMARGOS, Elisângela de Oliveira. **Movimentos migratórios e pendulares na RMBH: o caso de Betim no final do século XX.** 2006. 104 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Demografia, Faculdade de Ciências Econômicas, Belo Horizonte, Belo Horizonte, 2006.

CASELLAS, Antònia. Aproximaciones teóricas para el análisis de la transformación urbana: urban regime analysis en el contexto europeo. **Documents D’Anàlisi Geogràfica**, Barcelona: Universitat Autònoma de Barcelona, 46, 2005, p. 139-147.

CEURB - Centro de Estudos Urbanos da Universidade Federal de Minas Gerais (Belo Horizonte). **Relatório Final do Projeto Desenvolvimento Urbano de Betim.** Belo Horizonte, 1994.

CORRÊA, Roberto Lobato. Sobre agentes sociais, escala e produção do espaço: um texto para discussão. In: CARLOS, Ana Fani Alessandri; SOUZA, Marcelo Lopes de; SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. **A produção do espaço urbano: agentes e processos, escalas e desafios.** São Paulo: Editora Contexto, 2016. p. 240.

COSTA, Geraldo Magela. Consequências socioespaciais de grandes projetos industriais: o caso da FIAT Automóveis, Betim/Região Metropolitana de Belo Horizonte. In: GONÇALVES, Maria Flora; BRANDÃO, Carlos Antônio; GALVÃO, Antônio Carlos. (Org.) **Regiões e cidades, cidades nas regiões: o desafio urbano regional.** São Paulo: Editora UNESP: ANPUR, 2003.

COSTA, Geraldo Magela; FLORES, Carlos Eduardo. A Expressão Sócio-Econômica e Espacial da Dinâmica Ocupacional na Região Metropolitana de Belo Horizonte. In: COSTA, Heloísa Soares de Moura. **Novas periferias metropolitanas - A expansão metropolitana em Belo Horizonte: dinâmica e especificidades no eixo sul. dinâmica e especificidades no Eixo Sul.** Belo Horizonte: Editora C/Arte, 2006, p. 35-46.

COTA, Daniela Abritta. **A parceria público-privada na política urbana brasileira recente: reflexões a partir da análise das operações urbanas em belo horizonte.** 2010. Tese (Doutorado) - Curso de Geografia, Departamento de Geografia, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2010.

CURY, Paula Balli. Paisagem mental e urbana: a singularidade do bairro Cidade Jardim em Belo Horizonte. In: **3º Colóquio ibero-americano paisagem cultural, patrimônio e projeto: desafios e perspectivas, 2014.** Anais. Belo Horizonte: IEDS, 2014.

DAVIS, Mike. **Planeta Favela.** São Paulo: Boitempo, 2006.

DINIZ, Clélio Campolina. **Estado e capital estrangeiro na industrialização mineira.** Belo Horizonte: UFMG-PROED, 1981. 256 p.

FERRÃO, João. Governança, governo e ordenamento do território em contextos metropolitanos. In: FERREIRA, Álvaro; RUA, João; MATTOS, Regina Célia de. **Metropolização do espaço: gestão territorial e relações urbano rurais.** Rio de Janeiro: Consequência, 2013. p. 255-282.

FIX, Mariana. A fórmula mágica da parceria público-privada: operações urbanas em São Paulo. **Cadernos de Urbanismo,** Rio de Janeiro: Prefeitura Municipal do Rio de Janeiro, n. 3, p. 1-15, 2004.

FIX, Mariana. **São Paulo cidade global: fundamentos financeiros de uma miragem.** São Paulo: Boitempo, 2007.

FIX, Mariana. Uma ponte para a especulação: ou a arte da renda na montagem de uma. **Caderno CRH,** São Paulo, v. 22, n. 55, p. 41-64, abr. 2009.

FIX, Mariana. **Financeirização e transformações recentes no circuito imobiliário no Brasil.** 2011. 288 f. Tese (Doutorado) - Curso de Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Econômico, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2011.

FRANÇA, Barbara Lúcia Pinheiro de Oliveira.; MELO, Erick Omena de. Propostas de Levantamento e Análise de Coalizões. Roteiro prático. **Observatório das Metrôpoles INCT,** Rio de Janeiro, 23, p. 2019. Mimeo.

FRANÇA, Barbara Lúcia Pinheiro de Oliveira; MELO Erick Omena de. Propostas de Levantamento e Análise de Coalizões. Roteiro teórico. **Observatório das Metrôpoles INCT,** Rio de Janeiro, 33, p. 2019. Mimeo.

HARVEY, David. Do administrativo ao empreendedorismo: a transformação da governança urbana no capitalismo tardio. In: HARVEY, David. **A produção capitalista do espaço.** São Paulo: Annablume Editora, 2006, 2 ed., p. 163-190, 2006.

HILL, Rkhard Child. As divisões do trabalho no sistema manufatureiro global: tendências contrastantes na indústria automobilística mundial. In: VALLADARES, Lícia; PRETECEILLE, Edmond. **Reestruturação urbana tendências e desafios.** São Paulo: Nobel, 1990. p. 227.

JARAMILLO, Samuel; CUERVO, Luís Mauricio. Tendências recentes e principais mudanças na estrutura espacial dos países latino-americanos. In: VALLADARES, Lícia; PRETECEILLE, Edmond. **Reestruturação urbana tendências e desafios**. São Paulo: Nobel, 1990. p. 227.

JOUVE, Bernard. **Cuestiones sobre gobernanza urbana**. Barcelona: Fundació Carles Pi i Sunyer, 2005. 169 p.

LEMO, Mauro Borges; DINIZ, Clélio Campolina; SANTOS, Fabiana Borges Teixeira dos; CROCCO, Marco Aurélio Afonso; CAMARGO, Otávio. **O arranjo produtivo da rede FIAT de fornecedores**. Rio de Janeiro, Instituto de Economia/UFRJ. Arranjos e Sistemas Produtivos Locais e as Novas Políticas de Desenvolvimento Industrial e Tecnológico, 2000.

LOGAN, John; MOLOTCH, Harvey. The city as a growth machine: toward a political economy of place. In: **The American Journal of Sociology**, Vol. 82, No. 2, p. 309–332, 1976.

MARCUSE, Peter; KEMPEN, Ronald van (Orgs.). **Globalizing cities: a new spatial order?** Oxford; Malden, Mass: Blackwell publishers, 2000.

MARICATO, Ermínia. As idéias fora do lugar e o lugar fora das idéias. In: MARICATO, Ermínia. **A cidade do pensamento único: desmanchando consensos**. desmanchando consensos. Petrópolis: Vozes, 2000.

MARINGONI, Gilberto. A maior e mais ousada iniciativa do nacional-desenvolvimentismo. **Desafios do Desenvolvimento**, Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada – IPEA, São Paulo, v. 13, n. 88, 13 nov. 2016. Disponível em: www.ipea.gov.br/desafios/index.php?option=com_content&view=article&id=3297&catid=28&Itemid=39. Acesso em: 28 ago. 2020.

MONTE-MÓR, Roberto Luiz de Melo. Planejamento Urbano no Brasil: emergência e consolidação. **Etc, Espaço, Tempo e Crítica**: Revista Eletrônica de Ciências Humanas e Sociais e outras coisas, Rio de Janeiro, v. 1, n. 1(4), p. 71-96, 15 jun. 2007.

OLIVEIRA, Francisco de. Acumulação monopolista, estado e urbanização: a nova qualidade do conflito de classes. In: MOISES, José Álvaro *et al.* (Org.). **Contradições urbanas e movimentos sociais**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1977. p. 65-76

OLIVEIRA, Francisco de. O Estado e o urbano no Brasil. **Espaço & Debates**, São Paulo, v. 6, p. 37, jun-set, 1982.

OLIVEIRA, Francisco de. **Crítica à razão dualista: o ornitorrinco**. São Paulo: Boitempo Editorial, 2003. 150 p.

PEREIRA, Álvaro Luís dos Santos. **Intervenções em centros urbanos e conflitos distributivos: modelos regulatórios, circuitos de valorização e estratégias discursivas**. 2016. Tese (Doutorado em Direito Econômico e Financeiro) - Faculdade de Direito, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2015.

PINTO, Terezinha de Assis. **A história da construção de Betim: espaço geográfico construído por gente**. Betim, 1997. 142 p.

PLAMBEL - **Planejamento da Região Metropolitana de Belo Horizonte**: O mercado da terra na Região Metropolitana de Belo Horizonte. 2. ed. Belo Horizonte: PLAMBEL, 1987. 212 p.

PRAT, Anna; MANGILI, Simone. Turin Case Study. In: CARTE, Donald K. (Org.). **Remaking Post-Industrial Cities: Lessons from North-America and Europe**. New York: Routledge, 2016. p. 210-231.

PRETECEILLE, Edmond. Cidade globais e segmentação social. In: RIBEIRO, Luiz César Queirós; SANTOS JUNIOR, Orlando. (Org.). **Globalização, fragmentação e reforma urbana: o futuro das cidades brasileiras na crise**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1994.

REURBE. Betim: Prefeitura Municipal de Betim, v. 1, n. 0, 2012.

RIBEIRO, Luiz Cesar de Queiroz. As metrópoles e do direito à cidade na inflexão ultraliberal da ordem urbana brasileira. Texto para discussão interna. **Observatório das Metrôpoles**. Rio de Janeiro, 2020.

RIBEIRO, Luiz Cesar de Queiroz; FERREIRA, Carlos Henrique Carvalho. Notas sobre uma problemática para o Brasil em torno dos conceitos de economia política da cidade e regimes urbanos. Texto para discussão interna. **Observatório das Metrôpoles**. Rio de Janeiro, 2018.

ROLNIK, Raquel. Dez anos do Estatuto da Cidade: das lutas pela reforma urbana às cidades da copa do mundo. In: RIBEIRO, Ana Clara Torres; VAZ, Lilian Fessler; SILVA, Maria Lais Pereira da. (Org.) **Leituras da Cidade**. 2. ed. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2012. p. 87-104.

SANTOS, Milton. **Por uma outra globalização**: do pensamento único à consciência universal. Rio de Janeiro: Editora Record, 13ed., 2006.

SASSEN, Saskia. **As cidades na economia mundial**. São Paulo: Nobel, 1998.

SERFHAU, 1971, Brasília. **Anais do Seminário de Desenvolvimento Urbano e Local**. Brasília: 1971.

SILVA, Alexsandro Ferreira Cardoso da; CLEMENTINO, Maria do Livramento Miranda; ALMEIDA, Lindijane de Souza Bento. Governança colaborativa e regimes urbanos: convergências inesperadas em tempos difíceis. **Cadernos Metrôpole**, São Paulo, v. 20, n. 43, p. 841-864, dez. 2018

SINGER, Paul. **Economia Política da Urbanização**. São Paulo: Brasiliense, 1973. 152 p.

SOUZA, Joseane de; BRITO, Fausto. **Expansão urbana de Belo Horizonte e da RMBH: a mobilidade residencial e o processo de periferização, nos anos 80 e 90**. CEDEPLAR-UFMG. Belo Horizonte, 2008.

STONE, Clarence Nathan. **Regime Politics**: governing Atlanta, 1946-1988. Kansas City: University Press of Kansas, 1989. 314 p.

STONE, Clarence Nathan. Looking Back to Look Forward: Reflections on Urban Regime Analysis. **Urban Affairs Review**, v. 40, n. 3, 2005. p. 309-341.

STORPER, Michael. Desenvolvimento territorial na economia global do aprendizado: o desafio dos países em desenvolvimento. In: RIBEIRO, Luiz César Queirós; SANTOS JUNIOR, Orlando. (Org.). **Globalização, fragmentação e reforma urbana: o futuro das cidades brasileiras na crise**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1994.

TONUCCI FILHO, João Bosco Moura. **Dois momentos do planejamento metropolitano em Belo Horizonte**: um estudo das experiências do PLAMBEL e do PDDI-RMBH. 2012. 235 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Arquitetura e Urbanismo, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2012.

APÊNDICE A – PERFIL DOS ENTREVISTADOS

ENTREVISTADOS			
NOME	DATA	FOCO	PERFIL
Maria do Carmo Lara Perpétuo	26/03/2019	Gestão e política municipal	Professora e agente política com mandatos de prefeita e deputada federal entre 1993 e 2012. Filiada ao PT desde sua fundação tem sua base política nos movimentos populares vinculados à periferia de Betim e movimentos sindicais.
Jomar Carvalho do Amaral	02/04/2019	Infraestrutura urbana	Engenheiro civil concursado da Prefeitura de Betim exerceu função de chefia em diversos setores e mandatos tendo sido Secretário Municipal de Meio Ambiente na segunda gestão de Maria do Carmo Lara Perpétuo, entre 2009 e 2012.
Jésus Mário de Almeida Lima	12/04/2019	Gestão e política municipal	Professor e agente político com mandatos de vereador, vice-prefeito, prefeito e deputado estadual entre 1989 e 2006. Filiado ao PT tem sua base política nos movimentos populares vinculados à periferia de Betim e movimentos sindicais.
Carlos Roberto de Souza (Carlinhos)	23/04/2019	Política municipal	Professor aposentado da rede pública municipal de Betim e filiado ao PT desde sua fundação. Foi Secretário Municipal de Educação nos três governos do PT na cidade e candidato a vice-prefeito na eleição de 2000. Sua atuação política foi iniciada na Região de Citrolândia junto aos movimentos populares e sindicato da educação.
Wilson de Oliveira Antunes Filho (Pingo)	24/04/2019	Política municipal e mercado imobiliário	Promotor imobiliário e agente político. Ex-vereador municipal, entre 1983 e 1988. Foi presidente do legislativo betinense durante os anos 1983 e 1984. Filiado inicialmente ao PMDB tem sua base política na sede tradicional de Betim
Fernando de Mendonça Pereira	02/05/2019	Política municipal	Agente político. Ex-vereador entre 1977 e 1988 e presidente do legislativo municipal de 1985 e 1986. Oriundo da ARENA tem sua base política na sede tradicional de Betim
José Abílio Belo Pereira	03/05/2019	Planejamento e desenvolvimento urbano	Arquiteto e urbanista coordenador da elaboração do Plano Diretor de Betim, aprovado em 1996. Serviu o PLAMBEL em seu período inicial de funcionamento, durante os anos 1980. Assessorou o CREA-MG no momento de elaboração do PDDI-RMBH, no final da década de 2000.

Ivair Nogueira	30/05/2019	Gestão e política municipal	Engenheiro e agente político. Mandatos de vice-prefeito, prefeito e deputado estadual entre 1989 e 2018. Filiado a diversos partidos tem sua base política na sede tradicional de Betim.
José Eduardo Lima Pereira	07/06/2019	FIAT Automóveis	Advogado e funcionário da FIAT Automóveis entre 1974 e 2019. Exerceu várias funções na empresa, dentre as quais Diretor de Assuntos Corporativos e Presidente da Casa FIAT de Cultura.
Gustavo Gatti	13/06/2019	Mercado imobiliário	Proprietário da Gatti Engenharia atua no mercado imobiliário local desenvolvendo distritos industriais nas proximidades da FIAT Automóveis. Possui diversos galpões alugados para a empresa e suas fornecedoras. É um dos responsáveis pela OUC do Córrego do Pintado.
Handerson	08/08/2019	Mercado imobiliário	Proprietário da GTOP atua no mercado imobiliário local e executa obras de infraestrutura viária e terraplenagem de terrenos industriais. É um dos responsáveis pela OUC do Córrego do Pintado e OUC Nova Betim.
Raquel Tomanik	19/08/2019	Planejamento e desenvolvimento urbano	Arquiteta e urbanista, servidora pública municipal e responsável pela área de planejamento urbano da Prefeitura de Betim em diversos governos. Acompanha a atualização da legislação urbanística municipal desde a primeira administração do ex-prefeito Carlaile Pedrosa.
Tarcísio Braga	19/09/2019	Gestão e política municipal	Agente político e servidor público municipal aposentado. Mandatos de vice-prefeito, prefeito entre 1983 e 1988. Candidato derrotado à prefeitura municipal em 1992. Filiado a diversos partidos tem sua base política na sede tradicional de Betim.
Otilie Macedo Pinheiro	08/11/2019	Gestão e planejamento urbano	Arquiteta e urbanista coordenou a implantação e aplicação do Orçamento Participativo em Betim durante os governos do PT entre 1993 e 2000. Foi uma das coordenadoras da campanha nacional “Planos Diretores Participativos” quando trabalhou Ministério das Cidades, na gestão de Olívio Dutra, durante o Governo Lula.
Valter Teixeira	05/12/2019	Gestão e política municipal	Engenheiro civil aposentado da Prefeitura de Betim. Exerceu funções diversas na administração do município. Foi secretário municipal nos mandatos de Ivair Nogueira, Carlaile Pedrosa e Maria do Carmo Lara. Filiado ao PMDB coordenou as campanhas de diversos candidatos à prefeitura municipal.

ANEXO A – UNIDADES ESCOLARES MUNICIPAIS - BETIM

REGIONAL	BAIRRO	NOME DA INSTITUIÇÃO	LATITUDE	LONGITUDE	TIPO DE INSTITUIÇÃO	GESTÃO
IMBIRUÇU	VILA CRISTINA	CIM ALESSANDRO FERREIRA DE SOUZA (VILA CRISTINA)	-19.9370401767896	-44.1339863953181	CENTRO INFANTIL MUNICIPAL	2009 - 2012
ALTEROSAS	ICAIVERA	CIM ANTÔNIO BERNARDES (ICAIVERA)	-19.865717	-44.158338	CENTRO INFANTIL MUNICIPAL	
ALTEROSAS	DUQUE DE CAXIAS	CIM CANTINHO DO BEIJA-FLOR	-19.9398099084137	-44.1536321766152	CENTRO INFANTIL MUNICIPAL	2005 -2008
VIANÓPOLIS	VIANOPOLIS	CIM CASA ESCOLA JARDIM RECREIO	-19.9447641685352	-44.2699951292554	CENTRO INFANTIL MUNICIPAL	2009 -2012
CITROLANDIA	ALTO BOA VISTA	CIM CASTORINA MOREIRA DE JESUS - DONA NINA	-20.028353945699	-44.22201469599	CENTRO INFANTIL MUNICIPAL	1993 - 1996
NORTE	BOM RETIRO	CIM CONCEIÇÃO GUILHERMINA DA SILVA	-19.933698102433	-44.1975250745818	CENTRO INFANTIL MUNICIPAL	2009 - 2012
CENTRO	CHACARAS ARAPUA	CIM CRIANÇA ESPERANÇA	-20.0014529093660	-44.1748349551228	CENTRO INFANTIL MUNICIPAL	1997 - 2000
ALTEROSAS	DOM BOSCO	CIM DOM BOSCO	-19.95492747204	-44.158929228836	CENTRO INFANTIL MUNICIPAL	1993 - 1996
CITROLANDIA	SAO SALVADOR	CIM DONA BIZU	-20.0210672800303	-44.2304119968925	CENTRO INFANTIL MUNICIPAL	1993-1996
CENTRO	VILA RECREIO	CIM DONA MARTA DE JESUS	-19.954205272596	-44.122311944774	CENTRO INFANTIL MUNICIPAL	2009 - 2012
NORTE	SANTA FE	CIM DONA NEVES FERREIRA	-19.9531218464571	-44.2060588440017	CENTRO INFANTIL MUNICIPAL	
NORTE	INGA	CIM EMANUEL MARCELINO MAIA SILVA	-19.949217	-44.197570	CENTRO INFANTIL MUNICIPAL	2009 - 2012
NORTE	BOM RETIRO	CIM EMÍLIO MAFIA GOMES	-19.931189044837	-44.18839840423	CENTRO INFANTIL MUNICIPAL	1989 - 1992
TERESÓPOLIS	RENASCER	CIM ENIS DE SOUZA SOARES	-19.9461989419156	-44.0971678914925	CENTRO INFANTIL MUNICIPAL	2009-2012
ALTEROSAS	CONJUNTO HABITACIONAL BUENO FRANCO	CIM JOSÉ ALVES PINTO	-19.9433103008307	-44.1815778996114	CENTRO INFANTIL MUNICIPAL	lions 1990

REGIONAL	BAIRRO	NOME DA INSTITUIÇÃO	LATITUDE	LONGITUDE	TIPO DE INSTITUIÇÃO	GESTÃO
NORTE	SENHORA DAS GRACAS	CIM LUIZ AUGUSTO MARTINS GODINHO OLIVEIRA	-19.9384663	-44.1958683	CENTRO INFANTIL MUNICIPAL	2009-2012
TERESÓPOLIS	AMAZONAS	CIM MARCELO GOMES CRUZ (NOVO AMAZONAS)	-19.9495522267058	-44.1005939310198	CENTRO INFANTIL MUNICIPAL	2009 - 2012
NORTE	SENHORA DAS GRACAS	CIM MARIA DAS MERCÊS SIQUEIRA	-19.9393152702555	-44.1950037065678	CENTRO INFANTIL MUNICIPAL	2009-2012
PTB	PETROVALE	CIM MARIA DO SOCORRO CANDIDA GOMES	-19.9914508243242	-44.1132352202035	CENTRO INFANTIL MUNICIPAL	1993-1996
PTB	PAULO CAMILO	CIM MARIA ENGRÁCIA DE SOUZA	-19.9572568573925	-44.1318299912104	CENTRO INFANTIL MUNICIPAL	1997-2000
ALTEROSAS	ICAIVERA	CIM PARQUE DO CEDRO	-19.8551139697225	-44.1555128646387	CENTRO INFANTIL MUNICIPAL	recente
IMBIRUÇU	LARANJEIRAS	CIM PEQUENO PRINCIPE	-19.945945254581	-44.1265693448744	CENTRO INFANTIL MUNICIPAL	1993 - 1996
NORTE	BOM RETIRO	CIM RAFAELA SANTANA ASSIS	-19.9330781342649	-44.2010339389697	CENTRO INFANTIL MUNICIPAL	2009-2012
TERESÓPOLIS	ALVORADA	CIM RECANTO ALVORADA	-19.937797347127	-44.096605419398	CENTRO INFANTIL MUNICIPAL	1993-1996
CENTRO	JARDIM PETRÓPOLIS	CIM RECANTO DA CRIANÇA	-19.967248057342	-44.177327723524	CENTRO INFANTIL MUNICIPAL	1993-1996
CENTRO	SANTA INES	CIM SANTA INÊS	-19.9657041890414	-44.2152396485154	CENTRO INFANTIL MUNICIPAL	1993 - 1996
ALTEROSAS	PARQUE DAS INDUSTRIAS	CIM SANTO PASCHOALIN	-19.955455	-44.1754364	CENTRO INFANTIL MUNICIPAL	1993-1996
IMBIRUÇU	SAO LUIZ	CIM SÃO LUIZ	-19.9314764565072	-44.129280271605	CENTRO INFANTIL MUNICIPAL	
CITROLANDIA	SAO JORGE	CIM SÃO MARCOS	-20.0237530635226	-44.2308482728975	CENTRO INFANTIL MUNICIPAL	2013 - 2016
IMBIRUÇU	CAPELINHA	CIM SEMENTES DO AMANHÃ	-19.941893794451	-44.106421522368	CENTRO INFANTIL MUNICIPAL	1993 - 1996
ALTEROSAS	CONJUNTO HABITACIONAL JALILA CONCEICAO PEDROSA	CIM SILVANA RODRIGUES SILVA PEDROSA	-19.9276083567652	-44.174350419376	CENTRO INFANTIL MUNICIPAL	2005 - 2008

REGIONAL	BAIRRO	NOME DA INSTITUIÇÃO	LATITUDE	LONGITUDE	TIPO DE INSTITUIÇÃO	GESTÃO
IMBIRUÇU	VILA CRISTINA	CIM SILVINA JULIA DE CARVALHO	-19.937447	-44.139470	CENTRO INFANTIL MUNICIPAL	
PTB	CAMPOS ELISEOS	CIM SÔNIA MARIA FERREIRA	-19.9807700775957	-44.1453484632075	CENTRO INFANTIL MUNICIPAL	2001-2004
TERESÓPOLIS	JARDIM TERESOPOLIS	CIM TIA DULCE	-19.950076	-44.120494	CENTRO INFANTIL MUNICIPAL	1993 - 1996
NORTE	VILA DAS FLORES	CIM WILMA DA COSTA PINTO AFONSO	-19.9292701995101	-44.1806622505499	CENTRO INFANTIL MUNICIPAL	2009-2012
CENTRO	ARQUIPELAGO VERDE	C.R.A.E.I.	-19.9764068540057	-44.1859011749409	ESCOLA MUNICIPAL	1993 - 1996
CENTRO	ANGOLA	CENTRO ED. TÉC. ARTES PROFISSIONAIS	-19.960249	-44.202990	ESCOLA MUNICIPAL	1958-
IMBIRUÇU	IMBIRUCU	E M ABILIO GOMES DA COSTA	-19.942438	-44.111759	ESCOLA MUNICIPAL	1993 - 1996
CENTRO	CENTRO	E M ADELINA GONÇALVES CAMPOS	-19.9518700202127	-44.1235765644669	ESCOLA MUNICIPAL	1989 - 1991
PTB	CAMPOS ELISEOS	E M ADELINA MESQUITA JANUZZI	-19.9796962	-44.1432375	ESCOLA MUNICIPAL	1993 - 1996
VIANÓPOLIS	PIMENTAS	E M ALAIR FERREIRA DE SOUZA	-19.9257540798741	-44.2815903461122	ESCOLA MUNICIPAL	1951 - 1954
PTB	SANTA CRUZ	E M ALICE PINHEIRO ARAÚJO	-19.9586665064434	-44.1388526558876	ESCOLA MUNICIPAL	1989 - 1992
ALTEROSAS	JARDIM BRASILIA	E M ANA CÂNDIDA DE JESUS	-19.950075382122	-44.187365570392	ESCOLA MUNICIPAL	2009 - 2012
PTB	CRUZEIRO	E M ANGELA RIBEIRO BATISTA MAIA	-19.9816462327114	-44.1518940887533	ESCOLA MUNICIPAL	2005 - 2008
CENTRO	CENTRO	E M ANTÔNIO D'ASSIS MARTINS	-19.967459819186	-44.195060477879	ESCOLA MUNICIPAL	1977 - 1981
NORTE	LIBERATOS	E M ANTÔNIO HONÓRIO DA SILVA	-19.9140761888714	-44.2192177906189	ESCOLA MUNICIPAL	1981 - 1984
NORTE	SENHORA DAS GRACAS	E M ANTÔNIO TEREZA DOS SANTOS	-19.941282365067	-44.193789937878	ESCOLA MUNICIPAL	2001-2004
TERESÓPOLIS	JARDIM TERESOPOLIS	E M ARISTIDES JOSÉ DA SILVA	-19.94869100693	-44.110991330175	ESCOLA MUNICIPAL	1989 - 1992
IMBIRUÇU	VILA UNIVERSAL	E M ARTHUR TRINDADE	-19.934000444378	-44.110058591984	ESCOLA MUNICIPAL	1993-1996
VIANÓPOLIS	VIANOPOLIS	E M BARÃO DO RIO BRANCO	-19.942996	-44.269637	ESCOLA MUNICIPAL	1939 - 1942
TERESÓPOLIS	JARDIM TERESOPOLIS	E M BELIZÁRIO FERREIRA CAMINHAS	-19.9490222591489	-44.1241099498413	ESCOLA MUNICIPAL	1993 - 1996
TERESÓPOLIS	VILA BEMGE	E M BENTO MACHADO RIBEIRO	-19.953445103535	-44.105835281549	ESCOLA MUNICIPAL	1993 - 1996
CITROLANDIA	CASA AMARELA	E M CARMELITA CATARINA DA MATA	-20.0134558982087	-44.222708567977	ESCOLA MUNICIPAL	1977 -1981
CENTRO	ANGOLA	E M CLOVIS SALGADO	-19.9595217072738	-44.2035762501261	ESCOLA MUNICIPAL	2001 - 2004
VIANÓPOLIS	ACUDE	E M DESEMBARGADOR SOUZA LIMA	-19.949413665013	-44.232874260569	ESCOLA MUNICIPAL	1977 - 1981
IMBIRUÇU	SAO CRISTOVAO	E M DO BAIRRO SÃO CRISTOVÃO	-19.9401562632356	-44.1190257406713	ESCOLA MUNICIPAL	1985 - 1988

REGIONAL	BAIRRO	NOME DA INSTITUIÇÃO	LATITUDE	LONGITUDE	TIPO DE INSTITUIÇÃO	GESTÃO
PTB	GUANABARA	E M EDIR TEREZINHA DE ALMEIDA FAGUNDES	-19.970182648863	-44.140801063299	ESCOLA MUNICIPAL	1993 - 1996
ALTEROSAS	NITEROI	E M EDMÉIA DUARTE DE OLIVEIRA BRAGA	-19.948812112708	-44.176589376651	ESCOLA MUNICIPAL	1993 - 1996
PTB	JARDIM NAZARENO	E M EDVALDO FALEIRO DE AGUIAR	-19.9972214550211	-44.1326549349123	ESCOLA MUNICIPAL	2009-2012
ALTEROSAS	SENHORA DE FATIMA	E M FAUSTO FIGUEIREDO DE OLIVEIRA	-19.940563160587	-44.174591199783	ESCOLA MUNICIPAL	1989-1992
ALTEROSAS	JARDIM DAS ALTEROSAS - 2A SECAO	E M FLORESTAN FERNANDES	-19.9419955170803	-44.1637015563548	ESCOLA MUNICIPAL	1997 - 2000
TERESÓPOLIS	ALVORADA	E M FRANCISCO DE SALES BARBOSA	-19.940188123324	-44.096716490729	ESCOLA MUNICIPAL	1977 -1981
CITROLANDIA	CITROLANDIA	E M FREI EDGARD GROOT	-20.027109862012	-44.228083835268	ESCOLA MUNICIPAL	1997 - 2000
CITROLANDIA	COLONIA SANTA ISABEL	E M FREI ROGATO	-20.041327788547	-44.219534294027	ESCOLA MUNICIPAL	1993-1996
IMBIRUÇU	VILA UNIVERSAL	E M GEFERSON VENTURA DE SOUZA	-19.932187470391	-44.109208331726	ESCOLA MUNICIPAL	2001 - 2004
CITROLANDIA	PARQUE IPIRANGA	E M GERALDO JORGE MEIRA	-20.0197790444983	-44.2126611387357	ESCOLA MUNICIPAL	1997 - 2000
CENTRO	BRASILEIA	E M GERALDO MAGELA DINIZ	-19.9747418058859	-44.2120499797049	ESCOLA MUNICIPAL	1989 - 1992
ALTEROSAS	JARDIM DAS ALTEROSAS - 2A SECAO	E M GILBERTO ALVES DA SILVA	-19.9380644	-44.1656398	ESCOLA MUNICIPAL	2009 - 2012
CENTRO	GRANJA SÃO JOÃO	E M GINO JOSÉ DE SOUZA	-19.9750789723762	-44.1632500372247	ESCOLA MUNICIPAL	1977 - 1981
ALTEROSAS	JARDIM DAS ALTEROSAS 1A SECAO	E M ISaura COELHO	-19.950254503312	-44.159509138496	ESCOLA MUNICIPAL	1977 - 1981
IMBIRUÇU	IMBIRUCU	E M ISRAEL JOSÉ CARLOS	-19.940759	-44.105632	ESCOLA MUNICIPAL	1993-1996
ALTEROSAS	DOM BOSCO	E M JOÃO BATISTA MACHADO DE BRITO	-19.9542015217469	-44.1566076382469	ESCOLA MUNICIPAL	2009 - 2012
VIANÓPOLIS	MARIMBA	E M JORGE AFONSO DEFENSOR	-19.920612565853	-44.274044157289	ESCOLA MUNICIPAL	2005 - 2008
ALTEROSAS	JARDIM DAS ALTEROSAS 1A SECAO	E M JOSÉ MIRANDA SOBRINHO	-19.9491381449192	-44.1556489632762	ESCOLA MUNICIPAL	1993 - 1996
NORTE	SERRA NEGRA	E M JOSÉ NOGUEIRA DUARTE	19.872113190851447	44.215316376730485	ESCOLA MUNICIPAL	1977 - 1981
CENTRO	BANDEIRINHAS	E M JOSÉ SALUSTIANO LARA	-20.001286907263	-44.173693545911	ESCOLA MUNICIPAL	1993-1996
CITROLANDIA	ALTO BOA VISTA	E M JOSÉ VILAÇA GUIMARÃES	-20.030043963759	-44.21835756154	ESCOLA MUNICIPAL	2005 - 2008
NORTE	INGA	E M JOSEFINA MACEDO GONTIJO	-19.9500731954659	-44.1962879783345	ESCOLA MUNICIPAL	1989 - 1992

REGIONAL	BAIRRO	NOME DA INSTITUIÇÃO	LATITUDE	LONGITUDE	TIPO DE INSTITUIÇÃO	GESTÃO
NORTE	TAQUARIL	E M LÚCIA FARAGE DE FREITAS GUMIERO	-19.930043862841	-44.203678388303	ESCOLA MUNICIPAL	1993 - 1996
CITROLANDIA	CHARNECA	E M MANOEL SATURNINO DE CARVALHO	-20.009442285538	-44.25098721805	ESCOLA MUNICIPAL	1977 - 1981
NORTE	VARZEA DAS FLORES	E M MARCÍLIO MELO REZENDE	-19.920639759232	-44.180039316413	ESCOLA MUNICIPAL	1977 - 1981
CENTRO	BRASILEIA	E M MARGARIDA SOARES GUIMARÃES	-19.9728800736976	-44.2056706091183	ESCOLA MUNICIPAL	1989 - 1992
ALTEROSAS	VARGEM DAS FLORES	E M MARIA ARACÉLIA ALVES	-19.92679137608	-44.173989593983	ESCOLA MUNICIPAL	2001 - 2004
IMBIRUÇU	LARANJEIRAS	E M MARIA CRISTINA	-19.9434442940018	-44.1251591462829	ESCOLA MUNICIPAL	1977 - 1981
IMBIRUÇU	VILA CRISTINA	E M MARIA CRISTINA (ANEXO)	-19.9421465087417	-44.1300426093575	ESCOLA MUNICIPAL	1977 - 1981
IMBIRUÇU	JARDIM PERLA	E M MARIA DA CONCEIÇÃO BRITO	-19.943089	-44.118751	ESCOLA MUNICIPAL	1993 - 1996
ALTEROSAS	CRUZEIRO DO SUL	E M MARIA DA PENHA DOS SANTOS ALMEIDA	-19.9292240348719	-44.167056547726	ESCOLA MUNICIPAL	1993 - 1996
IMBIRUÇU	JARDIM SANTA CRUZ	E M MARIA DE LOURDES OLIVEIRA	-19.9485920488721	-44.1314855866688	ESCOLA MUNICIPAL	1993 - 1996
ALTEROSAS	ICAIVERA	E M MARIA ELENA DA CUNHA BRAZ	-19.863881966477	-44.156146318938	ESCOLA MUNICIPAL	2001 - 2004
NORTE	NOVO HORIZONTE	E M MARIA JOSÉ CAMPOS	-19.9488966581097	-44.2047691198069	ESCOLA MUNICIPAL	2009 - 2012
PTB	GUANABARA	E M MARIA MOURICI GRANIERI	-19.966769583016	-44.135903175008	ESCOLA MUNICIPAL	1977 - 1981
NORTE	BELA VISTA	E M MARIO MARCOS CORDEIRO TUPYNAMBÁ	-19.932498827332	-44.185912356696	ESCOLA MUNICIPAL	1997 - 2000
ALTEROSAS	JARDIM DAS ALTEROSAS 1A SECAO	E M OLÍMPIA MARIA DA GLÓRIA	-19.9485799193312	-44.1693899032221	ESCOLA MUNICIPAL	1989 - 1992
IMBIRUÇU	GRANJA VERDE	E M OSÓRIO ALEIXO DA SILVA	-19.9298929408445	-44.1044367291033	ESCOLA MUNICIPAL	1989 - 1992
VIANÓPOLIS	SANTO AFONSO	E M PREFEITO ALCIDES BRAZ	-19.908811103138	-44.280369476708	ESCOLA MUNICIPAL	1977 - 1981
PTB	SANTA CRUZ	E M PRESIDENTE RAUL SOARES	-19.9573928609494	-44.1431774245654	ESCOLA MUNICIPAL	1977 - 1981
IMBIRUÇU	CONJUNTO HABITACIONAL CELSO ALVES PEDROSA	E M PROFESSOR KÁSSIO VINÍCIUS CASTRO GOMES	-19.9410807185448	-44.1418579339621	ESCOLA MUNICIPAL	2009 - 2012
CENTRO	BRASILEIA	E M RAUL SARAIVA RIBEIRO	-19.971901384656	-44.200713654561	ESCOLA MUNICIPAL	1977 - 1981
IMBIRUÇU	VILA CRISTINA	E M RITA MARIA SILVA - TIA RITINHA	-19.938961431644	-44.126543113324	ESCOLA MUNICIPAL	2005 - 2008
IMBIRUÇU	IMBIRUCU	E M SEBASTIANA DINIZ MATOS CARDOSO	-19.9462218012154	-44.1093906015158	ESCOLA MUNICIPAL	1972 - 1976
ALTEROSAS	PARQUE DAS INDUSTRIAS	E M SEBASTIÃO FERREIRA DE OLIVEIRA	-19.95604192095	-44.176251487165	ESCOLA MUNICIPAL	1989 - 1992

REGIONAL	BAIRRO	NOME DA INSTITUIÇÃO	LATITUDE	LONGITUDE	TIPO DE INSTITUIÇÃO	GESTÃO
ALTEROSAS	JARDIM DAS ALTEROSAS 1A SECAO	E M TITO FLÁVIUS LIMA ANDRADE	-19.93685262625	-44.157166089558	ESCOLA MUNICIPAL	1989 - 1992
PTB	PETROVALE	E M VALÉRIO FERREIRA PALHARES	-19.9973154758423	-44.1143672727048	ESCOLA MUNICIPAL	1993 - 1996
CITROLANDIA	CITROLANDIA	E M VEREADOR RAFAEL BARBIZAN	-20.021908459477	-44.229719982775	ESCOLA MUNICIPAL	2001-2004
IMBIRUÇU	VILA CRISTINA	E M WALDEMAR D'LUZ GONÇALVES	-19.932966623096	-44.134705410623	ESCOLA MUNICIPAL	1989 - 1992
CITROLANDIA	AROEIRAS	EM PAULO MONTEIRO LARA	-20.0180117838423	-44.2525351120664	ESCOLA MUNICIPAL	1977 - 1981

Fonte: Prefeitura Municipal de Betim

ANEXO B – UNIDADES DE SAÚDE - BETIM

BAIRRO	NOME	TIPO	GESTÃO
CENTRO	BANCO DE LEITE MARIA A. RESENDE (D. MARIQUINHA)	CENTRO DE REFERÊNCIA SAÚDE	Inaugurado em 1986 como Banco de Leite pela LBA (Legião Brasileira de Assistência). Em 1994 foi inaugurado o Posto de Coleta de Leite Humano. Em 2006 foi criado e inaugurado o Banco de Leite Humano Maria A. Resende (Dona Mariquinha)
ANGOLA	CAPS AD BETIM ROBERTO PEREIRA	CENTRO DE REFERÊNCIA SAÚDE	2009 - 2012
CENTRO	CENTRO CONV. ESTAÇÃO DOS SONHOS	CENTRO DE REFERÊNCIA SAÚDE	2001-2004
	CENTRO DE CONTROLE ZONÓSES E ENDEMIAS	CENTRO DE REFERÊNCIA SAÚDE	1993 - 1996
	CENTRO DE CONVIVENCIA CAZUZA - SEPADI	CENTRO DE REFERÊNCIA SAÚDE	1993 - 1996
	CENTRO DE REFERENCIA EM ESPECIALIDADES DIVINO FERREIRA BRAGA	CENTRO DE REFERÊNCIA SAÚDE	Implantado e inaugurado em 1995 (1993 - 1996) . Nova Sede própria inaugurada em 2008 (2005-2008)
JARDIM BRASÍLIA	CENTRO DE TRATAMENTO EM RADIOTERAPIA	CENTRO DE REFERÊNCIA SAÚDE	2009-2012
	CENTRO REF. REAB. ANDERSON G. FREITAS - FISIOTERAPIA	CENTRO DE REFERÊNCIA SAÚDE	2001-2004
	CERSAM CESAR CAMPOS - CERSAM CITROLANDIA	CENTRO DE REFERÊNCIA SAÚDE	1993 - 1996
	CERSAM INFANTO JUVENIL	CENTRO DE REFERÊNCIA SAÚDE	1993 - 1996
	CERSAM JEFERSON P. PEREIRA - CERSAM TERESOPOLIS	CENTRO DE REFERÊNCIA SAÚDE	1993 - 1996
	CERSAM SUZANA NARA OZORIO - BETIM CENTRAL	CENTRO DE REFERÊNCIA SAÚDE	1993 - 1996
JARDIM BRASÍLIA	CETUS MEDICINA ONCOLOGICA	CENTRO DE REFERÊNCIA SAÚDE	Inaugurado em 2006. (2005-2008)
FILADEFIA	FARMACIA VIVA	CENTRO DE REFERÊNCIA SAÚDE	2001-2004 (A Farmácia Viva SUS/Betim, surgiu em 2004/2005)
	LABORATORIO DE PROTESE ODONTOLOGICA	CENTRO DE REFERÊNCIA SAÚDE	1993 - 1996
	POSTO DE COLETA DE BETIM HEMOMINAS	CENTRO DE REFERÊNCIA SAÚDE	Inaugurado em 1998. 1997-2000
PARQUE BRASILEIA	CENTRO DE REFERÊNCIA REGIONAL EM SAÚDE DO TRABALHADOR ENILTON SIMÕES DE MOURA – CEREST SERVIÇO DE SAÚDE DO TRABALHADOR - CEREST	CENTRO DE REFERÊNCIA SAÚDE	Inaugurado em imóvel alugado em 1995. (1993-1996) Sede própria em 2010 (2009-2010)
FILADEFIA	USA 02 UNIDADE DE SUPORTE AVANÇADO	CENTRO DE REFERÊNCIA SAÚDE	1993-1996

BAIRRO	NOME	TIPO	GESTÃO
DI PAULO CAMILO SUL	USB 01 UNIDADE DE SUPORTE BASICO	CENTRO DE REFERÊNCIA SAÚDE	1993 - 1996
MARAJOARA	USB 02 UNIDADE DE SUPORTE BASICO	CENTRO DE REFERÊNCIA SAÚDE	1993 - 1996
PARQUE BRASILEIA	USB 03 UNIDADE DE SUPORTE BASICO	CENTRO DE REFERÊNCIA SAÚDE	1993 - 1996
PARQUE BRASILEIA	DIRETORIA DE REGULAÇÃO/SERV AVALIAÇÃO E CONTROLE	DIRETORIA DE REGULAÇÃO, CONTROLE E AVALIAÇÃO	Criada pela Lei Municipal nº 5602 de 28 de agosto de 2013 (2013-2016)
	CONSORCIO INTER. DE SAUDE DO MEDIO PARAPEBA - CISMED	PRESTADOR DE SERVIÇO DE SAÚDE	Criado em 1996. Em 2011 foi inaugurado o Centro de Especialidades Médicas (2009-2012). Em 2014 a denominação contratual foi alterada passando para ICISMED.
JARDIM DAS ALTEROSAS	UAI ALEXANDRE SILVA A DINIZ - UAI ALTEROSAS	UAI - UNIDADE DE ATENDIMENTO IMEDIATO	1993 - 1996
GUANABARA	UAI NILDA MOREIRA A ANDRADE	UAI - UNIDADE DE ATENDIMENTO IMEDIATO	1993-1996
PARQUE JARDIM TERESOPOLIS	UAI TERESOPOLIS (Hoje Hospital José Sabino Neto)	UAI - UNIDADE DE ATENDIMENTO IMEDIATO	1985-1988 Sede Própria: 2005-2008
BOM RETIRO	UPA DR MANOEL AGUIAR UPA NORTE	UAI - UNIDADE DE ATENDIMENTO IMEDIATO	2017-2020
CENTRO	UBS ALCIDES BRAZ	UBS - UNIDADE BÁSICA DE SAÚDE	1985-1988 criada em dezembro de 1985 com a denominação de Policlínica Alcides Braz. Até o ano de 1993 exerceu papel de unidade mista como pronto atendimento e policlínica. Em outubro de 1993 ocorreu a transferência do pronto atendimento para a Unidade de Atendimento Imediato Sete de Setembro, ficando à UBS Alcides Braz a responsabilidade do atendimento à atenção básica de saúde.
CITROLANDIA	UBS ANALIA MARQUES OLIVEIRA	UBS - UNIDADE BÁSICA DE SAÚDE	Existe desde 1976
LARANJEIRAS	UBS ANTONIO CAETANO	UBS - UNIDADE BÁSICA DE SAÚDE	1989-1990 . Reformada (1993-1996)
JARDIM ALTEROSAS 2ª SEÇÃO	UBS ANTONIO JOSE SALOMÃO - JARDIM ALTEROSAS I	UBS - UNIDADE BÁSICA DE SAÚDE	1977-1982
JARDIM PERLA	UBS ANTONIO SABINO DE SOUZA	UBS - UNIDADE BÁSICA DE SAÚDE	Inaugurada em 1997 (1997-2000)
CAPELINHA	UBS CAIC	UBS - UNIDADE BÁSICA DE SAÚDE	1993 - 1996
CAMPOS ELISEOS	UBS CAMPOS ELISEOS	UBS - UNIDADE BÁSICA DE SAÚDE	2013-2016
PARQUE JARDIM TERESOPOLIS	UBS CRISTOVINA C. G. DE SOUZA	UBS - UNIDADE BÁSICA DE SAÚDE	1985-1988
CRUZEIRO DO SUL	UBS CRUZEIRO DO SUL	UBS - UNIDADE BÁSICA DE SAÚDE	2005 - 2008 Sede própria inaugurada em 2016 (2013-2016)

BAIRRO	NOME	TIPO	GESTÃO
DOM BOSCO	UBS Sebastião da Silva Viana DOM BOSCO	UBS - UNIDADE BÁSICA DE SAÚDE	1985-1988, funcionava uma Unidade de Saúde, Creche e 01 Escola. No dia 24 de abril de 2015 houve a mudança para a sede própria.
CIDADE VERDE	UBS DR MANOEL JUVENCIO	UBS - UNIDADE BÁSICA DE SAÚDE	1993-1996
PETROVALE	UBS EDUARDO ANTONIO ROCHA	UBS - UNIDADE BÁSICA DE SAÚDE	1993-1996
DUQUE DE CAXIAS	UBS ELIAS VIEIRA DE SA	UBS - UNIDADE BÁSICA DE SAÚDE	2013-2016
PARQUE JARDIM TERESOPOLIS	UBS GENI ROSA DOS SANTOS	UBS - UNIDADE BÁSICA DE SAÚDE	
SANTA CRUZ	UBS GERALDINA AUGUSTA BRAGA	UBS - UNIDADE BÁSICA DE SAÚDE	Foi inaugurada em imóvel alugado em 1976 (1973-1976) Sede própria (1985-1988)
HOMERO GIL	UBS HOMERO GIL	UBS - UNIDADE BÁSICA DE SAÚDE	2001-2004
ICAIVERA	UBS ICAIVERA	UBS - UNIDADE BÁSICA DE SAÚDE	1997-2000
ALVORADA	UBS JOÃO GREGORIO FERREIRA	UBS - UNIDADE BÁSICA DE SAÚDE	1991-1992. A UBS Alvorada existe desde 1991, em 2010 foi inaugurada sua sede própria 2009-2012
VILA UNIVERSAL	UBS JOAO NARCIZIO DE BARROS - PSF UNIVERSAL	UBS - UNIDADE BÁSICA DE SAÚDE	Inaugurada em 01.12.2011 (2009 - 2012)
CONJUNTO HAB. BUENO FRANCO	UBS MARIA OLIVEIRA E SILVA	UBS - UNIDADE BÁSICA DE SAÚDE	1989-1990
MARIMBA	UBS MARIMBA	UBS - UNIDADE BÁSICA DE SAÚDE	Imóvel cedido pela Congregação Irmãs Carmelitas 1977-1982 Sede própria 2005-2008
COLONIA SANTA ISABEL	UBS MARLI ROSA DA SILVA - PSF COLONIA	UBS - UNIDADE BÁSICA DE SAÚDE	2005-2008
SÃO JORGE	UBS NEUSA MARIA BARBIZAN -PSF TRINCHEIRA	UBS - UNIDADE BÁSICA DE SAÚDE	2009-2012
NOSSA SENHORA DE FATIMA	UBS NOSSA SENHORA DE FATIMA	UBS - UNIDADE BÁSICA DE SAÚDE	2009 - 2012
NOVO AMAZONAS	UBS Zelita Borges dos Santos NOVO AMAZONAS	UBS - UNIDADE BÁSICA DE SAÚDE	2009-2012
VIANOPOLIS	UBS OSVALDO CRUZ	UBS - UNIDADE BÁSICA DE SAÚDE	Início atividades 1977. Sede própria (1993-1996)
PARQUE DO CEDRO	UBS PARQUE DO CEDRO	UBS - UNIDADE BÁSICA DE SAÚDE	2005-2008
GUANABARA	UBS PAULO CAMILO	UBS - UNIDADE BÁSICA DE SAÚDE	2013-2016
NOVO HORIZONTE	UBS ROGERIO G. REZENDE	UBS - UNIDADE BÁSICA DE SAÚDE	Foi fundada em julho de 1976, sendo transferida para sede própria em outubro de 1996 (1993 - 1996)

BAIRRO	NOME	TIPO	GESTÃO
SÃO JOÃO	UBS ROSA CAPUCHE	UBS - UNIDADE BÁSICA DE SAÚDE	1989-1990 foi inaugurada no dia 19 de outubro de 1990 e recebeu esse nome em homenagem a uma das primeiras moradoras do bairro São João. Funcionou em regime de aluguel, tendo percorrido por diversos endereços, até a inauguração, em 23 de março de 2011, para sede própria.
CHACARAS ARAPUA	UBS ROSA MIGUEL SALOMÃO	UBS - UNIDADE BÁSICA DE SAÚDE	2005-2008 A sede própria foi inaugurada em 11/12/2015
PARQUE JARDIM TERESOPOLIS	UBS SONIA AUGUSTA DOS SANTOS SILVA	UBS - UNIDADE BÁSICA DE SAÚDE	2017-2020
VILA CRISTINA	UBS VILA CRISTINA	UBS - UNIDADE BÁSICA DE SAÚDE	1993-1996
NOVA BADEN	UBS VIRGINIA MARIA DE CARVALHO - PSF NOVA BADEN	UBS - UNIDADE BÁSICA DE SAÚDE	2009-2012
GUANABARA	UBS WALDEMAR GOMES DE OLIVEIRA	UBS - UNIDADE BÁSICA DE SAÚDE	
CACHOEIRA	UBS WILSON OLIVEIRA ANTUNES	UBS - UNIDADE BÁSICA DE SAÚDE	Inaugurado em imóvel alugado em 19.03.1992. (1991-1992) (Sede própria 2017-2020)
COLONIA SANTA ISABEL	CASA DE SAUDE SANTA IZABEL (Fhemig/Estado)	UNIDADE HOSPITALAR	Inaugurada em 1931
JARDIM BRASILIA	HOSPITAL REGIONAL PROF. OSVALDO RES. FRANCO	UNIDADE HOSPITALAR	1993-1996
CENTRO	HOSPITAL UNIMED BETIM	UNIDADE HOSPITALAR	Hospital Nossa Senhora do Carmo foi incorporado pelo Hospital Unimed em 13 de abril de 2012. Inaugurado nova sede em 11 de abril de 2019.
CHACARA SANTO ANTONIO	MATERNIDADE PUBLICA MUNICIPAL	UNIDADE HOSPITALAR	1993 - 1996
Brasília	FAMUB (Fundação de Assistência Médica de Urgência de Betim)	Extinta no período de 1993-1996	1977-1982
ATENDER A AREA RURAL DO MUNICIPIO	Trailer Médico-Odontológico	Desativado no período de 1993-1996	1977-1982
CHACARA	UAI Sete de Setembro	Desativada no período de 2017-2020	1993-1996
CENTRO	Hospital Nossa Senhora do Carmo	Desativado. Adquirido pela UNIMED	Década de 1970.

Obs.: Em 1977 foi instituída a Diretoria de Saúde e Ação social, sendo o Diretor Dr. José Márcio Dayrell Lopes. Seguido por Dr. Manoel de Aguiar que se tornou depois o primeiro Secretário Municipal de Saúde em 1979.

Criação: O Fundo Municipal de Saúde foi instituído pela Lei nº 2.140 de 08 de outubro de 1991 e pela Lei nº 2.328 de 14 de setembro de 1993, que dá nova redação e dá outras providências.

O processo de municipalização do Sistema Municipal de Saúde teve início em 1992, marcado pela assinatura do Termo de Adesão do SUS, com repasse pelo INAMPS/MS e SES de 4 unidades de Saúde, sendo: Angola, Citrolândia, PTB e Betim Central, que pertenciam à Secretaria Estadual de Saúde.

Em 1998 o município aderiu a Gestão Plena do Sistema Municipal de Saúde, conforme NOB-SUS/1996. A redefinição do financiamento, ampliando a transferência de recursos fundo a fundo

Criação do Conselho Municipal de Saúde, Lei nº 2.319 de 21 de setembro de 1993, que dispõe sobre as instâncias deliberativas do Sistema Único de Saúde no Município de Betim e dá outras providências.

Em 1993 os Centros de Saúde passaram para denominação de Unidade Básica de Saúde.

Antônia Adélia Gomes de Freitas - Administradora de Empresa. Especialista em Gestão de Saúde Pública. Servidora Pública Municipal Aposentada pela prefeitura Municipal de Betim/Secretaria Municipal de Saúde. Servidora por 37 anos na área de saúde pública Municipal de Betim.

ANEXO C – ELEIÇÕES GERAIS E MUNICIPAIS - BETIM

1989 a 2018 - Eleições para Presidente - BH e Betim				
1989				
1989 - BH - Eleições para Presidente				
BELO HORIZONTE	13	Lula	PT	739752
BELO HORIZONTE	20	Collor	PRN	335027
1989 - BETIM - Eleições para Presidente				
BETIM	13	Lula	PT	38290
BETIM	20	Collor	PRN	22470
1994				
1994 - BH - Eleições para Presidente				
BELO HORIZONTE	45	FERNANDO HENRIQUE CARDOSO	PSDB	646114
BELO HORIZONTE	13	LUIZ INACIO LULA DA SILVA	PT	243665
BELO HORIZONTE	56	ENEAS FERREIRA CARNEIRO	PRONA	95894
BELO HORIZONTE	15	ORESTES QUERCIA	PMDB	19119
BELO HORIZONTE	11	ESPERIDIAO AMIN HELOU FILHO	PPR	14335
BELO HORIZONTE	12	LEONEL DE MOURA BRIZOLA	PDT	14076
BELO HORIZONTE	20	HERNANI GOULART FORTUNA	PSC	4010
BELO HORIZONTE	36	CARLOS ANTONIO GOMES	PRN	3817
1994 - BETIM - Eleições para Presidente				
BETIM	45	FERNANDO HENRIQUE CARDOSO	PSDB	41130
BETIM	13	LUIZ INACIO LULA DA SILVA	PT	19019
BETIM	56	ENEAS FERREIRA CARNEIRO	PRONA	8391
BETIM	15	ORESTES QUERCIA	PMDB	2135
BETIM	12	LEONEL DE MOURA BRIZOLA	PDT	749
BETIM	11	ESPERIDIAO AMIN HELOU FILHO	PPR	744
BETIM	36	CARLOS ANTONIO GOMES	PRN	439
BETIM	20	HERNANI GOULART FORTUNA	PSC	298
1998				
1998 - BH - Eleições para Presidente				
BELO HORIZONTE	45	FERNANDO HENRIQUE CARDOSO	PSDB	554694
BELO HORIZONTE	13	LUIZ INACIO LULA DA SILVA	PT	357705
BELO HORIZONTE	23	CIRO FERREIRA GOMES	PPS	160635
BELO HORIZONTE	56	ENEAS FERREIRA CARNEIRO	PRONA	24840
BELO HORIZONTE	19	THEREZA TINAJERO RUIZ	PTN	3253
BELO HORIZONTE	43	ALFREDO HÉLIO SYRKIS	PV	3215
BELO HORIZONTE	33	IVAN MOACYR DA FROTA	PMN	2866
BELO HORIZONTE	16	JOSÉ MARIA DE ALMEIDA	PSTU	1800
BELO HORIZONTE	70	JOÃO DE DEUS BARBOSA DE JESUS	PT do B	1235
BELO HORIZONTE	31	VASCO AZEVEDO NETO	PSN	963
BELO HORIZONTE	27	JOSÉ MARIA EYMAEL	PSDC	892
BELO HORIZONTE	20	SERGIO BUENO	PSC	887
1998 - BETIM - Eleições para Presidente				
BETIM	45	FERNANDO HENRIQUE CARDOSO	PSDB	44024
BETIM	13	LUIZ INACIO LULA DA SILVA	PT	42179
BETIM	23	CIRO FERREIRA GOMES	PPS	8203
BETIM	56	ENEAS FERREIRA CARNEIRO	PRONA	2719
BETIM	33	IVAN MOACYR DA FROTA	PMN	656
BETIM	19	THEREZA TINAJERO RUIZ	PTN	274
BETIM	31	VASCO AZEVEDO NETO	PSN	207
BETIM	16	JOSÉ MARIA DE ALMEIDA	PSTU	166

BETIM	43	ALFREDO HÉLIO SYRKIS	PV	164
BETIM	70	JOÃO DE DEUS BARBOSA DE JESUS	PT do B	106
BETIM	27	JOSÉ MARIA EYMAEL	PSDC	81
BETIM	20	SERGIO BUENO	PSC	55
2002				
2002 - BH - Eleições para Presidente - 1ºT				
BH	13	LULA	PT	780.522
BH	40	GAROTINHO	PSB	236.833
BH	45	JOSÉ SERRA	PSDB	179.060
BH	23	CIRO	PPS	131.869
BH	16	ZÉ MARIA	PSTU	6.333
BH	29	RUI COSTA PIMENTA	PCO	1.333
2002 - BH - Eleições para Presidente - 2ºT				
BH	13	LULA	PT	989.976
BH	45	JOSÉ SERRA	PSDB	318.741
2002 - BETIM - Eleições para Presidente - 1ºT				
BETIM	13	LUIZ INACIO LULA DA SILVA	PT	82928
BETIM	40	ANTHONY WILLIAM GAROTINHO MATHEUS DE OLIVEIRA	PSB	34547
BETIM	45	JOSÉ SERRA	PSDB	18336
BETIM	23	CIRO FERREIRA GOMES	PPS	8328
BETIM	16	JOSÉ MARIA DE ALMEIDA	PSTU	595
BETIM	29	RUI COSTA PIMENTA	PCO	131
2002 - BETIM - Eleições para Presidente - 2ºT				
BETIM	13	LUIZ INACIO LULA DA SILVA	PT	109884
BETIM	45	JOSÉ SERRA	PSDB	34097
2006				
2006 - BH - Eleições para Presidente - 1ºT				
BH	13	LUIZ INACIO LULA DA SILVA	PT	588898
BH	45	GERALDO JOSÉ RODRIGUES ALCKMIN FILHO	PSDB	521072
BH	50	HELOÍSA HELENA LIMA DE MORAES CARVALHO	PSOL	141304
BH	12	CRISTOVAM RICARDO CALVACANTI BUARQUE	PDT	67297
BH	44	ANA MARIA TEIXEIRA RANGEL	PRP	1930
BH	27	JOSÉ MARIA EYMAEL	PSDC	982
BH	17	LUCIANO CALDAS BIVAR	PSL	882
2006 - BH - Eleições para Presidente - 2ºT				
BH	13	LUIZ INACIO LULA DA SILVA	PT	848978
BH	45	GERALDO JOSÉ RODRIGUES ALCKMIN FILHO	PSDB	494749
2006 - BETIM - Eleições para Presidente - 1ºT				
BETIM	13	LUIZ INACIO LULA DA SILVA	PT	102075
BETIM	45	GERALDO JOSÉ RODRIGUES ALCKMIN FILHO	PSDB	51167
BETIM	50	HELOÍSA HELENA LIMA DE MORAES CARVALHO	PSOL	11144
BETIM	12	CRISTOVAM RICARDO CALVACANTI BUARQUE	PDT	3069
BETIM	44	ANA MARIA TEIXEIRA RANGEL	PRP	280
BETIM	27	JOSÉ MARIA EYMAEL	PSDC	135
BETIM	17	LUCIANO CALDAS BIVAR	PSL	74
2006 - BETIM - Eleições para Presidente - 2ºT				
BETIM	45	GERALDO JOSÉ RODRIGUES ALCKMIN FILHO	PSDB	41179
BETIM	13	LUIZ INACIO LULA DA SILVA	PT	130305
2010				
2010 - BH - Eleições para Presidente - 1ºT				
BH	43	MARIA OSMARINA MARINA DA SILVA VAZ DE LIMA	PV	560.037
BH	13	DILMA VANA ROUSSEFF	PT	434.157

BH	45	JOSÉ SERRA	PSDB	389.416
BH	50	PLÍNIO SOARES DE ARRUDA SAMPAIO	PSOL	15.447
BH	16	JOSÉ MARIA DE ALMEIDA	PSTU	1.774
BH	27	JOSE MARIA EYMAEL	PSDC	1.545
BH	28	JOSE LEVY FIDELIX DA CRUZ	PRTB	739
BH	21	IVAN MARTINS PINHEIRO	PCB	699
BH	29	RUI COSTA PIMENTA	PCO	462
2010 - BH - Eleições para Presidente - 2ºT				
BH	45	JOSÉ SERRA	PSDB	662.232
BH	13	DILMA VANA ROUSSEFF	PT	651.989
2010 - BETIM - Eleições para Presidente - 1ºT				
BETIM	13	DILMA VANA ROUSSEFF	PT	90.116
BETIM	43	MARIA OSMARINA MARINA DA SILVA VAZ DE LIMA	PV	60.295
BETIM	45	JOSÉ SERRA	PSDB	38.828
BETIM	50	PLÍNIO SOARES DE ARRUDA SAMPAIO	PSOL	1.191
BETIM	27	JOSE MARIA EYMAEL	PSDC	261
BETIM	16	JOSÉ MARIA DE ALMEIDA	PSTU	214
BETIM	28	JOSE LEVY FIDELIX DA CRUZ	PRTB	90
BETIM	21	IVAN MARTINS PINHEIRO	PCB	58
BETIM	29	RUI COSTA PIMENTA	PCO	45
2010 - BETIM - Eleições para Presidente - 2ºT				
BETIM	13	DILMA VANA ROUSSEFF	PT	119.740
BETIM	45	JOSÉ SERRA	PSDB	64.704
2014				
2014 - BH - Eleições para Presidente - 1ºT				
BH	45	AÉCIO NEVES DA CUNHA	PSDB (PSDB/ PMN/ SD/ DEM/ PEN/ PTN/ PTB/ PTC/ PT do B)	771692
BH	13	DILMA VANA ROUSSEFF	PT (PT/ PMDB/ PSD/ PP/ PR/ PROS/ PDT/ PC do B/ PRB)	359752
BH	40	MARIA OSMARINA MARINA DA SILVA VAZ DE LIMA	PSB (PHS/ PRP/ PPS/ PPL/ PSB/ PSL)	238544
BH	50	LUCIANA KREBS GENRO	PSOL	33175
BH	43	EDUARDO JORGE MARTINS ALVES SOBRINHO	PV	13155
BH	20	EVERALDO DIAS PEREIRA	PSC	9319
BH	28	JOSÉ LEVY FIDELIX DA CRUZ	PRTB	3517
BH	16	JOSÉ MARIA DE ALMEIDA	PSTU	1504
BH	21	MAURO LUÍS IASI	PCB	912
BH	27	JOSE MARIA EYMAEL	PSDC	672
BH	29	RUI COSTA PIMENTA	PCO	364
2014 - BH - Eleições para Presidente - 2ºT				
BH	45	AÉCIO NEVES DA CUNHA	PSDB (PSDB/ PMN/ SD/ DEM/ PEN/ PTN/ PTB/ PTC/ PT do B)	937428
BH	13	DILMA VANA ROUSSEFF	PT (PT/ PMDB/ PSD/ PP/ PR/ PROS/ PDT/ PC do B/ PRB)	521042
2014 - BETIM- Eleições para Presidente - 1ºT				
BETIM	13	DILMA VANA ROUSSEFF	PT (PT/ PMDB/ PSD/ PP/ PR/ PROS/ PDT/ PC do B/ PRB)	89501
BETIM	45	AÉCIO NEVES DA CUNHA	PSDB (PSDB/ PMN/ SD/ DEM/ PEN/ PTN/ PTB/ PTC/ PT do B)	64501

BETIM	40	MARIA OSMARINA MARINA DA SILVA VAZ DE LIMA	PSB (PHS/ PRP/ PPS/ PPL/ PSB/ PSL)	43604
BETIM	50	LUCIANA KREBS GENRO	PSOL	2240
BETIM	20	EVERALDO DIAS PEREIRA	PSC	2090
BETIM	43	EDUARDO JORGE MARTINS ALVES SOBRINHO	PV	800
BETIM	28	JOSÉ LEVY FIDELIX DA CRUZ	PRTB	664
BETIM	27	JOSE MARIA EYMAEL	PSDC	181
BETIM	16	JOSÉ MARIA DE ALMEIDA	PSTU	171
BETIM	21	MAURO LUÍS IASI	PCB	111
BETIM	29	RUI COSTA PIMENTA	PCO	34
2014 - BETIM - Eleições para Presidente - 2ºT				
BETIM	13	DILMA VANA ROUSSEFF	PT (PT/ PMDB/ PSD/ PP/ PR/ PROS/ PDT/ PC do B/ PRB)	117085
BETIM	45	AÉCIO NEVES DA CUNHA	PSDB (PSDB/ PMN/ SD/ DEM/ PEN/ PTN/ PTB/ PTC/ PT do B)	91227
2018				
2018 - BH - Eleições para Presidente - 1ºT				
BH	17	JAIR MESSIAS BOLSONARO	PSL (PSL/ PRTB)	787298
BH	12	CIRO FERREIRA GOMES	PDT (PDT/ AVANTE)	248144
BH	13	FERNANDO HADDAD	PT (PT/ PC do B/ PROS)	207433
BH	30	JOÃO DIONISIO FILGUEIRA BARRETO AMOEDO	NOVO	66507
BH	45	GERALDO JOSÉ RODRIGUES ALCKMIN FILHO	PSDB (PSDB/ PTB/ PP/ PR/ DEM/ SOLIDARIEDADE/ PPS/ PRB/ PSD)	42758
BH	18	MARIA OSMARINA MARINA DA SILVA VAZ DE LIMA	REDE (REDE/ PV)	20353
BH	15	HENRIQUE DE CAMPOS MEIRELLES	MDB (MDB/ PHS)	18663
BH	51	BENEVENUTO DACIOLO FONSECA DOS SANTOS	PATRI	17050
BH	50	GUILHERME CASTRO BOULOS	PSOL (PSOL/ PCB)	9727
BH	19	ALVARO FERNANDES DIAS	PODE (PODE/ PRP/ PSC/ PTC)	6962
BH	16	VERA LUCIA PEREIRA DA SILVA SALGADO	PSTU	1142
BH	54	JOÃO VICENTE FONTELLA GOULART	PPL	486
BH	27	JOSE MARIA EYMAEL	DC	428
2018 - BH - Eleições para Presidente - 2ºT				
BH	17	JAIR MESSIAS BOLSONARO	PSL (PSL/ PRTB)	901513
BH	13	FERNANDO HADDAD	PT (PT/ PC do B/ PROS)	472887
2018 - BETIM - Eleições para Presidente - 1ºT				
BETIM	17	JAIR MESSIAS BOLSONARO	PSL (PSL/ PRTB)	106198
BETIM	13	FERNANDO HADDAD	PT (PT/ PC do B/ PROS)	49494
BETIM	12	CIRO FERREIRA GOMES	PDT (PDT/ AVANTE)	23517
BETIM	45	GERALDO JOSÉ RODRIGUES ALCKMIN FILHO	PSDB (PSDB/ PTB/ PP/ PR/ DEM/ SOLIDARIEDADE/ PPS/ PRB/ PSD)	5851
BETIM	30	JOÃO DIONISIO FILGUEIRA BARRETO AMOEDO	NOVO	5789
BETIM	51	BENEVENUTO DACIOLO FONSECA DOS SANTOS	PATRI	4685
BETIM	15	HENRIQUE DE CAMPOS MEIRELLES	MDB (MDB/ PHS)	2938
BETIM	18	MARIA OSMARINA MARINA DA SILVA VAZ DE LIMA	REDE (REDE/ PV)	2890
BETIM	19	ALVARO FERNANDES DIAS	PODE (PODE/ PRP/ PSC/ PTC)	1706
BETIM	50	GUILHERME CASTRO BOULOS	PSOL (PSOL/ PCB)	1154
BETIM	16	VERA LUCIA PEREIRA DA SILVA SALGADO	PSTU	155
BETIM	27	JOSE MARIA EYMAEL	DC	79

BETIM	54	JOÃO VICENTE FONTELLA GOULART	PPL	61
2018 - BETIM - Eleições para Presidente - 2ºT				
BETIM	17	JAIR MESSIAS BOLSONARO	PSL (PSL/ PRTB)	122576
BETIM	13	FERNANDO HADDAD	PT (PT/ PC do B/ PROS)	75026

Fonte: Tribunal Regional Eleitoral - MG

1988 a 2016 - Eleições para Prefeito - Betim				
1988				
1988 - BETIM - Eleições para Prefeito				
BETIM	12	OSWALDO REZENDE FRANCO	PDT	12547
BETIM	13	MARIA DO CARMO LARA PERPETUO	PT	9462
BETIM	22	ERMINIO DA SILVA VIDAL	PL	8221
BETIM	15	ISMAEL DE JESUS PINTO	PMDB	7811
BETIM	45	MARCO AURELIO BRAZ	PSDB	7110
BETIM	25	FERNANDO MENDONCA PARREIRA	PFL	716
BETIM	29	EULER RABELO DE VASCONCELOS	PDC	452
1992				
1992 - BETIM - Eleições para Prefeito				
BETIM	13	MARIA DO CARMO LARA PERPETUO	PT	29663
BETIM	52	TARCISIO EUSTAQUIO BRAGA	PST	25333
BETIM	12	JOSE ROBERTO MARCELINO	PDT	9264
BETIM	22	JOSE CARLOS PEDRO	PL	1635
BETIM	25	FERNANDO DE MENDONCA PARREIRAS	PFL	1604
1996				
1996 - BETIM - Eleições para Prefeito				
BETIM	13	JESUS MARIO DE ALMEIDA LIMA	PT	38941
BETIM	12	IVAIR NOGUEIRA DO PINHO	PDT	31606
BETIM	45	CARLAILE DE JESUS PEDROSA	PSDB	29592
BETIM	65	EDMUNDO COSTA VIEIRA	PC DO B	1223
BETIM	44	RENATO HERNANE QUARESMA	PRP	433
2000				
2000 - BETIM - Eleições para Prefeito				
BETIM	22	CARLAILE DE JESUS PEDROSA	PL	71.699
BETIM	13	MARIA DO CARMO LARA PERPETUO	PT	61.620
2004				
2004 - BETIM - Eleições para Prefeito				
BETIM	45	CARLAILE DE JESUS PEDROSA	PSDB	95255
BETIM	13	MARIA DO CARMO LARA PARPETUO	PT	67960
BETIM	16	MARIA DAS DORES RIBEIRO	PSTU	923
2008				
2008 - BETIM - Eleições para Prefeito				
BETIM	13	MARIA DO CARMO LARA PERPÉTUO	PT	92215
BETIM	43	ROMULO VICTOR PINHEIRO VENEROSO	PV	86486
BETIM	50	PAULO CÉSAR PEIXOTO	PSOL	2746
2012				
2012 - BETIM- Eleições para Prefeito				
BETIM	45	CARLAILE DE JESUS PEDROSA	PSDB	135797
BETIM	13	MARIA DO CARMO LARA PERPÉTUO	PT	63655
2016				
2016 - BETIM - Eleições para Prefeito				
BETIM	31	VITTORIO MEDIOLI	PHS	119750
BETIM	15	IVAIR NOGUEIRA DO PINHO	PMDB	30001

BETIM	23	WELINTON SANDRO DE ABREU	PPS	16393
BETIM	13	EUTAIR ANTONIO DOS SANTOS	PT	12098
BETIM	40	WENCESLAU ALVARES FRANCISCO DE MOURA	PSB	6788
BETIM	27	CARLOS ROBERTO DE CARVALHO	PSDC	3612
BETIM	20	ERASMO CARLOS OLIVEIRA DA SILVA	PSC	2428
BETIM	17	FERNANDO DE MENDONÇA PARREIRA	PSL	1248
BETIM	50	WILSON RIBEIRO DE SOUSA	PSOL	741
BETIM	21	JOSE AUGUSTO BERNADES	PCB	606
BETIM	16	MARIA DAS DORES RIBEIRO	PSTU	602

Fonte: Tribunal Regional Eleitoral - MG

ANEXO D – DADOS MUNICIPAIS DE OUTORGA ONEROSA DO DIREITO DE CONSTRUIR

IDPROJETO	USO	DATAENTRADA	REGIONAL	X	Y	VALOROUTORGAONEROSA
1.802,00	Residencial	07/01/2015	SEDE	583.783,06	7.791.103,28	140,25
179,00	Residencial	24/04/2012	SEDE	582.829,41	7.791.258,39	1.109,52
242,00	Residencial	10/07/2012	SEDE	583.214,77	7.792.369,27	1.124,29
395,00	Residencial	16/11/2012	SEDE	584.660,01	7.791.878,79	1.539,41
104,00	Misto	20/12/2011	NORTE	584.250,24	7.793.967,82	2.097,58
646,00	Residencial	29/06/2013	NORTE	583.543,14	7.793.723,17	2.129,71
1.692,00	Residencial	06/11/2014	ALTEROSAS	585.323,15	7.793.839,99	2.498,08
4.661,00	Comercial	20/08/2018	ALTEROSAS	589.403,91	7.795.069,49	2.699,66
636,00	Residencial	25/06/2013	SEDE	582.242,90	7.792.808,36	2.907,25
4.891,00	Residencial	31/10/2018	NORTE	583.480,01	7.796.079,57	3.730,43
3.893,00	Residencial	31/08/2017	NORTE	584.213,38	7.794.775,58	4.166,91
405,00	Comercial	27/11/2012	NORTE	584.170,42	7.792.909,45	4.692,00
2.619,00	Residencial	13/01/2016	ALTEROSAS	585.516,92	7.793.801,61	5.024,92
6.335,00	Misto	05/07/2020	ALTEROSAS	587.825,88	7.794.023,54	5.324,15
5.204,00	Residencial	29/03/2019	SEDE	584.984,78	7.792.243,90	6.266,47
371,00	Residencial	10/10/2012	SEDE	581.982,76	7.792.942,03	6.347,67
28,00	Residencial	26/06/2011	SEDE	583.585,74	7.791.495,80	7.310,48
578,00	Residencial	03/06/2013	SEDE	583.525,43	7.793.474,88	7.564,23
670,00	Residencial	12/07/2013	SEDE	584.023,36	7.791.182,12	7.599,59
6.005,00	Residencial	19/02/2020	NORTE	585.188,97	7.796.623,59	9.135,53
3.139,00	Residencial	30/09/2016	SEDE	582.135,28	7.792.750,92	9.605,59
411,00	Residencial	11/12/2012	SEDE	582.788,54	7.791.513,26	9.975,78
1.228,00	Comercial	27/03/2014	SEDE	583.430,11	7.791.532,73	10.044,44
268,00	Residencial	31/07/2012	NORTE	584.255,05	7.794.550,55	10.162,57
4.548,00	Residencial	08/07/2018	SEDE	582.215,30	7.792.816,07	10.411,50
409,00	Residencial	05/12/2012	SEDE	583.531,63	7.791.276,02	11.227,73
66,00	Residencial	04/11/2011	SEDE	583.029,15	7.792.449,35	11.429,90
635,00	Residencial	25/06/2013	SEDE	582.254,99	7.792.806,31	12.528,24
4.977,00	Residencial	17/12/2018	NORTE	585.185,62	7.796.639,56	13.003,11
414,00	Residencial	14/12/2012	ALTEROSAS	585.511,02	7.794.024,14	13.148,43
92,00	Residencial	06/12/2011	SEDE	583.493,78	7.791.272,64	14.268,86
304,00	Residencial	28/08/2012	SEDE	582.636,55	7.792.539,69	15.386,68
442,00	Residencial	30/01/2013	SEDE	584.697,04	7.791.490,59	16.301,41
295,00	Residencial	23/08/2012	NORTE	584.059,72	7.794.628,10	16.776,88
3.540,00	Residencial	07/04/2017	SEDE	583.783,06	7.791.103,28	17.477,96
91,00	Residencial	05/12/2011	SEDE	584.874,44	7.792.157,82	18.740,68
5.487,00	Residencial	09/08/2019	NORTE	584.152,09	7.793.685,01	19.288,80
424,00	Residencial	05/01/2013	SEDE	583.976,18	7.792.453,28	20.074,74
235,00	Residencial	03/07/2012	SEDE	584.328,25	7.792.491,16	21.024,82
2.115,00	Residencial	03/06/2015	ALTEROSAS	586.007,10	7.794.552,40	21.264,32
1.293,00	Residencial	17/04/2014	SEDE	584.000,05	7.792.563,26	21.314,66

IDPROJETO	USO	DATAENTRADA	REGIONAL	X	Y	VALOROUTORGAONEROSA
2.181,00	Residencial	02/07/2015	ALTEROSAS	585.305,00	7.793.816,10	24.012,31
366,00	Residencial	08/10/2012	SEDE	584.029,54	7.792.671,95	24.130,88
5.767,00	Residencial	11/11/2019	SEDE	583.916,46	7.791.406,13	25.747,87
3.217,00	Residencial	05/11/2016	NORTE	584.233,81	7.794.646,25	25.952,32
351,00	Residencial	02/10/2012	SEDE	584.292,47	7.792.424,94	27.022,88
2.919,00	Residencial	21/06/2016	SEDE	584.197,85	7.792.803,40	29.610,79
5.554,00	Residencial	30/08/2019	SEDE	582.206,42	7.792.630,51	29.655,28
116,00	Residencial	16/02/2012	SEDE	584.920,03	7.791.395,38	29.662,12
2.704,00	Residencial	17/03/2016	NORTE	584.153,07	7.792.818,47	29.962,23
3.806,00	Comercial	28/07/2017	NORTE	584.927,41	7.794.668,92	29.979,27
1.166,00	Residencial	07/03/2014	SEDE	584.313,16	7.792.787,88	30.719,18
894,00	Residencial	06/11/2013	SEDE	584.650,22	7.791.840,71	31.995,03
277,00	Residencial	12/08/2012	SEDE	584.062,46	7.792.731,74	32.875,55
347,00	Misto	28/09/2012	SEDE	583.574,43	7.792.923,57	33.615,38
991,00	Residencial	18/12/2013	SEDE	584.221,55	7.792.573,33	34.765,12
1.011,00	Residencial	07/01/2014	SEDE	583.273,66	7.792.621,89	38.425,00
632,00	Residencial	24/06/2013	SEDE	585.063,38	7.791.476,91	38.514,00
4.101,00	Residencial	14/12/2017	SEDE	583.872,06	7.792.545,60	43.376,64
2.648,00	Residencial	10/02/2016	SEDE	583.273,66	7.792.621,89	43.927,17
814,00	Residencial	19/09/2013	NORTE	584.173,64	7.794.399,97	46.777,25
4.536,00	Comercial	26/06/2018	ALTEROSAS	586.852,16	7.792.979,91	47.087,53
4.997,00	Misto	21/12/2018	SEDE	583.930,17	7.791.478,43	47.600,72
3.433,00	Residencial	21/02/2017	SEDE	583.449,96	7.793.312,64	47.928,58
390,00	Residencial	07/11/2012	SEDE	584.430,70	7.792.673,56	53.493,96
889,00	Residencial	04/11/2013	SEDE	584.256,86	7.792.514,16	54.128,38
5.000,00	Residencial	21/12/2018	SEDE	584.542,21	7.791.756,76	58.519,33
581,00	Residencial	04/06/2013	SEDE	583.974,17	7.792.605,22	65.667,08
605,00	Comercial	10/06/2013	SEDE	584.308,19	7.792.085,64	67.935,00
4.810,00	Misto	05/10/2018	SEDE	583.545,85	7.792.577,79	73.241,19
4.125,00	Residencial	27/12/2017	SEDE	584.141,04	7.791.392,08	73.800,26
2.687,00	Residencial	03/03/2016	SEDE	584.046,28	7.792.736,95	77.885,40
426,00	Residencial	07/01/2013	SEDE	584.107,13	7.792.528,77	79.342,85
71,00	Comercial	07/11/2011	SEDE	583.260,10	7.791.665,27	80.865,85
2.299,00	Residencial	21/08/2015	SEDE	583.486,27	7.791.353,38	85.284,94
2.592,00	Residencial	23/12/2015	SEDE	583.873,42	7.792.507,39	132.738,00
2.458,00	Residencial	26/10/2015	SEDE	584.141,04	7.791.392,08	180.116,41
2.318,00	Comercial	28/08/2015	NORTE	584.100,68	7.793.490,15	207.274,32
540,00	Comercial	13/05/2013	SEDE	583.882,44	7.792.012,28	433.095,00
1.191,00	Comercial	19/03/2014	SEDE	583.825,61	7.791.519,56	535.155,00
3.516,00	Comercial	31/03/2017	SEDE	583.825,61	7.791.519,56	535.155,00

ANEXO E – PARTICIPAÇÃO DA ARRECADAÇÃO DO SETOR DE VEÍCULOS AUTOMOTORES E AUTO PEÇAS NA ARRECADAÇÃO DE ICMS NO MUNICÍPIO DE BETIM E NO ESTADO

Mês	Arrecadação do setor autopeças e veículos município de BETIM (A)	Arrecadação total de BETIM (B)	Arrecadação total do Estado (C)	% participação do setor de autopeças e veículos de Betim na arrecadação do município Betim A/B	% participação do setor de autopeças e veículos de Betim na arrecadação do Estado A/C
199901	13.947.858,58	23.682.374	371.270.487	59%	4%
199902	7.829.043,73	63.384.526	425.304.589	12%	2%
199903	1.570.538,59	47.797.055	443.525.108	3%	0%
199904	10.952.878,07	77.689.429	467.324.516	14%	2%
199905	7.377.782,58	78.060.581	498.398.361	9%	1%
199906	5.068.129,61	81.758.269	491.657.771	6%	1%
199907	1.912.634,33	83.893.835	497.369.703	2%	0%
199908	8.051.869,63	102.741.947	586.548.828	8%	1%
199909	5.307.422,40	102.281.107	554.725.176	5%	1%
199910	8.634.531,86	103.844.634	553.083.836	8%	2%
199911	2.320.867,94	98.306.933	577.471.235	2%	0%
199912	9.244.815,54	103.053.746	738.283.747	9%	1%
200001	15.226.754,13	112.343.193	514.029.660	14%	3%
200002	12.842.543,27	97.714.036	509.963.870	13%	3%
200003	11.788.892,04	90.040.159	542.481.399	13%	2%
200004	16.022.616,96	107.117.323	560.508.309	15%	3%
200005	16.096.964,19	107.127.929	602.205.867	15%	3%
200006	25.091.016,86	118.354.551	618.091.267	21%	4%
200007	14.795.517,28	110.327.636	616.720.522	13%	2%
200008	24.094.995,21	125.650.094	676.346.470	19%	4%
200009	34.435.271,33	142.005.593	678.350.594	24%	5%
200010	17.285.732,93	127.264.134	682.686.897	14%	3%
200011	23.426.992,48	137.036.900	696.003.523	17%	3%
200012	33.972.913,30	144.427.397	745.903.655	24%	5%
200101	15.843.048,74	138.022.966	674.257.981	11%	2%
200102	24.713.331,46	143.332.610	668.750.308	17%	4%
200103	22.030.519,06	131.242.733	675.789.530	17%	3%
200104	19.888.309,35	140.962.625	725.602.755	14%	3%
200105	24.448.860,25	146.746.069	727.886.312	17%	3%
200106	15.459.140,20	140.838.632	734.970.329	11%	2%
200107	19.991.569,27	147.231.167	745.351.505	14%	3%
200108	17.269.306,30	163.155.640	763.184.303	11%	2%
200109	5.008.113,95	144.622.684	748.434.307	3%	1%
200110	5.273.338,93	142.321.092	739.811.707	4%	1%
200111	7.677.127,87	146.043.264	810.941.698	5%	1%
200112	9.006.810,07	149.575.463	891.093.736	6%	1%
200201	7.629.168,54	130.692.186	700.500.403	6%	1%
200202	4.665.136,14	144.052.039	710.778.741	3%	1%
200203	5.068.379,80	119.960.352	677.266.145	4%	1%
200204	7.878.122,36	140.906.822	740.561.181	6%	1%
200205	15.222.604,86	163.615.083	773.298.432	9%	2%

Mês	Arrecadação do setor autopeças e veículos município de BETIM (A)	Arrecadação total de BETIM (B)	Arrecadação total do Estado (C)	% participação do setor de autopeças e veículos de Betim na arrecadação do município Betim A/B	% participação do setor de autopeças e veículos de Betim na arrecadação do Estado A/C
200206	8.510.659,18	133.741.776	826.190.236	6%	1%
200207	10.209.712,45	150.666.369	687.433.775	7%	1%
200208	13.834.915,74	171.206.396	822.870.024	8%	2%
200209	17.813.850,76	178.380.711	822.560.885	10%	2%
200210	11.540.077,58	153.931.186	832.086.759	7%	1%
200211	24.533.801,75	177.235.682	947.316.260	14%	3%
200212	23.372.891,54	163.436.526	873.411.754	14%	3%
200301	29.813.385,34	187.911.006	832.570.055	16%	4%
200302	19.946.560,88	177.320.410	873.143.834	11%	2%
200303	9.236.501,04	165.600.326	843.496.131	6%	1%
200304	8.042.596,65	169.519.018	855.621.140	5%	1%
200305	6.543.829,20	152.535.891	865.209.030	4%	1%
200306	3.829.094,93	172.535.365	915.867.342	2%	0%
200307	4.729.080,55	162.038.606	891.752.111	3%	1%
200308	5.640.969,51	164.313.145	883.877.083	3%	1%
200309	6.288.030,59	164.403.374	917.970.906	4%	1%
200310	6.826.637,89	163.606.191	921.437.266	4%	1%
200311	6.746.888,40	173.695.611	961.862.384	4%	1%
200312	7.285.282,19	157.820.139	936.130.716	5%	1%
200401	6.986.230,37	171.616.520	1.013.359.392	4%	1%
200402	4.074.693,15	159.970.750	929.870.559	3%	0%
200403	6.779.750,34	152.504.383	920.024.517	4%	1%
200404	8.812.333,26	171.758.370	1.006.248.315	5%	1%
200405	6.344.098,00	174.317.067	997.885.353	4%	1%
200406	8.080.478,33	181.751.524	1.038.659.365	4%	1%
200407	8.524.938,22	189.320.673	1.066.627.687	5%	1%
200408	8.791.629,38	185.876.855	1.163.856.322	5%	1%
200409	8.774.377,60	185.026.727	1.120.278.799	5%	1%
200410	6.039.287,25	186.532.877	1.161.598.173	3%	1%
200411	6.668.652,98	193.756.413	1.216.560.598	3%	1%
200412	7.538.094,33	181.118.681	1.193.857.549	4%	1%
200501	7.594.862,21	190.624.419	1.246.954.055	4%	1%
200502	7.596.255,70	170.884.431	1.125.393.820	4%	1%
200503	5.901.203,77	166.731.137	1.127.153.669	4%	1%
200504	8.310.532,99	191.578.275	1.198.007.020	4%	1%
200505	7.241.195,19	196.010.746	1.245.184.848	4%	1%
200506	7.516.458,73	188.891.517	1.432.440.971	4%	1%
200507	6.411.578,24	191.182.063	1.273.254.534	3%	1%
200508	5.856.124,14	201.089.902	1.277.466.010	3%	0%
200509	5.559.100,19	209.902.712	1.319.195.312	3%	0%
200510	6.452.775,45	204.257.836	1.264.849.965	3%	1%
200511	7.009.540,96	207.384.072	1.294.349.228	3%	1%
200512	6.823.252,56	210.623.543	1.326.405.169	3%	1%
200601	8.825.048,59	216.043.253	1.381.723.257	4%	1%
200602	9.245.547,70	208.194.372	1.261.100.382	4%	1%

Mês	Arrecadação do setor autopeças e veículos município de BETIM (A)	Arrecadação total de BETIM (B)	Arrecadação total do Estado (C)	% participação do setor de autopeças e veículos de Betim na arrecadação do município Betim A/B	% participação do setor de autopeças e veículos de Betim na arrecadação do Estado A/C
200603	8.804.032,46	195.518.655	1.267.102.404	5%	1%
200604	10.897.596,56	211.945.976	1.291.299.801	5%	1%
200605	11.725.546,22	205.117.590	1.330.697.247	6%	1%
200606	24.151.295,37	212.261.264	1.395.064.204	11%	2%
200607	16.727.058,42	233.908.194	1.391.027.935	7%	1%
200608	13.534.766,62	242.735.410	1.406.964.647	6%	1%
200609	11.827.383,21	242.983.623	1.456.496.655	5%	1%
200610	11.774.975,40	250.499.569	1.490.016.032	5%	1%
200611	26.104.886,09	254.912.225	1.490.683.861	10%	2%
200612	35.406.472,20	257.779.836	1.500.226.568	14%	2%
200701	25.268.210,03	255.554.748	1.556.200.088	10%	2%
200702	26.869.483,15	246.343.112	1.468.880.700	11%	2%
200703	22.594.600,86	220.490.454	1.398.162.837	10%	2%
200704	19.896.495,41	257.854.405	1.492.593.238	8%	1%
200705	31.831.749,56	257.168.823	1.503.834.507	12%	2%
200706	31.280.650,79	274.400.931	1.558.054.549	11%	2%
200707	24.317.638,66	257.916.741	1.578.521.466	9%	2%
200708	33.518.649,87	279.053.569	1.612.323.693	12%	2%
200709	36.890.830,46	292.274.369	1.664.703.828	13%	2%
200710	33.654.425,30	271.442.652	1.660.608.596	12%	2%
200711	52.273.403,99	307.192.820	1.730.583.740	17%	3%
200712	57.647.957,04	317.427.506	1.748.719.523	18%	3%
200801	39.638.269,42	319.855.073	1.759.691.993	12%	2%
200802	39.854.338,21	286.184.717	1.711.214.015	14%	2%
200803	58.748.209,75	289.517.841	1.798.159.133	20%	3%
200804	63.577.665,33	304.544.610	1.741.209.866	21%	4%
200805	61.768.345,76	312.424.582	1.812.561.344	20%	3%
200806	52.682.238,78	320.117.868	1.874.239.739	16%	3%
200807	63.344.501,18	335.700.096	1.891.385.661	19%	3%
200808	52.705.292,92	340.337.274	1.959.468.458	15%	3%
200809	50.407.450,42	340.438.079	2.032.034.390	15%	2%
200810	54.453.550,93	344.984.250	2.023.301.115	16%	3%
200811	30.355.523,55	312.699.132	1.969.725.207	10%	2%
200812	23.767.106,58	276.350.929	1.804.615.656	9%	1%
200901	47.619.657,50	305.187.200	1.723.293.168	16%	3%
200902	44.106.803,43	284.960.503	1.623.938.054	15%	3%
200903	48.450.132,82	271.466.138	1.604.197.337	18%	3%
200904	70.165.399,60	299.779.461	1.719.444.099	23%	4%
200905	62.404.594,80	297.324.000	1.721.850.542	21%	4%
200906	55.705.891,97	300.036.216	1.780.171.924	19%	3%
200907	74.007.433,54	319.640.467	1.788.682.743	23%	4%
200908	68.915.811,25	341.569.567	1.889.391.019	20%	4%
200909	81.336.191,23	346.923.096	1.953.055.100	23%	4%
200910	78.450.112,52	343.170.668	2.042.171.945	23%	4%
200911	60.676.523,90	342.334.741	2.084.073.806	18%	3%
200912	52.602.467,80	312.978.594	2.034.652.385	17%	3%
201001	36.523.251,14	300.758.744	2.022.865.479	12%	2%

Mês	Arrecadação do setor autopeças e veículos município de BETIM (A)	Arrecadação total de BETIM (B)	Arrecadação total do Estado (C)	% participação do setor de autopeças e veículos de Betim na arrecadação do município Betim A/B	% participação do setor de autopeças e veículos de Betim na arrecadação do Estado A/C
201002	34.098.093,64	279.153.989	1.870.478.361	12%	2%
201003	40.788.675,37	265.828.636	1.903.174.714	15%	2%
201004	71.047.546,83	304.202.323	2.130.915.924	23%	3%
201005	49.533.724,79	323.783.106	2.099.879.266	15%	2%
201006	44.428.103,23	315.237.481	2.118.826.352	14%	2%
201007	54.538.901,45	336.473.763	2.229.972.332	16%	2%
201008	51.807.307,32	359.827.385	2.835.532.091	14%	2%
201009	62.988.367,20	366.381.796	2.264.518.452	17%	3%
201010	51.429.742,27	347.655.574	2.228.896.142	15%	2%
201011	47.801.922,89	348.341.648	2.281.452.857	14%	2%
201012	67.309.342,50	350.711.916	2.285.191.932	19%	3%
201101	55.326.400,78	348.202.636	2.330.228.694	16%	2%
201102	34.915.023,65	311.959.787	2.108.155.611	11%	2%
201103	50.672.277,71	328.088.658	2.208.073.125	15%	2%
201104	57.463.762,11	352.883.891	2.439.837.712	16%	2%
201105	50.092.017,32	330.177.681	2.115.450.495	15%	2%
201106	45.911.251,59	367.469.755	2.412.564.381	12%	2%
201107	59.734.832,53	380.846.776	2.406.136.029	16%	2%
201108	48.210.869,20	355.885.586	2.453.079.107	14%	2%
201109	41.360.675,63	309.068.964	2.556.645.058	13%	2%
201110	40.270.730,28	323.953.031	2.511.307.876	12%	2%
201111	38.775.651,40	327.814.300	2.502.291.264	12%	2%
201112	53.148.132,50	324.633.118	2.748.153.120	16%	2%
201201	64.245.287,07	323.837.752	2.632.118.561	20%	2%
201202	37.669.443,97	338.332.225	2.262.158.381	11%	2%
201203	45.709.329,20	331.510.601	2.489.367.850	14%	2%
201204	55.763.259,37	365.505.303	2.638.441.661	15%	2%
201205	38.744.957,63	364.461.200	2.483.168.135	11%	2%
201206	36.458.779,98	372.686.497	2.620.220.306	10%	1%
201207	53.479.165,58	391.611.528	2.635.665.021	14%	2%
201208	59.530.351,22	392.073.143	2.686.149.121	15%	2%
201209	71.562.035,63	406.153.008	2.744.732.982	18%	3%
201210	37.483.426,73	366.801.117	2.716.340.062	10%	1%
201211	42.531.285,63	376.373.393	2.767.062.785	11%	2%
201212	46.435.374,26	367.957.653	2.893.883.940	13%	2%
201301	37.384.363,32	382.045.867	2.928.657.981	10%	1%
201302	35.698.993,90	371.241.669	2.701.663.326	10%	1%
201303	25.940.401,18	327.807.611	2.512.781.521	8%	1%
201304	39.735.213,73	365.960.065	2.797.785.933	11%	1%
201305	32.834.393,13	379.402.144	2.838.986.255	9%	1%
201306	26.107.883,46	379.602.295	2.839.275.031	7%	1%
201307	31.387.310,03	388.146.952	2.871.269.316	8%	1%
201308	37.279.920,95	400.468.720	2.994.106.890	9%	1%
201309	29.835.634,95	395.396.713	3.092.486.985	8%	1%
201310	37.594.054,76	384.971.897	3.139.924.322	10%	1%
201311	26.227.845,02	424.269.733	3.128.084.593	6%	1%
201312	47.634.246,00	417.550.138	3.394.933.525	11%	1%

Mês	Arrecadação do setor autopeças e veículos município de BETIM (A)	Arrecadação total de BETIM (B)	Arrecadação total do Estado (C)	% participação do setor de autopeças e veículos de Betim na arrecadação do município Betim A/B	% participação do setor de autopeças e veículos de Betim na arrecadação do Estado A/C
201401	59.813.954,58	426.224.015	3.122.186.633	14%	2%
201402	22.832.135,83	434.495.177	3.123.896.344	5%	1%
201403	26.050.196,72	401.813.544	2.864.699.459	6%	1%
201404	23.816.600,69	423.918.362	3.025.687.965	6%	1%
201405	30.037.829,16	431.841.391	2.988.272.767	7%	1%
201406	23.702.376,97	452.089.170	3.139.851.686	5%	1%
201407	27.632.359,79	433.918.607	2.992.401.811	6%	1%
201408	21.339.853,10	426.187.722	3.135.627.631	5%	1%
201409	52.778.136,33	450.956.028	3.206.338.515	12%	2%
201410	55.850.905,69	485.942.109	3.329.083.504	11%	2%
201411	81.603.221,16	536.784.725	3.413.477.497	15%	2%
201412	17.515.657,46	429.584.278	3.149.784.312	4%	1%
201501	13.735.421,89	441.884.872	3.166.471.509	3%	0%
201502	14.130.466,46	413.657.806	2.922.772.275	3%	0%
201503	12.535.786,79	381.803.073	2.850.223.162	3%	0%
201504	14.744.709,59	450.035.401	3.118.570.743	3%	0%
201505	11.314.401,82	431.139.775	2.999.827.118	3%	0%
201506	14.840.078,57	441.348.695	3.062.929.126	3%	0%
201507	14.473.680,29	431.550.389	3.059.502.025	3%	0%
201508	13.526.230,94	436.125.090	3.125.573.762	3%	0%
201509	18.773.782,56	446.678.276	3.159.372.024	4%	1%
201510	13.139.327,67	446.151.264	3.176.019.252	3%	0%
201511	21.446.333,36	476.209.787	3.320.502.300	5%	1%
201512	30.930.801,76	465.589.153	3.194.650.233	7%	1%
201601	19.135.679,21	519.133.952	3.346.993.084	4%	1%
201602	18.050.690,45	469.085.902	3.108.293.808	4%	1%
201603	9.536.272,74	480.682.151	3.222.935.888	2%	0%
201604	12.141.935,62	483.480.422	3.390.727.223	3%	0%
201605	10.846.596,69	513.071.824	3.386.398.469	2%	0%
201606	9.898.962,23	508.096.822	3.403.568.858	2%	0%
201607	11.354.471,77	472.712.977	3.472.951.764	2%	0%
201608	17.603.418,21	502.794.161	3.375.902.205	4%	1%
201609	10.517.316,82	533.026.584	3.664.828.921	2%	0%
201610	8.878.475,90	521.741.184	3.493.846.407	2%	0%
201611	8.962.822,94	496.916.286	3.499.944.063	2%	0%
201612	11.165.752,07	539.442.314	3.689.008.878	2%	0%
201701	14.416.235,67	553.466.212	3.669.945.759	3%	0%
201702	13.265.446,35	538.303.137	3.329.977.772	2%	0%
201703	8.256.469,27	508.678.750	3.397.859.460	2%	0%
201704	11.798.686,34	583.838.531	3.652.753.941	2%	0%
201705	11.727.293,49	551.771.937	3.509.551.386	2%	0%
201706	12.762.047,90	576.631.155	3.651.155.436	2%	0%
201707	12.920.925,78	572.612.986	3.649.207.848	2%	0%
201708	11.351.383,57	651.022.630	3.940.224.665	2%	0%
201709	12.430.190,85	555.004.966	3.798.141.054	2%	0%
201710	11.352.663,99	515.316.255	4.078.328.603	2%	0%
201711	13.816.777,27	739.110.379	4.194.021.488	2%	0%

Mês	Arrecadação do setor autopeças e veículos município de BETIM (A)	Arrecadação total de BETIM (B)	Arrecadação total do Estado (C)	% participação do setor de autopeças e veículos de Betim na arrecadação do município Betim A/B	% participação do setor de autopeças e veículos de Betim na arrecadação do Estado A/C
201712	11.565.465,13	552.386.644	4.464.249.965	2%	0%
201801	9.139.562,18	569.132.191	3.997.774.374	2%	0%
201802	9.091.766,62	541.611.592	3.916.605.387	2%	0%
201803	9.252.789,80	492.751.927	3.424.317.373	2%	0%
201804	12.236.924,37	572.801.103	4.069.364.258	2%	0%
201805	11.330.922,27	615.433.446	4.012.856.392	2%	0%
201806	10.627.158,31	495.153.872	3.433.964.123	2%	0%
201807	11.953.001,43	567.620.336	4.022.409.926	2%	0%
201808	13.626.148,18	595.937.401	4.164.559.448	2%	0%
201809	16.509.927,77	646.988.086	5.016.298.337	3%	0%
201810	38.966.513,96	703.692.670	4.290.481.365	6%	1%
201811	15.389.872,53	628.544.994	3.903.911.522	2%	0%
201812	17.246.490,75	609.363.363	4.024.270.705	3%	0%
201901	24.884.999,35	596.981.000	4.197.998.805	4%	1%
201902	5.063.115,75	566.252.172	3.979.760.424	1%	0%
201903	6.995.368,96	526.859.997	3.888.429.515	1%	0%
201904	14.450.095,47	595.663.396	4.481.330.234	2%	0%
201905	12.498.127,39	588.563.805	4.094.881.793	2%	0%

Fonte: Armazém de Informações - SIARE

Nota: Arrecadação de ICMS principal sem juros, multas e dívida ativa.