

Universidade Federal de Minas Gerais
Escola de Arquitetura e Urbanismo

Janaina Marx Pinheiro

(Re) apropriando a centralidade na metrópole

Belo Horizonte
2014

Janaina Marx Pinheiro

(Re) apropriando a centralidade na metrópole

Dissertação de mestrado apresentada ao curso de mestrado em Arquitetura e Urbanismo da Escola de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Minas Gerais, como requisito parcial à obtenção do título de Mestre em Arquitetura e Urbanismo.

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

Folha de Aprovação

Viva a borda! Desloque o centro.
*(Por o Manifesto por uma cidade lúdica e coletiva,
por uma arte pública, crítica e poética).*

AGRADECIMENTOS

Aos meus pais Stela e Pinheiro, pelo apoio de longa data e por compreenderem a minha falta de tempo durante o mestrado.

À minha irmã Samira, por me instigar a conhecer o trabalho a partir do olhar do Estado.

Aos colegas da Prefeitura de Belo Horizonte, pelo apoio no início deste processo.

Aos colegas do Macrozoneamento, pelo apoio, principalmente, na reta final.

À Natacha Rena e aos colegas do indisciplinar.

Às amigas Renata Zschaber e Lucília, que supriram minha ausência nestes últimos meses.

À minha orientadora Jupira, por compartilhar seu conhecimento, além de demonstrar sua paciência, atenção, tranquilidade e confiança durante todo o percurso.

Aos meus queridos amigos João Tonucci, e Harley Silva e especialmente à minha amiga Júnia Ferrari, pela paciência ao escutar minhas inquietações antes, durante e certamente após o curso de mestrado.

Aos preciosos diálogos com meus amigos e professores.

Ao professores da UFMG que me receberam e me possibilitaram ampliar os horizontes.

À Capes-UFMG, por ter me concedido uma bolsa de estudos.

Ao Núcleo de Pós Graduação da Arquitetura de Urbanismo e aos funcionários da biblioteca da EAUFMG, pela atenção e disponibilidade.

E, por fim, ao meu marido Hernán Espinoza, pelo amor, carinho, paciência, incentivo, enfim, por estar sempre ao meu lado durante esta jornada.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1: Principais abordagens utilizadas na análise das centralidades.....	24
Figura 2: Modelos de hierarquização urbana monocêntrico - Teorias da Localização.	26
Figura 3: Modelos de organização interna das cidades idealizados pela Escola de Chicago...32	
Figura 4: Esquema de organização espacial da cidade latino americana proposta por Corrêa.35	
Figura 5: Estruturas espaciais de algumas metrópoles brasileiras.....	35
Figura 6: A evolução da forma urbana da cidade norte-americana de 1820 a 1870.	53
Figura 7: Eixo espaço-tempo proposto por Henri Lefebvre.....	54
Figura 8: Sítio arqueológico Tulipe, cultura Yumbo – Equador.	56
Figura 9: Praça do mercado, cidade medieval.....	57
Figura 10: Ilustração do centro urbano no início da industrialização.....	60
Figura 11: Cidade industrial, Inglaterra, 1800.....	61
Figura 12: Planta esquemática, perspectiva e fotografia da abertura da Avenue de l’Opera, em Paris, entre 1864 e 1876, segundo as propostas do Plano de Haussmann.	63
Figura 13: Centralidade capitalista: centro de consumo. Nova York 1900 - 1910	64
Figura 14: Centro de negócios, Chicago, 1907.	65
Figura 15: Centro de negócios de Nova York, anos 1920.....	66
Figura 16: Zoneamento modernista, plano de Le Corbusier para Paris.	67
Figura 17: Guetos de Nova York, 1900.....	69
Figura 18: Corredores de desenvolvimento e nós de crescimento para a RMBH apresentados pela Jurong Consultants.....	81
Figura 19: Centralidades propostas para o entorno do Aeroporto Internacional Tancredo Neves no Vetor Norte da RMBH.	83
Figura 20: Proposta de ordenamento territorial da Aerotrópole mineira.....	84
Figura 21: Modelo da aerotrópole apresentada por John Kassarda.....	85

Figura 22: Aerotrópole, nova centralidade proposta para o vetor norte da RMBH	88
Figura 23: A necessidade de consensos para a implementação do projeto Aerotrópole.	90
Figura 24: Cidade Administrativa, centro de poder – Vetor Norte RMBH.	91
Figura 25: Fashion City, centro de consumo – Vetor Norte RMBH.	91
Figura 26: Biovillas, condomínio fechado – Vetor Norte.	92
Figura 27: Empreendimento imobiliário Cidade da Cultura, centro de consumo	92
Figura 28: Proposta de reestruturação territorial PDDI, 2011	96
Figura 29: Perspectiva do empreendimento da construtora Concreto “para atender crescimento urbano da centralidade sul de Belo Horizonte”.	102
Figura 30: Nova BH - perspectiva do novo centro de serviços avançados no bairro São Francisco.	105
Figura 31: Proposta de intervenção para a Avenida Andradas, bairro Santa Efigênia, projeto Nova BH.	106
Figura 32: Proposta de intervenção para a área central, próximo ao Parque Municipal, projeto Nova BH.	109
Figura 33: Expansão dos <i>shopping centers</i> na RMBH, centros secundários	113
Figura 34: Material publicitário da Aerotrópole de Belo Horizonte.	122
Figura 35: Empreendimentos imobiliários no entorno da Aerotrópolis – Cidade da cultura e Biovillas.	123
Figura 36: Material publicitário da operação urbana Nova BH.	124
Figura 37: O sujeito? Um centro momentâneo.	127
Figura 38: Intervenção Manifesto Poro	135
Figura 39: Assembleia popular Horizontal, 2013 – centro Belo Horizonte.	136
Figura 40: Centro comunitário professor Fábio Alves. Ocupação Dandara, 2013.	136

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

Agência RMBH – Agência de Desenvolvimento Metropolitano da Região Metropolitana de Belo Horizonte

AIMs – Áreas de Interesse Metropolitano

AITN – Aeroporto Internacional Tancredo Neves

ARMBH – Agência de Desenvolvimento Metropolitano da Região Metropolitana de Belo Horizonte

CAMG – Cidade Administrativa Presidente Tancredo Neves

CBD – *Central Business District*

Cedeplar – Centro de Desenvolvimento e Planejamento Regional

CEPACs – Certificado de Potencial Adicional Construtivo

CETE-MG – Centro de Engenharia da Embraer

CIAAR – Centro de Instrução e Adaptação da Aeronáutica

CMI – Câmara do Mercado Imobiliário

CTCA – Centro de Tecnologia e Capacitação Aeroespacial

EIV – Estudos de Impacto de Vizinhança

EVEF – Estudo de Viabilidade Econômica e Financeira

FACE/UFMG – Faculdade de Ciências Econômicas

FDM – Fundo de Desenvolvimento Metropolitano instrumento financeiro

MIP – Manifestação De Interesse Privado

MZRMBH – Macrozoneamento Metropolitano

OUCs – Operações Urbanas Consorciadas

PDDI – Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado

PDDI-RMBH – Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado da Região Metropolitana de Belo Horizonte

PL – Projeto de Lei

PMI – Procedimento de Manifestação de Interesse

PPP – Pareceria-Público-Privada

PUC – Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais

RMBH – Região Metropolitana de Belo Horizonte

RMVA – Região Metropolitana do Vale do Aço

Secovi-MG – Sindicato das Empresas do Mercado Imobiliário de Minas Gerais

Sede-MG – Secretaria de Desenvolvimento Econômico

Sedru -MG – Secretaria de Estado de Desenvolvimento Regional e Urbano

Segem -MG – Secretaria de Estado Extraordinária de Gestão Metropolitana

UEMG – Escola de Design da Universidade Estadual de Minas

UFMG – Universidade Federal de Minas Gerais

ZIMs – Zonas de Interesse Metropolitano

SUMÁRIO

Introdução.....	13
1 Pensando a centralidade.....	21
1.1 Centralidade: estrutura urbana x estruturação urbana	23
1.1.1 Estrutura urbana	24
1.1.2 Estruturação urbana.....	36
1.2 Centralidade: aglomerar, reunir, centralizar.....	38
1.3 Centralidade renovada.....	42
2 A produção das centralidades	51
2.1 Do monocêntrico ao policêntrico fragmentado	55
2.2 Pós metrópole: centralidades ameaçadas?.....	72
3 A produção de centralidades na RMBH.....	79
3.1.1 Aerotrópole	80
3.1.2 PDDI e Macrozoneamento.....	93
3.1.3 C-Sul	99
3.1.4 OUC NOVA BH.....	104
4 Repensando a centralidade	115
4.1 Da produção do espaço à produção do ser	116
4.2 Centralidade comum: nem pública nem privada.....	124
5 Conclusão	128
6 Referências bibliográficas	137

RESUMO

Este trabalho é uma reflexão sobre a centralidade urbana, seus conceitos e sua produção, aqui analisada a partir da perspectiva lefebvriana, ou seja, da produção social do espaço. Portanto, além de vinculada às relações de produção vigentes, só pode ser compreendida no contexto de uma sociedade específica. Busca-se demonstrar a importância da centralidade, mas também expor seus conflitos que, dentro do modo de produção capitalista, tem se apresentado cada vez mais intensos. Assim, como propõe Lefebvre, também considera-se o “urbano” como horizonte, virtualidade iluminadora, e na centralidade o essencial desse urbano. Mas de que centralidade fala Lefebvre? Esta questão é o fio condutor deste trabalho. Porém, longe de encontrar respostas fechadas ou ‘receitas’, as hipóteses levantadas aqui buscam suscitar o debate sobre a centralidade produzida pela sociedade contemporânea.

Palavras-chave: centralidade, centro, produção do espaço.

Abstract

It is suggested a reflection on urban centrality, its concepts and its production here analyzed from the lefebvrian perspective on the social production of space. Therefore, as well as linked to the existing relations of production, can only be understood in the context of a particular society. The aim is to demonstrate the importance of the centrality and also expose their conflicts within the capitalist mode of production that has appeared increasingly intense. Thus, as Lefebvre proposes, also considers the urban as the horizon, illuminating virtuality, and the centrality the essence of this urban. But, what centrality Lefebvre speaks? This question is the heart of this work. However, instead of finding closed answers or 'recipes' for this centrality the hypotheses are seeking provoke discussion and propose an speculative approach about the centrality produced by urban society.

Este trabalho trata da centralidade urbana, objeto teórico ao qual me aproximei por meio das experiências profissionais vivenciadas no campo do planejamento urbano e regional entre os anos 2011 e 2014. Estas experiências podem ser divididas em três momentos que possibilitaram o olhar sobre a centralidade sob diferentes perspectivas e escalas: a primeira, a partir do planejamento metropolitano; a segunda, do planejamento municipal e a terceira, a partir de projetos de pesquisa e extensão dentro da universidade. Considero estas experiências fundamentais para a construção teórica do objeto deste trabalho e por este motivo serão relatadas brevemente a seguir.

O primeiro contato com a centralidade foi em 2011 durante o trabalho desenvolvido na Agência de Desenvolvimento Metropolitano da Região Metropolitana de Belo Horizonte (Agência RMBH), autarquia de caráter técnico e executivo, subordinada, neste momento, à Secretaria de Estado Extraordinária de Gestão Metropolitana¹. Neste mesmo ano, o Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado da Região Metropolitana (PDDI-RMBH) foi entregue ao governo do Estado, apresentando a centralidade como um elemento expressivo dentro da sua proposta de planejamento.

O PDDI-RMBH marcou a retomada do planejamento metropolitano na RMBH após anos de relativo esquecimento. Na verdade, pode-se dizer que a questão metropolitana em Minas Gerais vem se reestruturando dentro de um novo contexto político-institucional iniciado em 2004, após um amplo processo de discussão liderado pela Assembleia Legislativa do Estado para a implantação do novo Sistema de Gestão Metropolitana no Estado de Minas Gerais. A Emenda Constitucional nº 65/2004 definiu o novo arranjo metropolitano e seus dois instrumentos de gestão: o Fundo de Desenvolvimento Metropolitano (FDM), instrumento financeiro e o Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado (PDDI), instrumento de planejamento, que deveriam ser coordenados pela Agência RMBH, submetida, por sua vez, às decisões das duas instâncias deliberativas de gestão compartilhada: Assembleia e Conselho Metropolitanos.

¹ Em 2011 aconteceu a transição do governo Aécio Neves (PSDB) para o governo Antônio Anastasia, e apesar da manutenção partidária no governo, a gestão metropolitana sofreu alterações. A questão metropolitana que na gestão anterior se encontrava dividida entre a Secretaria de Estado de Desenvolvimento Regional e Urbano (Sedru) e a Agência de Desenvolvimento da RMBH (Agência RMBH), que realizavam tarefas distintas, com pouca ou nenhuma interação foi completamente transferida para a nova Secretaria de Estado Extraordinária de Gestão Metropolitana (Segem) e para a Agência RMBH, que focaram em projetos diferentes da gestão passada (UTSCH, 2013).

Em 2006, a aprovação das leis complementares 88, 89 e 90 estabeleceu o arranjo institucional para gestão e planejamento das duas regiões metropolitanas do Estado: Região Metropolitana de Belo Horizonte – RMBH e Região Metropolitana do Vale do Aço – RMVA. Em 2007, a Subsecretaria de Desenvolvimento Metropolitano, vinculada à Secretaria Estadual de Desenvolvimento Regional e Política Urbana – Sedru, foi criada com o objetivo de implementar o novo arranjo institucional. Entretanto, entre 2011 e 2014, esta competência foi totalmente transferida para a Secretaria de Estado Extraordinária de Gestão Metropolitana – Segem, extinta por completo em 2014, quando a questão metropolitana retornou à secretaria de origem, a Sedru.

O PDDI-RMBH foi contratado em 2009 pela Secretaria Estadual de Desenvolvimento Regional e Política Urbana (Sedru-MG). No entanto, como sua entrega final aconteceu em 2011, a análise e a coordenação das ações nele contidas ficaram sob responsabilidade dos técnicos da ARMBH. O Plano Metropolitano (ou PDDI-RMBH) foi elaborado por uma equipe técnica multidisciplinar coordenada pelo Centro de Desenvolvimento e Planejamento Regional – Cedeplar, da Faculdade de Ciências Econômicas – FACE/UFMG. O planejamento proposto por esta equipe pautou-se pela construção de um sentido de cidadania metropolitana, pela inversão de prioridades e pela necessidade de se construir um novo pacto metropolitano, envolvendo os diferentes atores - municípios, estado, órgãos federais, sociedade civil organizada em seus movimentos sociais, associações empresariais e populares e municípios entorno metropolitano.

O PDDI é um estudo abrangente que apresentou macro-diretrizes para o planejamento metropolitano com o objetivo de alcançar o desenvolvimento sustentável, a reorganização territorial, a inserção nacional e internacional, a gestão metropolitana integrada e o controle social. Sua metodologia priorizou a inter-setorialidade, a participação social e a consistência técnica. Para o desenvolvimento do trabalho aqui proposto, há um especial interesse pela Proposta de Reestruturação Territorial, que se desdobra em duas políticas: a Política Metropolitana Integrada de Regulação do Uso e da Ocupação do Solo e a Política Metropolitana Integrada de Centralidades em Rede.

Além de refletir a importância da dimensão da territorialidade para o desenvolvimento da região metropolitana de Belo Horizonte, esta proposta apresenta a centralidade como um elemento fundamental para a reversão de algumas tendências constatadas pela equipe

técnica, como por exemplo, a excessiva polarização e concentração de serviços, pessoas e oportunidades na área central de Belo Horizonte e a grande expansão da mancha urbana, que somadas contribuem para a fragmentação da RMBH. Um cenário que tem se agravado nas últimas décadas, aprofundando as desigualdades sociais.

O PDDI apresenta a centralidade como um elemento essencial para a reestruturação do espaço, capaz de promover uma melhor distribuição das oportunidades de desenvolvimento para áreas periféricas e, com isto, contribuir para a redução das desigualdades sócio espaciais. O contato com as propostas trazidas pelo plano metropolitano colocam a perspectiva da centralidade relacionada a ideia do direito à plenitude do espaço metropolitano, da apropriação do espaço contida na perspectiva lefebvriana, isto é, dos benefícios e das oportunidades de se viver em uma metrópole.

Após a experiência com o planejamento metropolitano, em 2012 fiz parte da coordenação das operações urbanas consorciadas no município de Belo Horizonte. Neste momento, este instrumento urbanístico instituído pelo Estatuto das Cidades (lei 10.257) em 2001, começou a ser utilizado pelo município como instrumento de planejamento territorial². Em Belo Horizonte, as operações urbanas consorciadas (OUCs) foram regulamentadas a partir da revisão do Plano Diretor Municipal (lei nº 7.165/96) durante a III Conferência Municipal de Política Urbana, realizada entre abril e agosto de 2009, originando a lei nº 9.959/10³, aprovada em 20 de julho de 2010, que incluiu a demarcação de grandes parcelas do território municipal para utilização deste instrumento⁴.

Em 2011, os estudos técnicos para implementação de algumas operações urbanas indicadas pelo Plano Diretor Municipal começaram a ser elaborados, contemplando as áreas do entorno dos eixos viários das Avenidas Antônio Carlos e Pedro I e das Avenidas dos

² Alguns municípios já utilizavam o instrumento antes da aprovação na legislação federal, ainda que sob outras formas, como por exemplo, as operações interligadas em São Paulo e as operações simplificadas em Belo Horizonte.

³ A última revisão do Plano Diretor e da Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo de Belo Horizonte, originalmente aprovados em 1996, aconteceu na III Conferência Municipal de Política Urbana, realizada entre abril e agosto de 2009. As propostas aprovadas foram transformadas na Lei 9.959/10, aprovada em 20 de julho de 2010, que altera a lei nº 7.165/96, que institui o Plano Diretor do Município de Belo Horizonte e a lei nº 7.166/96, que estabelece normas e condições para parcelamento, ocupação e uso do solo urbano no Município, para a urbanização e para a regularização fundiária das Zonas de Especial Interesse Social, entre outras.

⁴ As áreas demarcadas corresponderam a quase 30% do território municipal, e incluíram as áreas no entorno dos corredores viários prioritários, dos corredores de transporte coletivo e das estações de transporte coletivo; além das áreas em reestruturação no vetor norte da capital.

Andradas, Teresa Cristina e Via Expressa, bem como o entorno de estações de transporte coletivo presentes neste eixo que conformaram o eixo leste-oeste. A elaboração dos planos urbanísticos, estudos de impacto de vizinhança (EIV) e estudos financeiros (EVEF) necessários para a implementação destas operações urbanas estavam sob a coordenação da equipe técnica do município. No entanto, apenas os planos urbanísticos foram elaborados por esta equipe, ficando os demais estudos a cargo de empresas privadas, escolhidas a partir de processos licitatórios.

Por mais de dois anos, estes estudos foram desenvolvidos dentro do gabinete da prefeitura, sem qualquer participação popular ampla, como exige o Estatuto das Cidades. A pouca participação restringiu-se ao rito burocrático, comumente focado na informação e legitimação do processo. No final do ano de 2013 estas áreas foram unificadas sob uma única operação urbana consorciada denominada NOVA BH, atravessando processos que já estavam em curso. O projeto foi apresentado pela prefeitura como um projeto urbanístico de grandes dimensões territoriais (aproximadamente 25 Km²), que proporcionaria melhorias nos corredores viários, a criação de novas centralidades ao longo destes eixos e a transformação da região central da capital, ou seja, a principal centralidade reconhecida pelos cidadãos metropolitanos.

Considerando as intervenções propostas indicadas para o núcleo metropolitano, o Projeto NOVA BH trouxe para este trabalho o debate sobre os processos de transformação das áreas centrais, que vem ameaçando centralidades tradicionais, ressignificando estes espaços a partir das intervenções e planos propostos pelo poder público, com o objetivo de atrair capital.

Em 2013 fiz parte do projeto Macrozoneamento Metropolitano, fruto de um dos programas propostos pelo PDDI-RMBH. Este projeto, contratado pela Secretaria de Desenvolvimento Regional e Urbano do Estado de Minas Gerais – Sedru-MG e assim como o PDDI coordenado pelo Centro de Desenvolvimento e Planejamento Regional – Cedeplar, da Faculdade de Ciências Econômicas – FACE/UFMG é entendido como desdobramento das ações do plano metropolitano.

O Macrozoneamento é um programa⁵ que integra a Proposta de Restruturação Territorial, cujo objetivo é territorializar algumas das propostas contidas no plano metropolitano, como por exemplo, as centralidades. Este instrumento de planejamento, proposto para a escala metropolitana, visa ordenar o território, a partir da identificação de zonas de interesse metropolitano. O resultado deste processo de planejamento deverá ser o reflexo dos estudos técnicos e reflexões coletivas, promovidas pelo processo participativo, que servirão de referencial para o desenvolvimento dos municípios da RMBH, de acordo com as diretrizes do PDDI. Assim, ao final deste projeto em 2015, espera-se que sejam definidos parâmetros urbanísticos para as Zonas de Interesse Metropolitano, as ZIMs, dentre as quais estão as centralidades.

Estas três experiências trouxeram os primeiros questionamentos em relação à produção das centralidades: como a centralidade é entendida para os diversos grupos envolvidos? Como os processos de formação de novas centralidades tem sido conduzidos na contemporaneidade?

De fato, portanto, estamos frente a vários termos de relações complexas [...]. Existe [...] o tecido urbano portador dessa ‘urbanidade’ e a centralidade, antiga, renovada, nova. Donde uma problemática inquietante, sobretudo quando se deseja passar da análise para uma síntese, das constatações para um projeto (para o normativo). [...] Como fortificar centros? Isto é útil? É necessário? E que centros, que centralidade? (LEFEBVRE, 2010, p.20)

A partir destas experiências a centralidade se revelou como uma categoria, dentre tantas outras, capaz de descrever a dinâmica do espaço urbano. Além disso, a centralidade se insere em diferentes campos do saber: geográfico, econômico, social, cultural, etc., sugerindo que a mesma é um fenômeno estruturante nas relações sociais na cidade, e portanto, um elemento fundamental para compreender os processos de organização do espaço nas diferentes escalas.

Neste trabalho a produção de centralidade é entendida como produção do espaço, portanto um produto social influenciado e transformado pelo modo de produção, ou seja, a centralidade pode ser instrumento político e estratégico carregado de ideologias. Sendo assim, a centralidade tem sido transformada ao longo do tempo. Com o surgimento de um novo modo de produção, uma nova centralidade se consolida a partir das formas anteriores,

⁵ O Programa Integrado do Macrozoneamento Metropolitano é um programa da Política Metropolitana Integrada de Regulação do Uso e da Ocupação do Solo, uma das políticas que compõem a Proposta de Restruturação Territorial.

tornando-se cada vez mais complexa. Isto significa que a centralidade se modifica, mas suas características anteriores perduram, ou seja, segue atraindo e reunindo tudo o que é produzido pelo urbano, e se diferenciando em cada momento.

Com a instauração do modo de produção capitalista há uma complexificação da centralidade. No entanto, ao longo deste trabalho há o esforço de não reduzir a discussão sobre centralidade apenas ao modo de produção capitalista, e isto possui uma motivação principal: o fato de reconhecer que a centralidade não é uma invenção capitalista, pois a mesma tem existência própria. Levanto aqui também a hipótese que o capitalismo tem produzido e transformado as centralidades em espaços cada vez mais exclusivos do capital, eliminando a aglomeração associada à ideia de reunião e espontaneidade das relações que se dão neste espaço, isto é, a dimensão da vida cotidiana.

O objetivo deste trabalho é, portanto, aprofundar o debate sobre a centralidade, tendo em vista sua importância para a produção do espaço urbano e a relevância do tema na contemporaneidade. Levanto a hipótese de que a centralidade tem se tornado um produto imobiliário e que sua produção, particularmente, na RMBH tem sido apoiada pela Proposta de Reestruturação Territorial apresentada pelo PDDI. Assim, a ideia da centralidade como um elemento capaz de levar oportunidades para todo território metropolitano e contribuir para a redução das desigualdades socioespaciais pode significar justamente o contrário: a expansão do território e a ampliação das desigualdades socioespaciais.

Buscando responder às questões apresentadas este trabalho foi estruturado em 4 (quatro) capítulos:

No Capítulo 1 apresento o marco teórico e conceitual para o estudo da centralidade utilizado neste trabalho. Entendo a centralidade como um elemento rico, com diversas interpretações, portanto, não há pretensão em fechar um conceito, mas trazer os diferentes olhares para compreender sua produção contemporânea. Por este motivo, a leitura foi feita a partir de diferentes abordagens utilizando conceitos trazidos pelas teorias da localização, pela Escola de Chicago e, principalmente, pelo conceito de centralidade associada à produção do espaço, trazido pelo filósofo e sociólogo francês Henri Lefebvre. A centralidade é apresentada como um elemento resultante da ação presente desde o surgimento da sociedade: a aglomeração.

No capítulo 2 a discussão é feita a partir do eixo espaço-tempo lefebvriano (2008a), partindo da compreensão de que a centralidade é produzida por cada sociedade e por cada modo de produção como um processo aberto. Assim, busco evidenciar as transformações da centralidade promovidas pelos diferentes modos de produção e pelas diferentes sociedades. Partindo da organização espacial monocêntrica, predominante nas antigas civilizações, até as transformações desencadeadas pela industrialização, quando o processo de implosão-explosão sofrido pelas cidades geraram novas formas e expressões de centralidade na metrópole contemporânea.

No capítulo 3 abordo os processos contemporâneos de produção da centralidade, utilizando exemplos da Região Metropolitana de Belo Horizonte (RMBH), buscando revelar como a produção de novas centralidades e as intervenções sobre centralidades existentes são realizadas contemporaneamente, aproximando o discurso da realidade.

No capítulo 4, há uma tentativa de reconhecer a centralidade a partir de outras perspectivas, trazer novos olhares para o tema, na busca por centralidades que vão além das práticas capitalistas. Não se trata de um estudo conclusivo, mas de uma busca, de maneira bastante exploratória, por práticas espaciais renovadas diante da constatação do domínio do capital sobre a produção da centralidade. Este capítulo aponta novos caminhos para o debate sobre a centralidade, a partir da problematização de sua produção atual. Portanto, não há respostas, mas sim novos olhares sobre este elemento a partir do questionamento do modo de produção atual.

A relevância desta pesquisa se justifica pelo grande interesse pela centralidade na produção do espaço. Acredito que a investigação dos processos de produção de centralidades na RMBH podem contribuir para que o processo de planejamento metropolitano avance criticamente.

1 Pensando a centralidade

O estudo dos centros e centralidades é, na verdade, o estudo das cidades, pois uma das definições de cidade é justamente o reconhecimento de seu lugar como centralidade cultural (HASSENPFUG⁶, 2007). Desde os primeiros grupos sociais, estiveram presentes nos espaços coletivos as práticas sociais (reunião e encontro) que também caracterizam o urbano e a centralidade em escalas e dimensões diferentes. Na visão da Escola de Chicago⁷, o centro é o elemento que estrutura o espaço urbano, representado como o lugar de maior significado simbólico, áreas de maior valor da terra, onde o solo é disputado, ocupado por indivíduos e atividades mais fortes e poderosas economicamente. Isto implica em contradições próprias deste espaço, ou seja, a centralidade capaz de atrair e a partir da aglomeração – de coisas, pessoas, produtos, obras etc. – frutificar relações sociais e econômicas, também é capaz de expulsar e repelir, a partir das relações de competição, seleção e dominação⁸ de um espaço que é escasso. É a partir destas contradições que se constrói a dinâmica centro-periferia.

Entende-se que as variadas análises a respeito da centralidade urbana derivam de duas abordagens principais: a primeira surge no contexto da cidade industrial, a partir das grandes transformações provocadas por esta nova realidade e a segunda começa a se desenvolver nos anos 1960 e 1970 quando, diante das grandes transformações urbanas, as teorias anteriores passam a ser questionadas, sendo consideradas insuficientes quanto ao discurso do urbano. A partir deste momento, o conceito de centralidade se modifica, passando a ser entendida como elemento de estruturação do espaço, ou seja, algo construído continuamente a partir da relação entre o espaço e os sujeitos.

Também é fundamental nesta discussão o conceito da aglomeração. Para Soja (2008) o estímulo à aglomeração urbana, o sinoicismo, atua a partir de sinergias construtivas e destrutivas que possibilitam a evolução da cidade a partir da interação entre os seres que a habitam e estabelecem uma rede regional de assentamentos nucleados, organizados hierarquicamente, capazes de gerar inovação, crescimento e desenvolvimento social (e

⁶ Texto original em inglês. Tradução Adriana Gondran Carvalho da Silva.

⁷ A Escola de Chicago refere-se ao movimento que surgiu nos Estados Unidos a partir de 1910 por iniciativa de sociólogos americanos, professores do Departamento de Sociologia da Universidade de Chicago. Seu surgimento está diretamente ligado ao processo de expansão urbana e crescimento demográfico da cidade de Chicago no início do século XX.

⁸ Utilizando os termos da Escola de Chicago.

individual). Neste sentido, o sinoicismo se aproxima do conceito economias de aglomeração, utilizado por geógrafos e economistas, ou seja, as vantagens (ou desvantagens) econômicas derivadas do denso agrupamento de locais de produção, consumo, administração, cultura e demais atividades que se concentram nas áreas centrais.

Por fim, a centralidade é abordada a partir da perspectiva lefebvriana, ou seja, a partir da produção do espaço. A centralidade é entendida como um produto social fundamentalmente atado à realidade social e a partir do pensamento dialético, que no caso lefebvriano refere-se à uma dialética tridimensional desenvolvida a partir de Hegel, Marx e Nietzsche⁹. Esta dialética não termina em uma síntese, mas liga três dimensões distintas – vivido, percebido e concebido – que se relacionam entre si por meio de relações variadas e movimentos complexos. O espaço percebido é apreendido por meio dos sentidos e, portanto, se relaciona com a materialidade dos elementos que constituem o espaço. O espaço concebido está ligado à produção do conhecimento, é o espaço previamente pensado. E, por último, a terceira dimensão do espaço, o vivido, é a própria experiência do espaço pelos seres humanos na sua cotidianidade, ou seja, a experiência prática.

Desta maneira, acredita-se que a abordagem lefebvriana amplia a compreensão da centralidade, que passa a ser produzida socialmente, somente podendo ser compreendidas no contexto de uma sociedade específica. Isto permite extrapolar a perspectiva (da produção) capitalista da centralidade, além de compreendê-la como um elemento produzido continuamente a partir da aglomeração de ‘tudo’ que se pode reunir e acumular no espaço: objetos, seres naturais ou artificiais, coisas, produtos e obras, signos e símbolos, pessoas, atos, situações, relações práticas (LEFEBVRE, 2007).

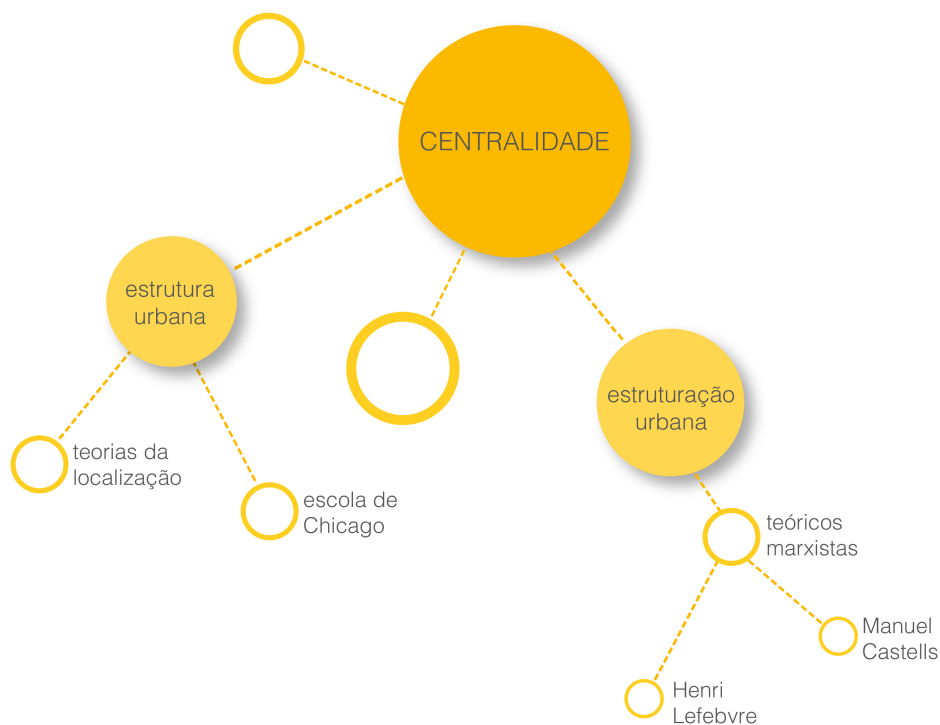
1.1 Centralidade: estrutura urbana x estruturação urbana

Este trabalho se orienta por duas perspectivas na análise das centralidades (Figura 1): estrutura urbana e estruturação urbana (SILVA, 2001). A primeira refere-se ao que está fixo e relaciona-se com as formas espaciais, com a disposição geográfica. A segunda refere-se ao que está em movimento, algo que está em processo; forma e conteúdo são

⁹ Para Schmid (2012) a figura dialética tridimensional criada por Lefebvre emerge a partir de três momentos dialeticamente interconectados: a prática social material, de Marx; a linguagem e pensamento, de Hegel e o ato criativo, poético de Nietzsche.

considerados. No primeiro grupo enquadram-se as Teorias da Localização¹⁰, a Escola de Chicago e ao segundo grupo pertencem os autores que abordam as centralidades sob a perspectiva da centralidade como produção do espaço. Neste grupo se inserem os teóricos marxistas, destacando-se aqui as reflexões de Manuel Castells e Henri Lefebvre.

Figura 1: Principais abordagens utilizadas na análise das centralidades.



Fonte: Elaboração da própria autora

1.1.1 Estrutura urbana

As correntes teóricas que abordam a centralidade a partir do conceito de estrutura urbana, como as Teorias da Localização e a Escola de Chicago, consideram o centro como algo estático, preocupam-se com sua forma e localização. Segundo os autores, as centralidades se formam a partir da confluência de infraestrutura, serviços e equipamentos urbanos em um determinado espaço, ou seja, de elementos previamente estabelecidos (fixos). Estes autores buscam evidenciar padrões de concentração de acordo com um série de fatores, como por exemplo, valor do solo, acessibilidade e processo histórico de assentamento

¹⁰ As teorias da localização surgiram a partir da segunda metade do século XIX motivadas pela insatisfação de alguns estudiosos frente à incapacidade das teorias anteriores considerar a distribuição das atividades econômicas no espaço. Estes estudos culminaram com o surgimento de uma nova disciplina: a Ciência Regional, em 1956, principalmente a partir das reflexões de Walter Isard.

urbano. A partir dos quais estabelecem modelos e teorias com o objetivo de explicar a forma do espaço urbano.

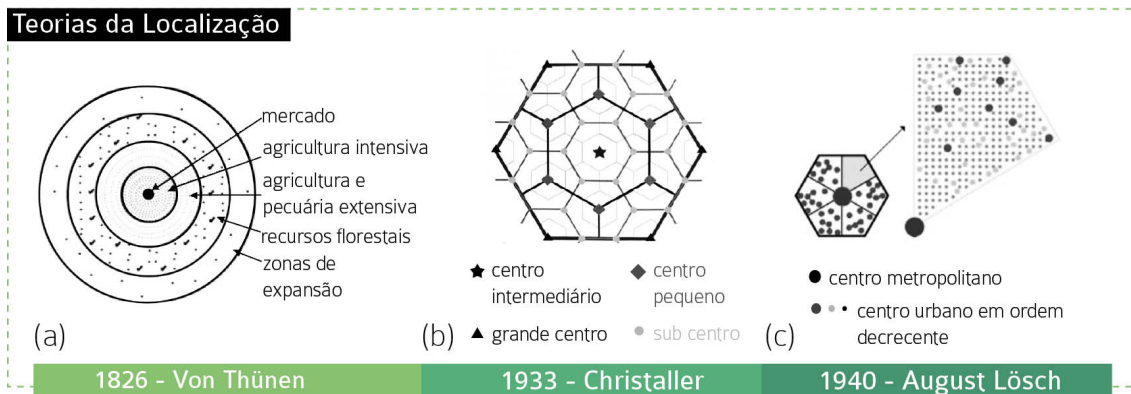
Teorias da localização

As Teorias da Localização surgiram a partir da segunda metade do século XIX e incluíram pela primeira vez a abordagem espacial nas análises econômicas. Neste grupo estão, dentre outros, Von Thünen (1826), Alfred Weber (1909), Walter Christaller (1933) e August Lösch (1940) e Walter Isard (1956). Ainda que não tivessem o objetivo de compreender a estrutura das cidades, estas teorias podem ser consideradas o ponto de partida para a compreensão da centralidade a partir dessa perspectiva, pois apesar do foco estar dirigido para a compreensão das tendências de implantação das indústrias e atividades lucrativas no espaço, elas contribuíram para o entendimento da organização do espaço urbano. São teorias que tratam das áreas centrais em escala regional, a partir de um viés econômico, no qual há uma preocupação com a classificação das centralidades.

Aqui as centralidades são apresentadas como pontos de aglomeração. Entretanto existem algumas divergências: há autores que defendem que as atividades tendem a se localizar próximas aos mercados consumidores, enquanto outros partem do princípio de que a aglomeração de atividades econômicas é a responsável por atrair o mercado consumidor e organizar as pessoas em torno destes centros urbanos. Apesar das divergências, a análise dessas teorias revela aspectos da organização espacial que podem auxiliar a compreensão da formação das centralidades no espaço capitalista.

As teorias da localização se baseiam na análise de diferentes fatores locacionais, como o custo de transporte, a renda fundiária, a concentração e a aglomeração de atividades econômicas no espaço, considerando a minimização dos custos e a maximização dos lucros. Nestas teorias prevalece o modelo de organização urbana monocêntrico, no qual as centralidades são consideradas a base em torno da qual as atividades urbanas se organizam. Destacam-se para três autores, apresentados abaixo, que partem do centro (ou da centralidade) para a organização de seu modelos teórico: Von Thünen (1826), Walter Christaller (1933) e August Lösch (1940) (Figura 2).

Figura 2: Modelos de hierarquização urbana monocêntrico - Teorias da Localização.



Fonte: Elaboração da própria autora

A “Teoria do Estado Isolado”, desenvolvida por Von Thünen (Figura 2a) demonstra como a presença de um centro é capaz de afetar a organização das atividades agrícolas no espaço. A partir de determinadas situações ideais¹¹, o autor estabelece padrões de uso do solo rural, organizando as atividades agrícolas em círculos concêntricos que partem do centro urbano, conhecidos como anéis de Von Thünen. Esta configuração espacial resulta da relação entre mercado, produção e distância, fatores que determinavam uma seleção de culturas, fazendo com que os produtos se distribuíssem de maneira regular em torno do centro consumidor. Ao analisar os efeitos do custo de transporte¹² sobre a organização das atividades agrícolas, Von Thünen concluiu que as atividades localizadas mais próximas ao centro poderiam obter um lucro excedente decorrente da localização privilegiada, denominada “renda de localização”. Um lucro passível de ser apropriado pelo proprietário da terra, ou seja, uma renda fundiária.

¹¹ Para a elaboração deste modelo, Thünen parte de três premissas: a existência de um centro consumidor onde todo produto agrícola seria comercializado, ou seja, um centro urbano isolado independente do restante do sistema econômico; a uniformidade das condições naturais (fertilidade da terra) e tecnológicas (rede de transportes); e a existência de um sistema de concorrência perfeita.

¹² Para Von Thünen os lucros dos agricultores seriam uma função dos custos de transporte, com isto as áreas adjacentes ao mercado ofereceriam maiores possibilidades de lucro (vantagens locacionais). Além disso, alguns produtos se tornariam inviáveis a grandes distâncias, dependendo da localização do produtor em relação ao mercado e dos custos de transporte da sua produção. Desta forma, a tendência seria que os produtos com os mais altos custos de transporte ocupassem as áreas mais próximas do mercado enquanto os produtos cujo custo do transporte fosse mais baixo estariam localizados em áreas mais distantes.

Portanto, a distribuição das atividades no espaço seria determinada pela renda fundiária urbana, considerada um fator desaglomerativo¹³, já que o alto preço da terra no centro e em suas proximidades age de forma a dispersar as atividades. Embora seu modelo seja para áreas agrícolas¹⁴, ele pode ser aplicado para os centros urbanos, sendo utilizado amplamente em análises referentes ao crescimento, à organização urbana, à valorização imobiliária e ao entendimento de questões referentes à relação centro-periferia.

A “Teoria do Lugar Central” elaborada por Walter Christaller (Figura 2b) baseia-se no modelo desenvolvido por Von Thünen, entretanto sua teoria da localização é voltada para o meio urbano, buscando compreender as leis que determinam a hierarquia urbana a partir da análise do tamanho, da função econômica e da distribuição dos núcleos de povoamento das cidades¹⁵. Esta mudança de perspectiva gera uma visão oposta à teoria anterior, já que aqui o entorno se configura como mercado para as atividades produtivas realizadas no centro.

Um dos principais fundamentos da teoria de Christaller é a organização de um sistema hierárquico de cidades e localidades induzida pela disposição de “lugares centrais”. Para o autor, os “lugares centrais” são pontos no espaço, responsáveis pela produção e distribuição de bens e serviços, que atraem os agentes econômicos com o objetivo de efetivar suas demandas específicas. As aglomerações urbanas, sejam elas grandes, médias ou pequenas exercem “funções centrais”¹⁶, atendendo a uma determinada área de influência.

¹³ Fatores aglomerativos e desaglomerativos estão relacionados às vantagens e desvantagens relativas proporcionada pela aglomeração urbana que atuam como forças de atração ou repulsão, influenciando a localização de atividades produtivas, e, conseqüentemente, o crescimento e desenvolvimento dos centros urbanos.

¹⁴ A teoria desenvolvida por Von Thünen tem como foco atividades desenvolvidas no campo, apresentando a cidade como mercado do campo. Segundo essa interpretação, a diversidade de produtos e os volumes da produção agrícola seriam orientados pelas demandas da cidade, uma vez que os produtores, visando a maximização dos lucros, buscariam ajustar sua produção para atender as necessidades deste mercado central.

¹⁵ Na obra *Central Places in Southern Germany* (1933) Walter Christaller desenvolve sua teoria a partir do estudo de caso das cidades do sul da Alemanha.

¹⁶ A “função central” é determinada a partir da presença ou ausência de fatores como nível de atendimento, quantidade, qualidade e diversidade dos serviços oferecidos.

Na hierarquização urbana proposta por Christaller, os “lugares centrais” de ordem mais elevada são os que oferecem maior diversidade de bens e serviços. Desta maneira, no nível mais elementar estariam as cidades produtoras de bens e serviços mais procurados pela população para sua reprodução social cotidiana e, no nível mais alto, estariam os centros urbanos maiores, geradores de produtos e serviços mais especializados para uma área territorial maior.

Podemos notar que a centralidade christalleriana, nitidamente relacionada aos aspectos econômicos, não coincide necessariamente com o centro geográfico, ou seja, o conceito de distância geográfica é substituído pelo conceito de distância econômica, considerando aspectos como custo do frete, embalagem, armazenamento e tempo para a mercadoria chegar ao destino final. A centralidade é um atributo relacionado, diretamente à densidade populacional, à diversidade de atividades econômicas, à sua área de mercado¹⁷ e ao fornecimento de bens e serviços centrais¹⁸. Assim, quanto maior a quantidade e a diversidade das “funções centrais” exercidas pelo “lugar central”, maior sua centralidade.

Contudo, é importante ressaltar que ao desenvolver sua teoria, Christaller não reconhecia todos os centros populacionais como lugares centrais, somente os centros urbanos que oferecessem bens e serviços centrais à região do seu entorno. Além disso, o autor apresentava uma série de princípios destinados a simplificar as características do sistema de mercado. Com isto, em seu modelo os lugares centrais se organizam espacialmente em rede, segundo um modelo hexagonal, de forma que “nessa rede, nenhum consumidor deixa de ser servido e nenhuma mercadoria é comprada por um preço total inaceitável” (CLARK, 1985, p. 134-135).

¹⁷ A delimitação da área de influência, ou áreas de mercado, de cada centro para Christaller é definida a partir de dois conceitos: o alcance máximo e o alcance mínimo. O primeiro refere-se ao máximo a partir da centralidade que a população estaria disposta a percorrer para adquirir um bem ou utilizar um serviço. Para além desta distância, os custos de transporte seriam muito altos e os consumidores passariam a se deslocar para outros centros mais próximos. O segundo conceito refere-se ao raio em torno da centralidade correspondente ao nível mínimo de demanda que asseguraria a produção de um determinado bem ou serviço. Partindo dos conceitos propostos e considerando que as pessoas buscam o lugar central mais próximo para se abastecerem e que os fornecedores seguem o princípio econômico de maximização do lucro, os lugares centrais e as respectivas áreas de influência tendem a dispor-se no espaço segundo uma malha hexagonal.

¹⁸ Este conceito está relacionado à presença de comércio, serviços financeiros, de negócios, administrativos, educacionais, de lazer, entre outros.

A ideia da centralidade apresenta algumas diferenças para estes autores: enquanto Von Thünen desenvolve seu modelo teórico considerando a existência de um único centro – o mercado, portanto seu foco principal está nas interações entre esse centro e seu entorno; Christaller busca compreender a distribuição e a hierarquia entre diferentes centros – lugares centrais e seus entornos, desta forma seu modelo é construído admitindo a existência de múltiplos centros e regiões adjacentes, reconhecendo, inclusive, que alguns centros são mais completos que outros. Assim, além de estabelecer relações com o seu entorno, os centros se comunicam entre si.

A teoria da localização de August Lösch (Figura 2c) enfatiza a natureza aglomerativa das atividades econômicas e demonstra como a concentração da produção no espaço, em função das vantagens econômicas, contribui para o crescimento dos centros urbanos. Partindo da homogeneidade do espaço¹⁹, Lösch delimita regiões econômicas e as organiza, considerando o aspecto econômico, a interdependência locacional e as influências exercidas pelas condições de mercado na escolha do local de instalação de uma atividade produtiva. Para Lösch as áreas de mercado²⁰ são o fator determinante no processo de escolha locacional, ou seja, a localização é determinada pela competição por mercados, já que os custos de transporte são considerados idênticos e matérias primas dispersas uniformemente.

Nessa abordagem, as empresas buscam elevar o volume de vendas via aumento de consumidores, eliminando as possíveis áreas não atendidas. Este arranjo provoca a organização das áreas de mercado em formas hexagonais, que possibilitam o maior volume de vendas e o abastecimento de todos os consumidores com o menor custo de transporte²¹ (FIGUEIREDO, 1998). A organização do modelo de Lösch é feita a partir das áreas de

¹⁹ Lösch considera um espaço contínuo e homogêneo, no qual as matérias primas estão igualmente distribuídas, onde não existem desigualdades políticas e econômicas e as condições de consumo são uniformes, ou seja, composta por indivíduos idênticos em renda e gostos.

²⁰ As áreas de mercado no modelo de Lösch estão relacionadas à capacidade competitiva da empresa frente as demais. Quando uma empresa é competitiva ela alcança ganhos de escala possibilitando a redução do preço e a diferenciação de seus produtos. Uma vez que a empresa consiga fixar um preço menor e ofertar produtos diversificados ela obterá uma maior área de mercado e maior será a sua capacidade de expandi-la sobre o espaço concorrente.

²¹ Como Lösch considera o espaço uniforme, o custo de transporte varia apenas com a distância, portanto, para o autor, menor custo de transporte significa menor distância.

mercado, ou seja, cada atividade produtiva forma uma rede hexagonal própria, implicando em uma multiplicidade de redes de áreas de mercados que se superpõem.

Além disso, Lösch considera os efeitos das economias de escala²² para a formulação de sua teoria/modelo. Ele acredita que à medida que a demanda espacial aumenta, a economia de escala é atingida, ou seja, a empresa passa a produzir uma quantidade maior a um custo unitário menor. Porém, o aumento da demanda no espaço depende²³, principalmente, dos custos de transporte, que aumentam quando o local de demanda se distancia do centro de produção, contribuindo para a elevação do preço da mercadoria. Desta maneira, a influência dos custos de transporte sobre as decisões de consumo viabiliza o surgimento de um novo centro produtor análogo em outro ponto do espaço.

Assim, a capacidade de expansão de uma empresa possibilita o crescimento de novos centros urbanos²⁴ e a relação entre a geração de economias de escala e os custos de transporte promove a hierarquização destes centros. Com isto, o desenvolvimento regional é entendido numa delimitação de fronteiras, onde cada paisagem econômica tem uma área de atuação e uma área de mercado. Em seu modelo, os produtores envolvidos têm uma perspectiva integradora, porém sem competitividade entre empresas do mesmo setor. Entretanto, diferentes produtos apresentam diferentes economias de escala e diferentes custos de transporte.

Como resultado final chega-se a uma rede de centros (cada qual com sua importância, de acordo com a sua produção). Os grandes centros urbanos, com maior diversificação, incorporam centros urbanos menores à sua área de mercado, ou seja, o padrão de estruturação parte das áreas menores, induzindo sucessivamente a áreas de mercado maiores. Esta abordagem permitiu maior flexibilidade aos arranjos espaciais das regiões complementares. Por outro lado, a interdependência entre as empresas faz com que a

²² Está relacionada às vantagens de custo que uma empresa obtém decorrente de sua expansão, ou seja, qualquer situação de produção em que o custo por unidade produzida diminui à medida que o número de unidades produzidas aumenta. O custo por unidade não deve ser confundido com o custo total, este último aumentará de acordo com a quantidade produzida, independente do comportamento do custo por unidade.

²³ A demanda no espaço depende também da densidade demográfica e individual, no entanto, dentro das condições apresentadas por Lösch para a formulação de seu modelo, o custo de transporte é a variável mais significativa neste caso.

²⁴ Lösch considera a interdependência entre as empresas, ou seja, a escolha da localização de uma empresa pode provocar a realocação das empresas existentes. E a interação entre as diferentes atividades produtivas estruturam regiões econômicas.

escolha da localização torne-se um problema muito complexo²⁵ para uma formulação matemática.

Escola de Chicago

O surgimento da Escola de Chicago nos Estados Unidos na década de 1920 está diretamente relacionada ao processo de expansão urbana e crescimento demográfico da cidade de Chicago. O acelerado desenvolvimento industrial de algumas metrópoles norte americanas desencadeou o surgimento de fenômenos sociais urbanos, como o crescimento da criminalidade, da delinquência juvenil, o aparecimento de gangues de marginais, de bolsões de pobreza e desemprego, a imigração e a formação de comunidades segregadas (os guetos), fatos encarados como uma patologia social.

Diante desse cenário, a metrópole de Chicago resultou em um amplo e complexo laboratório social, inspirando uma série de estudos que inauguraram um novo campo de pesquisa na sociologia, centrada no fenômeno urbano. Essas pesquisas se caracterizaram pelo uso de métodos empíricos²⁶, servindo de base para a elaboração de modelos de organização espacial, baseados em conceitos provenientes da ecologia humana²⁷ e do evolucionismo social²⁸, que buscavam explicar as formas urbanas a partir da identificação das regularidades na distribuição espacial dos indivíduos e de determinadas características relativas ao *status* socioeconômico e étnico, vinculando as formas espaciais aos processos de organização social.

²⁵ Ao considerar as economias de escala, percebe-se que o potencial de expansão da área de mercado de uma empresa (que é inversamente proporcional ao preço ofertado) dependerá do grau de economias de escala internas ou externas a firma. Desta maneira, basta que uma região seja capaz de introduzir uma inovação que lhe permita incorrer em ganhos de escala para que a sua área de mercado se amplie, permitindo novos ganhos, obtendo uma vantagem com relação às demais empresas, que passam a ser incorporados como área de mercado da região inovadora.

²⁶ O empirismo da Escola de Chicago surge em contraposição ao tipo de estudo sociológico conduzido na época por maior parte das escolas europeias: enquanto estas baseavam-se muito mais na reflexão teórico-filosófica, a Escola de Chicago buscava uma abordagem não totalizante, que considerasse o homem em seu meio social. Ao se remeterem ao campo das pesquisas empíricas, em detrimento das grandes construções teóricas, uma grande variedade de estudos sobre a realidade urbana de Chicago foram produzidos e estimulados. A noção de que o homem só pode ser considerado em seu contexto de interação social é uma das ideias que nortearam a formação da Escola. É a partir dos princípios do pragmatismo e do empirismo que surge a abordagem metodológica que vem a caracterizar a Escola de Chicago: pesquisas qualitativas e quantitativas que buscavam compreender as interações simbólicas dentro do contexto social.

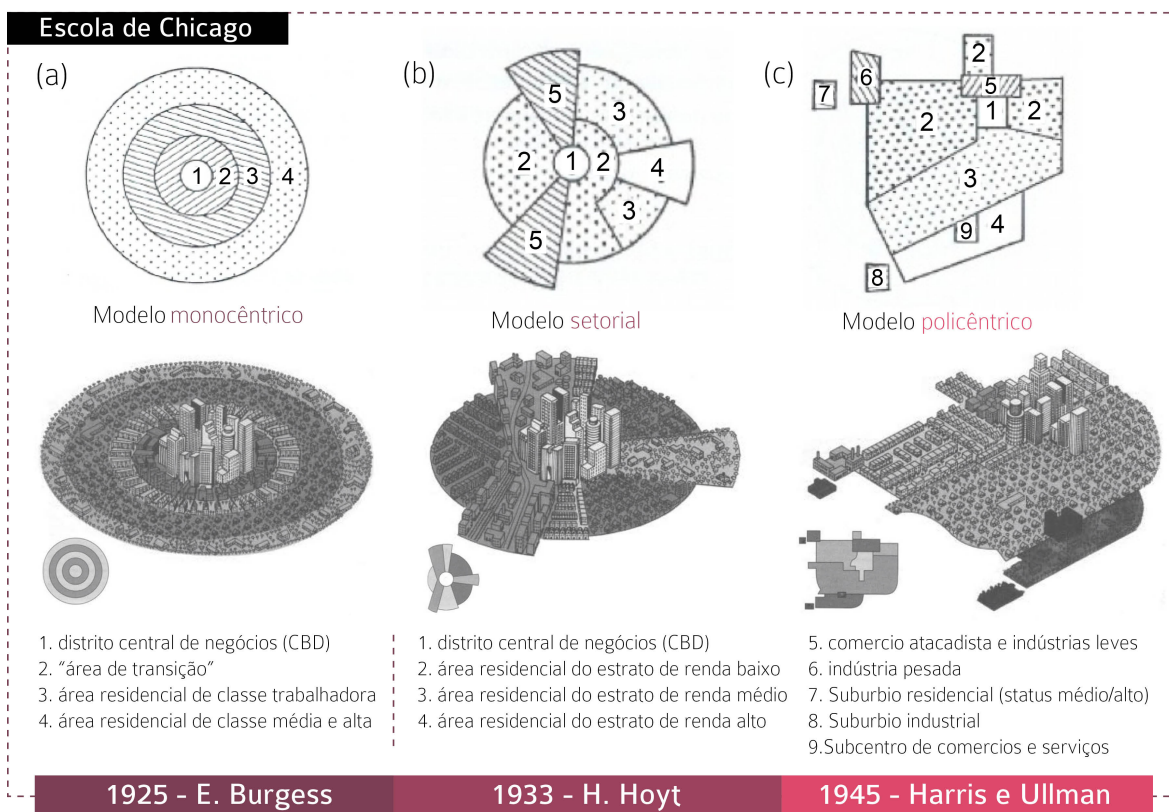
²⁷ O conceito de ecologia humana, inspirado na teorização ecológica de Charles Darwin e Hebert Spencer, serviu de base para o estudo do comportamento humano, tendo como referência a posição dos indivíduos no meio social urbano. O habitat social está associado ao espaço físico e às relações sociais, ou seja, como isto influencia o modo de vida dos habitantes.

²⁸ O evolucionismo social está relacionado ao darwinismo social, que faz uma analogia entre o evolucionismo biológico e a estruturação da sociedade humana.

Estes modelos tinham como referência o centro, como núcleo urbano dominante a partir do qual o território se organiza, destacando-se especialmente os modelos urbanos das zonas concêntricas, de Ernest Burgess, 1925; dos setores, de Homer Hoyt, 1933; e o multinucleado, de Harris e Ullman, 1945 (Figura 3a, b, c). Na visão desses pesquisadores, a cidade é entendida, antes de tudo, como um ambiente de competição e dominação, onde os indivíduos e as atividades mais fortes e poderosas ocupam os melhores lugares e onde o solo mais disputado é o centro urbano. Considerado um elemento territorial forte, seja por sua localização, ou pelo resultado de um processo histórico de aglomeração, a centralidade é vista como um elemento estruturante da forma urbana. Estes modelos demonstram os padrões de uso da terra a partir de processos ecológicos, como a competição econômica e a seleção funcional, que afetariam a localização do indivíduo, e conseqüentemente as relações sociais.

As áreas naturais, ou formações, podem ser definidas em termos de valores da terra, onde o ponto de valor mais alto representa o centro ou a cabeça da formação (não necessariamente o centro geográfico, mas o centro econômico ou cultural), enquanto os pontos de valor da terra mais baixo representam a periferia da formação ou linha fronteira entre duas formações adjacentes (PARK, 1925 apud GOTTDIENER, 1993, p 40).

Figura 3: Modelos de organização interna das cidades idealizados pela Escola de Chicago.



Fonte: Adaptado de SOUZA, 2003.

O modelo de “Áreas Concêntricas” (Figura 3a) elaborado por Burgess, em 1925, determina a organização espacial a partir da consolidação do CBD (*Central Business District*), ou centro de negócios²⁹, área onde o preço da terra seria mais elevado, facilmente reconhecidas como áreas de verticalização maior na paisagem, circundado por cinco zonas concêntricas, cada uma correspondendo a uma especialização bem definida: uma área de transição, seguida por áreas residenciais operárias e por fim uma zona destinada às moradias burguesas. A partir deste modelo, Burgess apresenta um panorama do uso do solo urbano que explicava o arranjo comercial, industrial e residencial, influenciado pelos custos de transporte até o centro, onde estariam localizados a maioria dos empregos.

Em oposição à distribuição concêntrica das áreas residências e industriais do modelo de Burgess, Hoyt (Figura 3b) propõe um modelo conhecido como “Teoria setorial”, a partir da organização espacial em forma de fatias que partem do centro e se estendem ao longo dos eixos de transporte, de acordo com as operações do mercado imobiliário e com a necessidade de habitação. Neste modelo, a presença dos eixos de transporte determinava diferentes acessibilidades, originando, conseqüentemente, variações nos valores do solo e padrões de organização setoriais contínuos e homogêneos que cruzavam os anéis concêntricos, marcando a presença da classe mais rica desde o centro até a periferia. O prolongamento dos setores demonstrava claramente a dinâmica de extensão das cidades em direção à periferia a partir da suburbanização. Apesar de se opor ao modelo das áreas concêntricas, o modelo setorial é considerado apenas um aperfeiçoamento do primeiro, pois não rompeu com a cidade mononuclear pressupondo, da mesma maneira, a existência do *Central Business District*.

A partir da crítica ao modelo concêntrico de Burgess e Hoyt, Harris e Ullman propõem o modelo dos “Núcleos Múltiplos”, que contém implicitamente as duas teorias anteriores (concêntrica e setorial), considerada mais complexa que as anteriores por aceitar a

²⁹ O centro de negócios (*Central Business District* – CBD) corresponde à área onde o preço da terra seria mais elevado. Por isto são reconhecidas como áreas de verticalização maior na paisagem.

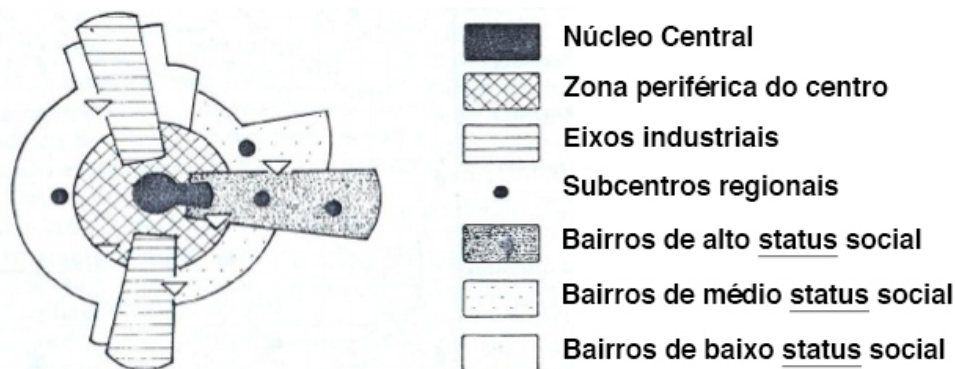
existência de centros secundários especializados na cidade. O modelo policêntrico, contempla aspectos sociais, econômicos e históricos das cidades, demonstrando que cada centro é um núcleo capaz de organizar os diferentes usos de solo formando núcleos de crescimento distintos. Para estes autores, os diferentes núcleos surgem pois, além de cada atividade possuir exigências concretas de localização, as atividades semelhantes tendem a se agrupar devido às vantagens obtidas pela formação de economias de aglomeração. Portanto, a organização espacial das cidades ocorre a partir de processos mais complexos, que a partir do surgimento de uma nova área central promove uma reorganização do centro da cidade.

As Teorias da localização e a Escola de Chicago preocuparam-se com a localização e a morfologia urbana, na tentativa de evidenciar padrões de concentração e organização da cidade. Entretanto, o método utilizado para buscar esses padrões é controverso, pois desconsidera uma série de fatores importantes que atuam no espaço, como por exemplo articulação entre sociedade e espaço, ou seja, nesses modelos o espaço atua apenas como um suporte para os processos sociais (GOTTDIENER, 1993). Mesmo com essas fragilidades, estas teorias tem sido a base de diversos estudos econômicos sobre a centralidade, influenciando notadamente vários autores desde a década de 1940 até os dias de hoje.

Há que se destacar o fato de que, a princípio, a ciência urbana tomou como referência apenas o desenvolvimento das cidades norte-americanas, diferentes de outras realidades urbanas, como por exemplo, a europeia e a latino americana. Somente a partir da década de 1970, outros autores trataram especificamente das cidades latino-americanas. Dentre eles, Corrêa (1993) propõe um modelo adaptado dos geógrafos alemães Günter Mertins e Jürgen Bahr, representando o padrão básico de organização das grandes cidades latino-americanas na segunda metade do século XX (Figura 4) e Villaça (1998) propõe esquemas para apresentação das metrópoles brasileiras (Figura 5), a partir do modelo setorial de Hoyt.

Corrêa (1993) destaca que seu modelo (Figura 4) trata de um padrão complexo, que comporta a concretização das várias possibilidades teóricas de organização do espaço. Neste modelo é possível identificar a combinação dos padrões de círculos e setores, produzindo um núcleo central (*Business Center*), de onde emergem os demais setores: industrial, de comércio e serviços e residencial, este dividido por classes sociais.

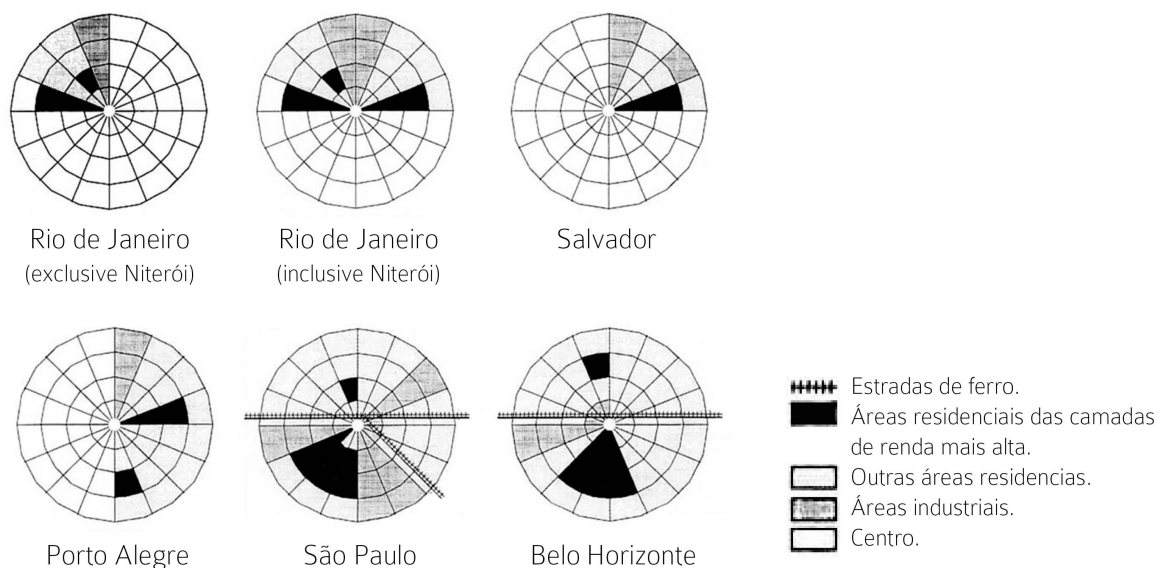
Figura 4: Esquema de organização espacial da cidade latino americana proposta por Corrêa.



Fonte: CORRÊA, 1993, p.75.

Villaça (2001) propõe, a partir do modelo setorial de Hoyt, três esquemas para a representação das metrópoles brasileiras (Figura 5): um relativo às cidades que têm 360 graus para se desenvolver (São Paulo, Belo Horizonte e Curitiba); outro para as que têm 180 graus (Recife, Fortaleza e Porto Alegre); e um terceiro para as que têm 90 graus (Rio de Janeiro e Salvador). Por apresentarem uma mesma origem histórica, política e social, Villaça (2001) acredita que essas metrópoles apresentam traços comuns de organização intra-urbana e portanto estruturas com similaridades. No entanto, por se tratarem de sínteses, estes modelos evidentemente reduzem o espaço metropolitano a seus elementos fundamentais, exagerando na simplificação das formas e ocultando por vezes elementos importantes da estrutura urbana como, por exemplo, os subcentros de comércio e serviços.

Figura 5: Estruturas espaciais de algumas metrópoles brasileiras.



Fonte: Adaptado de VILLAÇA, 1998.

Em todas estas correntes teóricas o componente econômico é o estruturador da centralidade, seja pela concentração de atividades terciárias, pela intensidade de usos do solo, pela polarização em relação ao comércio e serviços ou pelo volume de empregos que fornece. Isto determina uma tendência a se analisar a centralidade preponderantemente partir de aspectos econômicos, desconsiderando aspectos sociais, simbólicos, e culturais.

1.1.2 Estruturação urbana

O conceito de estruturação urbana está relacionado não somente ao que está fixo no território, mas também ao que está em movimento, em fluxo. Nesta perspectiva o espaço urbano é (re)produzido continuamente, a partir de processos dinâmicos, tornando as formas, estruturas e funções insuficientes para compreender o fenômeno urbano, sendo necessário considerar a relação entre estes elementos e os sujeitos. A centralidade passa a ser definida por Lefebvre como o encontro de tudo aquilo que coexiste em um espaço, ou seja, as relações entre os diversos elementos passam a ser considerados, ampliando o conceito da centralidade.

Castells e Lefebvre tentam formular uma teoria mais global de articulação entre sociedade e espaço, para além da análise do espaço tradicionalmente utilizada pelo pensamento marxista. O pressuposto desses autores consistia na afirmação de que o espaço é um produto material de uma dada formação social. No entanto, enquanto para Castells não existe uma subordinação das transformações sociais e produtivas pelo espaço, para Lefebvre esta subordinação é fundamental em sua discussão teórica.

Portanto, ainda que ambos autores partam de uma leitura marxista, existem diferenças entre eles, consideradas importantes para o desenvolvimento deste trabalho. A insistência de Castells em definir a cidade como uma unidade espacial de reprodução da força de trabalho e do consumo coletivo o afastou cada vez mais de uma teoria do espaço³⁰ em direção a uma “teoria do consumo coletivo”, desviando de seu foco original. Ele atribui um caráter autônomo ao espaço, destituindo deste seus atributos sociais e relevando apenas seus aspectos territoriais. Para Castells o espaço é modificado pelos fenômenos sociais,

³⁰ Ele parte de uma crítica à Escola de Chicago, mas segundo Gottdiener (1993), acaba adotando uma metodologia semelhante, na medida em que se distancia da “teoria do espaço” e caminha para uma “teoria dos problemas urbanos”, ou seja, das patologias da cidade, como na Escola de Chicago.

mas o inverso não acontece, ou seja, o espaço não interfere no social, é apenas um suporte, ainda que ele compreenda que os processos sociais se realizam ali.

Por outro lado, Lefebvre parte da ideia de que as cidades são dinâmicas e subordinadas a um processo histórico, portanto, o espaço está em construção, é um processo contínuo que não existe por si só mas apenas enquanto processo social, significando uma abertura a partir da possibilidade de engajamento para sua produção (práxis espacial). O espaço não é apenas suporte para os meios de produção, mas é também um produto destas forças e um meio de produção. Além disso, o espaço é político e estratégico, um produto da história, modelado por cada sociedade. Portanto, para Lefebvre a noção de espaço se amplia:

o espaço é ao mesmo tempo local geográfico da ação e a possibilidade de engajar-se na ação.[...] é um meio de produção como terra e parte das forças sociais de produção como espaço. [...] Além disso, o espaço é um objeto de consumo, um instrumento político, e um elemento na luta de classes (LEFEBVRE, 2008a, p.127).

Portanto, a diferença entre esses autores está na compreensão da inter-relação entre o desenvolvimento capitalista e a forma espacial, ou seja, “como a acumulação de capital se manifesta no espaço e como é afetada por esse mesmo desenvolvimento” (GOTTDIENER, 1993, p. 94). Em outras palavras, Lefebvre acredita que o espaço interfere no social e vice versa, perspectiva que Castells critica.

Nesta discussão o conceito de Lefebvre foi utilizado por entender que a centralidade é um espaço dinâmico, em construção, uma forma urbana que reúne reunião e promove o encontro. Também incorpora-se aqui o conceito de aglomeração por acreditar que esta ação nos permite compreender a importância desta concentração para o modo de produção capitalista.

A centralidade é então uma forma, nela mesma vazia, mas que chama um conteúdo; objetos, seres naturais ou artificiais, coisas, produtos e obras, signos e símbolos, pessoas, atos, situações, relações práticas. O que a aproxima da forma lógica. De sorte que há uma lógica da centralidade. A forma implica a simultaneidade e dela resulta: simultaneidade de “tudo” aquilo que pode se reunir – e por consequência se acumular – num ato de pensamento ou num ato social, em um ponto ou nos arredores desse ponto. O conceito geral de centralidade religa o pontual ao global. (LEFEBVRE, 2007, p. 332).

As centralidades portanto, configuram-se como espaços nos quais tudo e todos interagem. São pontos de articulação no espaço que se destacam pela capacidade de atrair e agregar valores, não somente econômicos, mas também; sociais, simbólicos, e culturais. Em

síntese, entende-se a centralidade como a concentração de tudo o que o urbano produz. Nesse sentido há uma ampliação em relação às Teorias da localização e à Escola de Chicago, que compreenderam a centralidade apenas como um forma, que possuía uma função econômica.

1.2 Centralidade: aglomerar, reunir, centralizar

A abordagem da estruturação urbana entende a centralidade como um processo no qual interagem espaço, pessoas, objetos, obras, signos e símbolos, atos, situações, relações práticas, ou seja, o centro é uma realidade material, historicamente produzida, resultante da ação de inúmeros agentes que contribuíram para sua formação e as centralidades, por sua vez, são áreas de aglomeração de ações culturais, sociais, econômicas e políticas. A centralidade está relacionada à capacidade de polarizar, atrair, e aglomerar de um centro, podendo ser considerada uma qualidade do espaço. Portanto, a ideia da centralidade está relacionada ao conceito de aglomeração, entendido como uma ação, seja social ou individual, sempre ativa e em construção, considerada fundamental para a formação e o desenvolvimento das cidades.

A aglomeração também está associada à ideia de uma ação relacionada à formação e fortalecimento dos centros nas Teorias da Localização. Lösch, por exemplo, enfatiza a natureza aglomerativa das atividades econômicas, responsável pelo crescimento dos centros urbanos, enquanto Thünen destaca o aspecto desaglomerativo do processo de urbanização e aponta a renda fundiária urbana como responsável por este processo. No entanto, sabe-se que as forças aglomerativas e desaglomerativas atuam conjuntamente. Se por um lado o alto o preço da terra expulsa algumas atividades para longe do centro, por outro, as vantagens proporcionadas pela aglomeração da área central elevam a renda fundiária. Assim, quanto maior a aglomeração do centro urbano, maior será sua renda fundiária. A dinâmica espacial da localização das atividades econômicas é determinada pelo resultado entre fatores desaglomerativos (custo de acessibilidade) e fatores aglomerativos (retornos crescentes dinâmicos).

A fusão dos modelos de Thünen e Lösch nos possibilita ir além nas análises de organização espacial, partindo do entendimento da natureza do processo de aglomeração urbana (LEMOS, 1998). O desequilíbrio entre as forças que provocam a concentração e a

dispersão das atividades econômicas no espaço antecipa conflitos relacionados à dinâmica centro-periferia, isto porque, as diferenças na distribuição espacial das atividades econômicas são, na verdade, o resultado da desigual capacidade econômica das diferentes atividades e grupos sociais para fazer frente ao valor do solo nas áreas centrais. Para Lösch, as forças aglomerativas são capazes de organizar o território, pois é a demanda do mercado consumidor que determina a existência da centralidade, enquanto para Christaller, as funções centrais organizam o território. Ou seja, a centralidade de um núcleo é determinada pelo grau de importância de suas funções centrais. Na prática, estes estudos se complementam, implicando uma complexificação no território a partir da formação de centralidades de origens diversas, isto é, de centralidades originadas a partir da demanda do mercado consumidor até a centralidades originadas pela aglomeração de funções centrais.

A importância dos efeitos da aglomeração/desaglomeração para a atividade industrial, e conseqüentemente, para a acumulação capitalista, influenciaram estudos relacionados ao desenvolvimento econômico regional. Esta corrente teórica passou a investigar os fatores aglomerativos responsáveis por induzir a formação dos lugares centrais, isto é, como a concentração de equipamentos, atividades e serviços contribuíam para dinamizar as relações econômicas, o que, em certa medida, reflete algumas tendências da produção do espaço capitalista.

Influenciado pelas Teorias da Localização, Marshall (1890)³¹ introduziu a ideia de que a aglomeração, entendida como a concentração geográfica de firmas e trabalhadores de uma atividade econômica, resultaria em vantagens econômicas para essas empresas³². Esta ideia amplia ainda mais a importância da aglomeração para o setor econômico, já que inicialmente a geração de externalidades positivas, que geram retornos crescentes eram provenientes do próprio setor produtivo. Na Teorias de Marshall, a formação dos lugares centrais passou a ser associada, não só à presença de atributos físicos e industriais, como também à concentração geográfica de atividades produtivas. Marshall conclui que a

³¹ A obra "Princípios da Economia", 1980, apresentou pela primeira vez a ideia das economias de aglomeração.

³² As vantagens referem-se, principalmente à possibilidade oferecida por um grande mercado local de viabilizar a existência de fornecedores de insumos com eficiência de escala; às vantagens decorrentes de uma oferta abundante de mão-de-obra; e à troca de informações que ocorre quando empresas do mesmo setor aglomeram-se (KRUGMAN, 1998, p.50).

aglomeração das atividades lucrativas no espaço proporciona a geração de economias externas³³, deixando clara a importância da aglomeração para a constituição de mercados e, conseqüentemente para a circulação do capital. Lefebvre (2007, p.15) também atribuiu importância à concentração das atividades ao colocar que “a organização do espaço centralizado e concentrado serve ao mesmo tempo ao poder político e à produção material, otimizando os benefícios”.

Em 1975, Jane Jacobs demonstrou como a aglomeração, não apenas do setor produtivo, mas urbana, em um sentido amplo – pessoas, atividades produtivas, objetos, relações etc. – é responsável pelo desenvolvimento e crescimento das próprias cidades. Para Jacobs, a diversidade encontrada nas aglomerações urbanas e as interações que ali se estabelecem, proporcionam maior capacidade de inovação aos habitantes, que por sua vez, impulsionam o crescimento das cidades a partir de um processo que a autora denomina substituição da importação. Isso ocorre quando comerciantes locais produzem, eles mesmos, os bens e serviços que costumavam importar, e utilizam as habilidades obtidas com essa produção local para criar novos produtos, que podem exportar.

Assim, a origem do crescimento urbano estaria associada aos benefícios gerados pela ação de aglomerar, que a autora aponta como “a faísca da vida econômica da cidade” (JACOBS, 1975). A diversidade encontrada nas cidades atua como força motriz do crescimento e do desenvolvimento econômico, frutificando relações econômicas e sociais. Esta abordagem coloca tudo e todos que interagem na cidade como responsáveis pelo desenvolvimento da mesma.

³³ Segundo o autor, as economias geradas pelo aumento da escala de produção adviriam do porte da firma, neste caso, denominadas economias de escala internas às firmas; e da concentração geográfica das indústrias, que proporcionaria a geração de economias externas às firmas, mas internas à indústria, conhecida como a “tríade Marshalliana”. Desta maneira, a constituição de um polo especializado de trabalho, teria efeitos de encadeamentos entre fornecedores e usuários e, por fim, efeitos de transbordamento de conhecimento. Os benefícios gerados por esta concentração estão ainda relacionados às vantagens obtidas pela constituição de um mercado fixo de mão de obra especializada, ampliando tanto a oferta como a demanda por empregos; e a especialização regional de um setor produtivo, que por sua vez possibilita maior geração de economias de escala na obtenção de matérias – primas, escoamento da produção, entre outros aspectos.

A partir das colocações de Jane Jacobs, Soja (1993) cria o termo sinoicismo³⁴, uma derivação da palavra grega *synoikismos* utilizada para expressar a formação da polis grega a partir da aglomeração de populações já existentes, buscando evidenciar a importância da concentração espacial para a vida urbana, como uma dinâmica capaz de gerar inovação, crescimento e desenvolvimento social e individual. O sinoicismo está relacionado ao estímulo à aglomeração urbana, organizada a partir da formação de uma rede regional de assentamentos nucleares hierarquizados, que em certo sentido assemelha-se ao conceito de economias de aglomeração³⁵, utilizado pelos economistas.

Seja de origem marshaliana, associadas à espacialização setorial, posteriormente chamadas de economias de localização; seja de origem jacobiana provenientes da diversificação do urbano, posteriormente denominadas economias de urbanização, o termo economias de aglomeração está associado à racionalidade econômica da ação de aglomerar. A aglomeração é fundamental para o modo de produção capitalista, na medida em que concentra os equipamentos, atividades e serviços, que dinamizam as relações econômicas e sociais. Lefebvre (2007) coloca que a aglomeração se submete ao controle dos donos do capital. Entretanto, o autor revela a importância da ação de aglomerar para o desenvolvimento das cidades, na medida em que esta ação possibilita a efervescência do urbano:

A cidade atrai para si tudo o que nasce, da natureza e do trabalho, noutros lugares: frutos e objetos, produtos e produtores, obras e criações atividades e situações. O que ela cria? Nada. Ela centraliza as criações. E, no entanto, ela cria tudo. Nada existe sem troca, sem aproximação, sem proximidade, isto é, sem relações (LEFEBVRE, 2007, p.109).

Pode-se afirmar, portanto, que é a partir deste movimento de aglomeração que a centralidade surge e se consolida. Trata-se de uma capacidade de polarizar, atrair, aglomerar, ou seja, de ações sociais ou individuais, sempre ativas e em construção, possibilitando o encontro, a reunião e a simultaneidade de tudo o que há no espaço: seres vivos, coisas, objetos, obras, signos e símbolos, tudo o que é produzido, pela natureza e

³⁴ Soja coloca que este termo sinoicismo, ou *synekism*, refere-se às interdependências econômicas e ecológicas e às sinergias criativas e destrutivas que surgem do agrupamento humano. O sinoicismo supõe a formação de uma rede regional de assentamentos nucleares e organizados de modo hierárquico, capazes de gerar inovação, crescimento e desenvolvimento social desde o interior de seu domínio territorial definido.

³⁵ Termo utilizado pela geografia econômica para denominar os ganhos de produtividade que são atribuídos à aglomeração geográfica das populações ou das atividades econômicas, ou seja, os ganhos de produtividade gerados por fontes externas às empresas, chamadas externalidades.

pela sociedade, seja por sua cooperação ou por seus conflitos. A centralidade portanto, contém a essência do urbano, na medida em que concentra o poder, o excedente e a festa (LEFEBVRE, 2010).

1.3 Centralidade renovada

Lefebvre considera a centralidade como qualidade ou propriedade fundamental do espaço urbano. Segundo o autor, é na centralidade que se descobre o “essencial do fenômeno urbano” (LEFEBVRE, 2008a, p.108). Ela está relacionada a prática social, aproximando-se do conceito de sinoicismo (SOJA, 2008). Lefebvre (2007, p.521) define a centralidade como “uma forma, nela mesma vazia, mas que chama um conteúdo; objetos, seres naturais ou artificiais, coisas, produtos e obras, signos e símbolos, pessoas, atos, situações, relações práticas”. Na verdade, sua forma implica na simultaneidade de “tudo” que se pode reunir e se acumular num ato de pensamento ou num ato social. Assim como na matemática, a centralidade é um ponto de acumulação que tem ao seu redor uma infinidade de outros pontos.

O espaço social implica a reunião atual ou possível em um ponto, em torno deste ponto. Logo, a acumulação possível (virtualidade que se realiza em certas condições). Esta afirmação se verifica no espaço da aldeia, da morada; ela se confirma no espaço urbano, que revela os segredos do espaço social ainda incertos na aldeia. O espaço urbano reúne as multidões, os produtos nos mercados, os atos e os símbolos. Ele os concentra, os acumula. Quem diz “espacialidade urbana”, diz também centro e centralidade, atual ou possível, saturada, quebrada, inquieta, pouco importa; ou seja, centralidade dialética (LEFEBVRE, 2007, p.171).

Lefebvre (2008a) refere-se à centralidade como um movimento dialético caracterizado por uma interpretação dinâmica e profundamente histórica, uma dialética tridimensional que não termina em uma síntese, mas liga três dimensões distintas. Para o autor movimento é transcendência, ou seja, traz a possibilidade de ultrapassar limites e dialética está relacionada a uma ação, uma atividade criativa, um devir, que supera a ideia da dialética que se resume apenas à oposição. Para Lefebvre é o movimento entre a negação e a conservação que traz a possibilidade de algo indefinido, de uma abertura, algo que a razão lógica e analítica e o discurso coerente e estritamente formal não podem capturar, o indizível. Desta maneira, é justamente em seu movimento dialético de criação/destruição/recriação que a centralidade abre o urbano para a coexistência entre antigas e renovadas centralidades em um processo que revela uma dinâmica de multicentralidades diversas (LEFEBVRE, 2008a).

Portanto, a construção da centralidade pela sociedade é um processo aberto e à medida que a sociedade avança no tempo, a centralidade se transforma, superando as antigas contradições e se deparando com outras novas. Da mesma maneira que cada modo de produção e cada sociedade produziram sua cidade como algo que os reflete de maneira imediata, também produziram suas centralidades, seja centro religioso, político, comercial, cultural ou industrial (LEFEBVRE, 2007).

Assim, a centralidade não é estática. Ela se move, surge e desaparece por deslocamento, estilização ou subversão, pelos excessos de saturação ou pela revolta dos refratários (LEFEBVRE, 2007). Em outras palavras, a centralidade de ontem pode não ser a mesma de hoje e provavelmente não será a mesma de amanhã, seja na cidade arcaica, na cidade moderna ou na cidade contemporânea, a centralidade se desloca, o que implica uma relação complexa entre espaço urbano e os tempos (ritmos) da vida urbana.

A centralidade é o lugar do encontro que possibilita, enquanto potência, a reunião das diferenças no espaço urbano e a concentração da diversidade das relações que constituem a vida urbana. Neste sentido, para Lefebvre (2008a, p.44), “qualquer ponto pode tornar-se o foco, a convergência, o lugar privilegiado”, pois “todo espaço urbano guarda este possível-impossível”. É na centralidade que se expressa o caráter cumulativo da cidade e isto a torna complexa, pois seus conteúdos se misturam, se superpõem e se excluem formando centralidades de caráter diversos, hierarquizadas em rede, nas diversas escalas (regional, metropolitana e intra-urbana).

A formação do espaço multicêntrico possibilita a existência de centralidades de conteúdos e qualidades diversas, baseadas tanto nas formas de reprodução da vida urbana, no valor de uso e na apropriação, como também na reprodução do sistema capitalista, no valor de troca e a partir das estratégias hegemônicas de dominação.

O valor de uso e o valor de troca, apresentados por Marx (1996), exprimem o caráter dual da mercadoria, que se desenvolve a partir de uma relação dialética, ou seja, valor de uso e valor de troca ganham significado através da relação entre si. Assim, o valor de troca de um objeto surge a partir da necessidade (valor de uso) que ele satisfaz em um outro que não o possui. Para Marx (1996), valor de uso está relacionado à utilidade da mercadoria, à sua capacidade de satisfazer as necessidades do homem, portanto, o valor de uso de uma

mercadoria só se realiza com a utilização ou o consumo da mesma. Por outro lado, o valor de troca surge como uma relação quantitativa, dada pela capacidade da mercadoria ser trocada em quaisquer proporções quantitativas. Em outras palavras, um objeto na qualidade de valor de uso é desejado e consumido, satisfazendo necessidades e na qualidade de valor de troca o objeto é desejado apenas pelo dinheiro que o mesmo contém virtualmente.

Na cidade há uma sobredeterminação do valor de uso em relação ao valor de troca. No entanto, com a instauração do capitalismo as formas de opressão assumem um papel preponderantemente econômico, transformando, cada vez mais, a cidade em mercadoria. Assim, a produção do espaço pelo modo de produção capitalista se dá a partir desta relação dialética, ou seja, se por um lado o espaço é condição tanto da reprodução do capital quanto da vida humana (valor de uso), de outro ele é produto (valor de troca) e, nesse sentido trabalho materializado.

O conteúdo dado à centralidade pela sociedade industrial aprofunda as contradições do espaço, colocando-a como o espaço que valoriza diferencialmente os lugares. Na Escola de Chicago o centro, não geográfico, mas econômico ou cultural, é representado como o ponto de valor mais alto, território escasso e disputado que organiza as áreas com diferentes gradientes de valor de terra até a periferia, pontos de valores mais baixos. Desta forma, o centro passa a determinar a raridade do espaço, revelando uma realidade urbana segregadora expulsa o que não é de interesse do capital para a periferia. Lefebvre (2007) coloca que a penúria do espaço industrial tem um caráter socioeconômico bem definido e se manifesta na vizinhança dos centros.

O espaço industrial, capitalista por excelência, usurpa o centro urbano, e este passa a desempenhar um papel cada vez mais importante nos três aspectos da mais-valia (formação, distribuição e realização). Assim, define-se uma “função essencial e, no entanto, desconhecida (despercebida), da centralidade urbana no modo de produção capitalista” (LEFEBVRE, 2008a, p. 32), ou seja, o centro urbano não é apenas uma superestrutura, pelo contrário ele se relaciona com as forças produtivas e com o modo de produção.

Essas transformações se aprofundam a partir do processo de “implosão-explosão”, (metáfora tomada da física nuclear). Segundo Lefebvre (2010) trata-se do processo sofrido pela cidade industrial, resultante do acelerado crescimento das forças produtivas a partir da revolução industrial que possibilita uma concentração excessiva (de capitais, pessoas, objetos, pensamentos etc.), principalmente nos núcleos urbanos. Estes núcleos explodem lançando fragmentos múltiplos em todas as direções do território, em um processo que consome os antigos centros. A projeção dos fragmentos resultantes desta explosão (periferias, subúrbios etc.) contribuem para a perda da antiga centralidade, pois é desta maneira que a classe dominante da cidade industrial expulsa a população do centro, destruindo a urbanidade existente (a exemplo de Haussmann³⁶), deteriorando os centros e descentralizando a cidade a partir do movimento em direção aos subúrbios.

A deterioração do centro provocada pela dispersão e segregação das atividades e da sociedade gera o temor de seu desaparecimento. Promove-se uma espécie de terrorismo, um discurso de crise dos centros e da centralidade. Mas na verdade, o que temos é a imposição da racionalidade industrial que submete a cidade à lógica do lucro capitalista, rebaixando a cidade como obra, entendida como domínio do valor de uso e da livre fruição, à condição de produto para o consumo, instrumento do valor de troca.

Com a substituição da obra pelo produto, a opressão, antes exercida pelas estruturas de poder, dá lugar à exploração e o econômico se torna dominante. E, cada vez mais, a centralidade surge a partir de uma nova prática do espaço baseada na substituição do valor de uso pelo valor de troca. Entretanto, as práticas urbanas capitalistas tentam subordinar os elementos qualitativos do espaço urbano – o uso, o valor de uso, a simultaneidade, o encontro etc - aos elementos quantitativos do valor de troca, típicos da lógica da mercadoria.

O núcleo urbano torna-se, assim, um produto para o consumo de uma alta qualidade para estrangeiros, turistas, pessoas oriundas da periferia, suburbanos. Sobrevive graças a este duplo papel: lugar de consumo e consumo do lugar. Assim, os centros antigos entram de modo mais complexo na troca e no valor de troca, não sem continuar a ser valor de uso em razão dos espaços oferecidos para atividades específicas. Tornam-se centros de consumo (LEFEBVRE, 2010, p.20).

³⁶ O barão de Haussmann foi responsável pela grande remodelação do centro de Paris no século XIX, “homem desse Estado bonapartista que se erige sobre a cidade [...] substitui as ruas tortuosas mas vivas por longas avenidas, os bairros sórdidos mas animados por bairros aburguesados” (LEFEBVRE, 2010, p.23).

A centralidade e seu valor de uso são subordinados ao valor de troca, transformando-a em uma mercadoria generalizada, produto da industrialização. O centro de consumo não é apenas um centro comercial, ele impõe uma ideologia da felicidade através do consumo. A cidade capitalista produz o centro de consumo e a ele sobrepõe uma nova criação: o centro de decisão, que “não reúne nem pessoas, nem coisas, mas sim informações, conhecimentos” (LEFEBVRE, 2010, p.130).

A produção de “centros de decisão, de riqueza, de poder, de informação, de conhecimento” (idem, p.28) expulsam para a periferia tudo e todos os que não são necessários ao capital e que não participam dos privilégios políticos, promovendo a exclusão de grupos, classes e indivíduos do urbano, provocando a perda da centralidade como forma de encontro e reunião, ou seja, desta qualidade constitutiva do espaço urbano, essencial às práticas urbanas. O encontro e a simultaneidade possibilitados pela centralidade da (e na) cidade capitalista são materializados no encontro das mercadorias, dos seus consumidores, inclusive os consumidores do espaço, mas também encontro das decisões através da criação de centros de poder.

Não obstante, a sociedade contemporânea quer ir além, tornando a centralidade “totalizante”, ou seja, quer mercantilizar e disciplinar centralidade a partir da imposição de uma racionalidade superior (política, mercadológica e estatista), ou seja, não há centralidade, mas uma centralização imposta. Com isto uma série de transformações são impostas à centralidade, submetendo-a a uma funcionalização que sirva à reprodução do capital. Nesse sentido, a centralidade torna-se cada vez mais um espaço de dominação que, em geral, acaba não sendo percebida enquanto tal, passando a ser vista como algo natural pelos cidadãos.

Ao querer se apropriar dos benefícios da centralidade de maneira exclusiva, substituindo os demais elementos por centros de decisão e de poder, a raridade do espaço no centro e nos seus arredores é mantida, e, mais do que isto, ela passa a ser manipulada e organizada pelas instituições de poder, ou seja, o Estado e o capital. Porém, para Lefebvre (2007, p.251) a estratégia de centralização, que a partir de “tendências adversas, umas subversivas, outras toleradas (sob os nomes diversos: afrouxamento, flexibilização)” condensa riquezas, conhecimentos, informações e ‘cultura’, pode provocar não o surgimento de uma centralidade, mas sua explosão com a perda de sua identidade. As contradições do espaço

são ampliadas e estas novas centralidades expulsam com maior violência. As contradições “do” espaço e “no” espaço se superpõem e se amplificam. “No” espaço, pois refletem os conflitos de classe, tecidos ao longo do tempo, e “do” espaço, por agora estarem relacionadas à própria produção e reprodução do espaço.

Atualmente, quando o capital passa a investir no “imobiliário”, torna-se ainda mais evidente como o capitalismo tem sobrevivido a suas crises de sobreacumulação através da produção do espaço, em detrimento da produção clássica dos meios de produção (máquinas) ou dos bens de consumo (LEFEBVRE, 2007). O espaço torna-se a própria mercadoria a ser comercializada e sua produção torna-se lucrativa às empresas de construção, aos promotores e aos especuladores, passando a demandar solo, subsolo e sobressolo. Todo espaço recebe seu valor de troca e se transforma em mercadoria, um volume comercializável: lotes, apartamentos, área de lazer, garagens, terraços, lojas e centralidades. A centralidade torna-se, como qualquer espaço, um lugar trocável, uma mercadoria, que figura no encadeamento das operações mercantis de oferta e demanda. A produção do espaço visa o lucro e o urbanismo é comercializado pelos promotores de venda:

Eles o concebem e realizam, sem nada ocultar, para o mercado, visando o lucro. O fato novo é que eles não vendem mais uma moradia ou imóvel, mas sim urbanismo. Com ou sem ideologia, urbanismo torna-se valor de troca. O projeto dos promotores de vendas se apresenta como ocasião e local privilegiados: lugar de felicidade numa vida cotidiana miraculosa e maravilhosamente transformada (LEFEBVRE, 2010, p.32)

Os espaços comercializados pelo setor imobiliário não são concebidos como cidade, eles visam o lucro. Apesar da referência ao corpo, da retórica publicitária, da tentativa de naturalizar o espaço produzido, estas soluções impõem constrangimentos à vida cotidiana, obscurecem as relações que se dão no espaço e sustentam o não questionamento da propriedade privada. Para Lefebvre (2007, p. 532) “propriedade privada acarreta vida privada: privação”, ou seja, repressão da prática social. Além disso, a produção capitalista não pode permitir a destruição da instituição da propriedade privada, pois sua própria existência está fundamentada na propriedade privada dos meios de produção.

Da mesma maneira, a centralidade produzida pelo capital imobiliário não é concebida como centralidade, mas como mercadoria. A supremacia do capital imobiliário passa a “produzir” novos centros a partir de intervenções pontuais marcadas por interesses

próprios e pela aliança do capital privado e do poder público, processos em geral, acompanhadas da destruição do espaço público, aumentando a fragmentação urbana.

Entretanto, é impossível imobilizar o urbano, para Lefebvre (2007) fixá-lo será matá-lo. Aceitar simplesmente que o valor de troca substitui o valor de uso soa como algo estático, contrário à ideia de movimento presente na centralidade. Apesar de cada vez mais o espaço urbano ser destinado à troca, havendo um predomínio do valor de troca sobre o valor de uso, não podemos deixar de afirmar que valor de uso e valor de troca ganham significado através da relação entre si, onde um implica o outro. Desta maneira, o valor de uso não deixa de existir, pois sempre vai reaparecer em conflito com a troca no espaço. O uso implica em ‘apropriação’ e não em ‘propriedade’, implica em tempo, em ritmo, em símbolos e acima de tudo em prática (práxis).

A prática espacial em geral, o processo de urbanização em particular (explosão da cidade, extensão do tecido urbano, formação de centralidades) não podem se definir pelo crescimento industrial tomado isoladamente e definido seja por seus resultados quantitativos, seja por seus aspectos tecnológicos. A “cidade” não pode ser concebida nem como empresa e unidade produtora mais ampla que a fábrica – nem como unidade de consumo subordinada à produção. (LEFEBVRE, 2007, p. 610).

Portanto, para além das funções criadas pelo capitalismo (centro de decisões, de poder e de consumo), a centralidade sempre se reafirma como lugar de encontro, pela práxis social, recuperando seu valor de uso. Por este motivo, a centralidade é vista ao longo deste trabalho como um passo fundamental para a conquista do direito à cidade, defendido por Lefebvre.

O direito à cidade se manifesta como um direito superior dos direitos: direito à liberdade, à individualização na socialização, ao habitat, ao habitar. O direito à obra (à atividade participante) e o direito à apropriação (bem distinto do direito à propriedade) estão implicados no direito à cidade (LEFEBVRE, 2010, p.134).

O direito à cidade não é um direito natural, nem contratual, pois se refere ao direito dos cidadãos (e dos grupos de que eles constituem a partir de relações sociais) de fazerem parte de uma realidade urbana por inteiro, é o direito de encontro e de reunião, que para Lefebvre (2008b, p.32) “não depende nem de uma ideologia urbanística, nem de uma intervenção arquitetônica, mas de uma qualidade ou propriedade essencial do espaço urbano: a centralidade”.

Lefebvre entende as dificuldades em relação ao seu projeto e por isto defende que é preciso abrir caminhos, brechas, a partir do reconhecimento de certos direitos que nos levariam à plenitude do direito à cidade.

Mudariam a realidade se entrassem para a prática social: direito ao trabalho, à instrução, à educação, à saúde, à habitação, aos lazeres, à vida. Entre os direitos em formação figura o direito à cidade (não à cidade arcaica mas à vida urbana, à *centralidade renovada*, aos locais de encontro e de trocas, aos ritmos de vida e empregos do tempo que permitem o uso pleno e inteiro desses momentos e locais etc.) (LEFEBVRE, 2010, p. 139).

Nesse sentido, para alcançar o direito à cidade é preciso afirmar a centralidade, mas a centralidade renovada. A luta pelo direito à cidade é também a luta pelo direito à centralidade, aqui entendida como o direito à reunião, ao encontro, à diversidade e à espontaneidade das relações cotidianas, à apropriação dos espaços, à utilização plena da cidade.

Não existe realidade urbana [...] sem um centro, sem uma reunião de tudo o que pode nascer no espaço e nele ser produzido, sem encontro atual ou possível de todos os ‘objetos’ e ‘sujeitos’. Excluir do urbano grupos, classes, indivíduos, implica também excluí-los da civilização, até mesmo da sociedade. O direito à cidade legitima a recusa de se deixar afastar da realidade urbana por uma organização discriminatória, segregadora. Esse direito do cidadão [...] anuncia a inevitável crise dos centros estabelecidos sobre a segregação e que estabelecem: centros de decisão, de riqueza, de poder, de informação, de conhecimento, que lançam para os espaços periféricos todos os que não participam dos privilégios políticos. Deste modo, o direito à cidade estipula o direito de encontro de reunião[...]. O direito à cidade significa, portanto, a constituição ou reconstituição de uma unidade espaço-temporal, de uma reunião, no lugar de uma fragmentação (LEFEBVRE, 2008, p.32).

A luta pelo direito à cidade torna-se a resistência dos cidadãos à exclusão do urbano, à expropriação capitalista, à hegemonia capitalista. E também a luta pela emancipação, pelo uso da cidade, e claro, pela recuperação da diversidade da centralidade. Lefebvre (2010) acredita que é preciso acabar com as separações entre o cotidiano, o lazer e a festa, nos lembrando que “a cidade foi um espaço ocupado ao mesmo tempo pelo trabalho produtivo, pelas obras, pelas festas, que ela reencontre essa função para além das funções, na sociedade urbana metamorfoseada” (p.128). Para isso, nos cabe recuperar a festa, restituir o uso (valor de uso) e a cidade como obra.

Torna-se, portanto, necessário propor e justificar uma outra centralidade, mais além. É preciso que esta nova centralidade surja a partir da práxis, e assim passaremos à discussão da centralidade destinada aos usuários e não aos promotores, aos especuladores capitalistas, aos planos dos técnicos, mas sim baseada nas formas de reprodução da vida

urbana, no valor de uso e na apropriação, centralidade de qualidades e conteúdos diversos. E para isto é fundamental aprofundar no entendimento dos processos de produção da centralidade, buscando novas possibilidades para além do seu significado dado pela sociedade capitalista, ou seja, da centralidade vista como mercadoria.

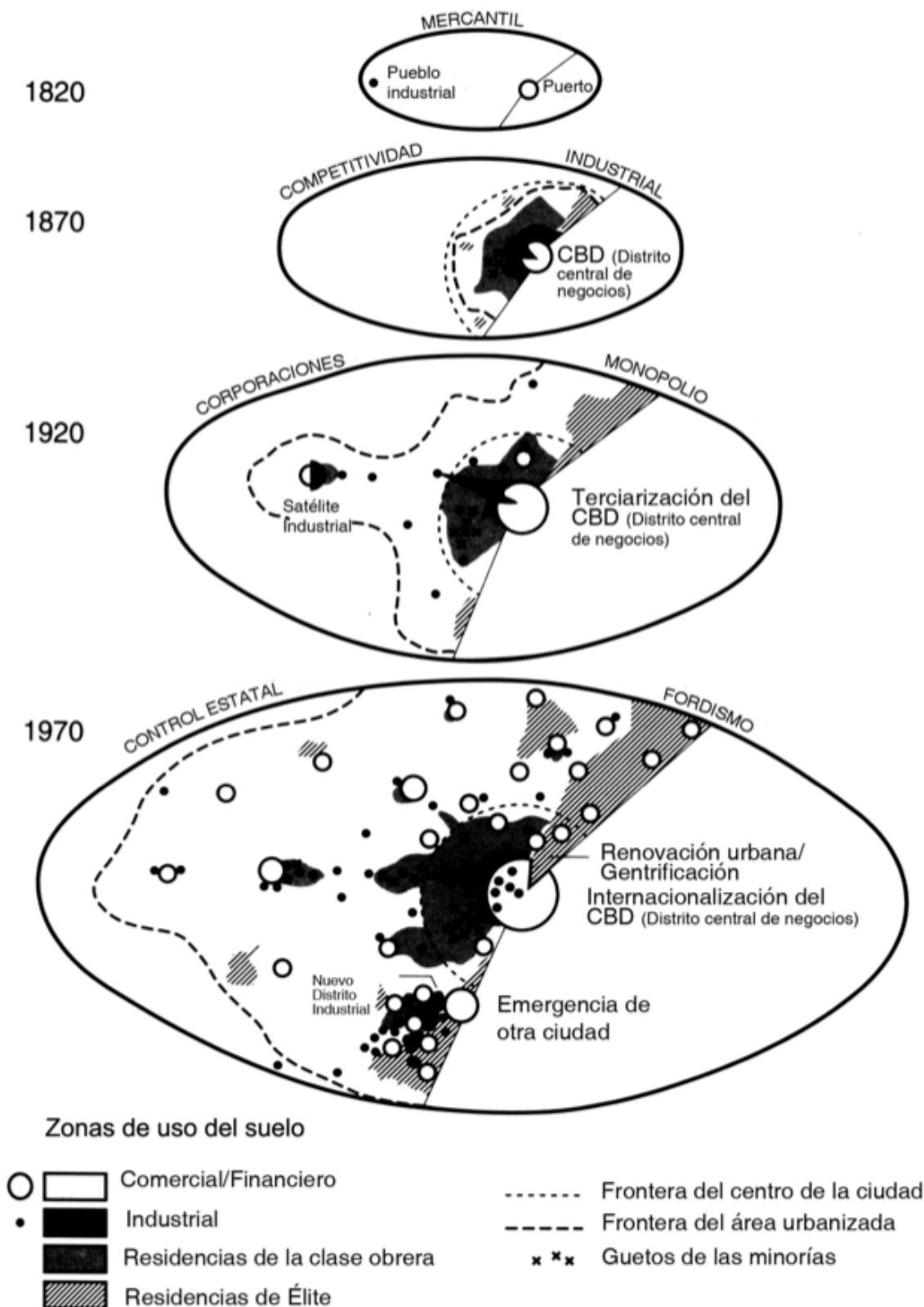
2 A produção das centralidades

A urbanização se estende por todo território de diferentes maneiras nas diferentes escalas geográficas – local, regional e global, levando, por meio do tecido urbano, as condições de produção industrial capitalista na esfera econômica (mercado de trabalho, infraestrutura, energia, serviços sociais, comunicação e transportes, reprodução coletiva da força de trabalho, etc.), além de diversos aspectos socioeconômicos anteriormente restritos às grandes cidades. O espaço urbano-industrial se expande a partir das metrópoles através das redes de serviços e de comunicações, generalizando as condições gerais da produção (MONTE-MÓR, 1994).

O avanço da urbanização é apresentado por Soja (1993) que, com base na estrutura espacial interna das cidades americanas, ilustra a evolução da forma urbana estabelecendo quatro grandes momentos de modernização do modo de produção capitalista (Figura 6). É possível identificar como se deram as transformações desde o mercantilismo até o fordismo, na década de 1970, e como cada período guarda os vestígios das geografias anteriores. Para o autor, cada forma urbana resultante sugere novas relações socioespaciais e, à medida que a reestruturação contemporânea vai avançando, o tecido urbano é reorganizado (SOJA, 1993).

Em cada momento, Soja (1993) representa as fases específicas deste processo, onde cada escalada histórica reflete o desenvolvimento urbano desigual e as formas associadas do centro urbano. Portanto, este esquema sugere a importância do centro para o desenvolvimento capitalista não apenas na forma, mas principalmente em conteúdo, ou seja, a dinâmica da centralidade. É preciso ter claro que, apesar do capital ter influenciado a formação da centralidade industrial, não se trata de uma invenção capitalista, mas da sociedade.

Figura 6: A evolução da forma urbana da cidade norte-americana de 1820 a 1870.



Fonte: SOJA, 2008, p.173.

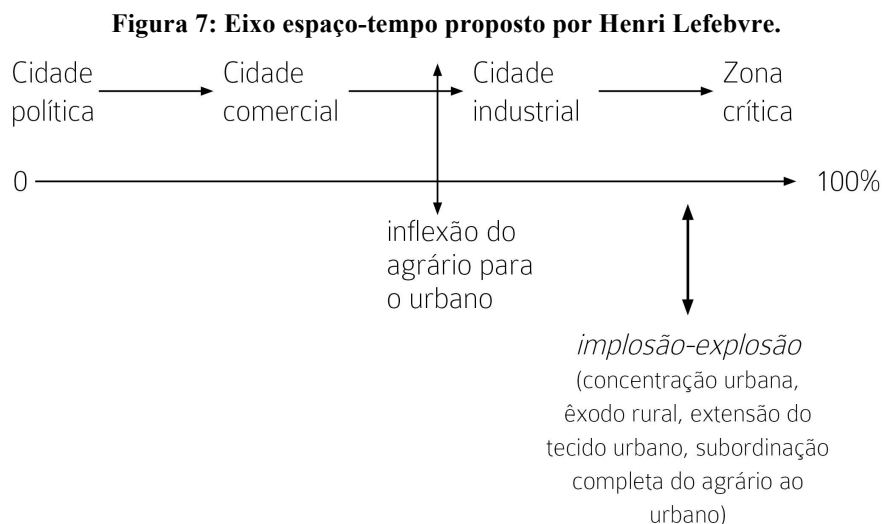
Desde a origem das cidades até os dias de hoje, as funções e atividades que configuraram centralidades não são as mesmas. Dos antigos centros sagrados aos atuais centros de

consumo, as cidades são um reflexo das relações de produção dominantes. Para Lefebvre (2010, p.31):

Não há dúvida que cada modo de produção “produziu” (não como uma coisa qualquer, mas como uma obra privilegiada) um tipo de cidade, que o exprime de maneira imediata, visível e legível no terreno, tornando sensíveis as relações sociais mais abstratas, jurídicas, políticas, ideológicas.

Ainda para Lefebvre (2007) cada época e sua respectiva sociedade e modo de produção produziram suas centralidades, sejam elas religiosas, políticas, comerciais, culturais ou industriais. Portanto, torna-se necessário o reconhecimento das transformações produzidas no espaço por cada modo de produção para avançar no entendimento da centralidade. Assim, a produção da centralidade será compreendida a partir do eixo espaço-tempo proposto por Lefebvre (2008), reconhecendo a complexificação da centralidade ao longo deste processo resultante das transformações sociais, políticas, econômicas e culturais.

Lefebvre (2008a) propõe um eixo espaço-tempo para compreensão do fenômeno urbano que parte da ausência de urbanização (a “pura natureza”), com os primeiros grupos sociais (coletores, caçadores, pescadores ou pastores), em direção à urbanização completa da sociedade, ou seja, uma virtualidade: a “sociedade urbana”, como um conceito-hipótese (Figura 7).



Fonte: LEFEBVRE, 2008, p.25

Para o autor, a tomada da cidade pelo processo de industrialização provoca a implosão-explosão, que recobre as remanescências da antiga cidade e projeta fragmentos de cidade.

A realidade urbana, amplificada e estilhaçada, perde os traços anteriores de totalidade orgânica, o sentido de pertencimento, o espaço demarcado e o monumentalismo enaltecido. A cidade industrial, fruto destas transformações, precede e anuncia a “zona crítica”, ou seja, a passagem da cidade industrial ao “urbano”.

Para Lefebvre (2008), o “urbano”, ou a “sociedade urbana”, é causa e consequência da superação da sociedade industrial, na medida em que nasce da industrialização e a sucede. Este processo possível/impossível é um futuro em construção, que será alcançado pela sociedade contemporânea a partir da “revolução urbana”, ou seja, para alcançar a “sociedade urbana” deveremos vivenciar um conjunto de transformações para passarmos do período em que predominam as questões de crescimento e de industrialização (modelo, planificação, programação) ao período no qual a problemática urbana prevalecerá decisivamente.

2.1 Do monocêntrico ao policêntrico fragmentado

Lewis Mumford (1998) coloca que, muito antes da qualquer agrupamento em aldeia, os santuários paleolíticos já fornecem os primeiros indícios de “vida cívica”. Nota-se que mesmo nos tempos mais remotos a aglomeração de pessoas continha um significado social, não se restringindo ao suprimento de necessidades básicas humanas (alimentação, segurança e procriação). Este ponto de encontro, que possibilita a reunião periódica de pessoas em torno de objetivos compartilhados já continha o embrião da cidade, daquilo que ela veio a se tornar. Para Lefebvre, aí está a origem da centralidade, que caracteriza a própria essência do fenômeno urbano.

A centralidade advém desde o primeiro recolhimento e da primeira recolção de objetos dispersos na natureza, desde o primeiro ajuntamento ou amontoado de frutos. Ela anunciava sua realização virtual. Desde o princípio, reunir, amontoar, recolher é algo de essencial na prática social; é um aspecto racional da produção que não coincide com a atividade produtiva, mas dela não se dissocia (LEFEBVRE, 2008, p.113).

As cidades antigas surgem associadas à necessidade de unir os homens ao redor dos símbolos, como uma forma de responder às suas inquietudes, além de possibilitar a construção de uma identidade coletiva (BARRETO, 2010). Estas cidades comportavam grandes áreas abertas destinadas às cerimônias religiosas, pois neste momento a religião exercia um papel fundamental na formação, transformação e estruturação daquele grupo

social (Figura 8). Segundo Lewis Mumford (1998), as primeiras cidades se organizavam a partir de um centro orgânico, cuja função simbólica, era centralizar as questões religiosas, culturais e defensivas.

Figura 8: Sítio arqueológico Tulipe³⁷, cultura Yumbo – Equador.



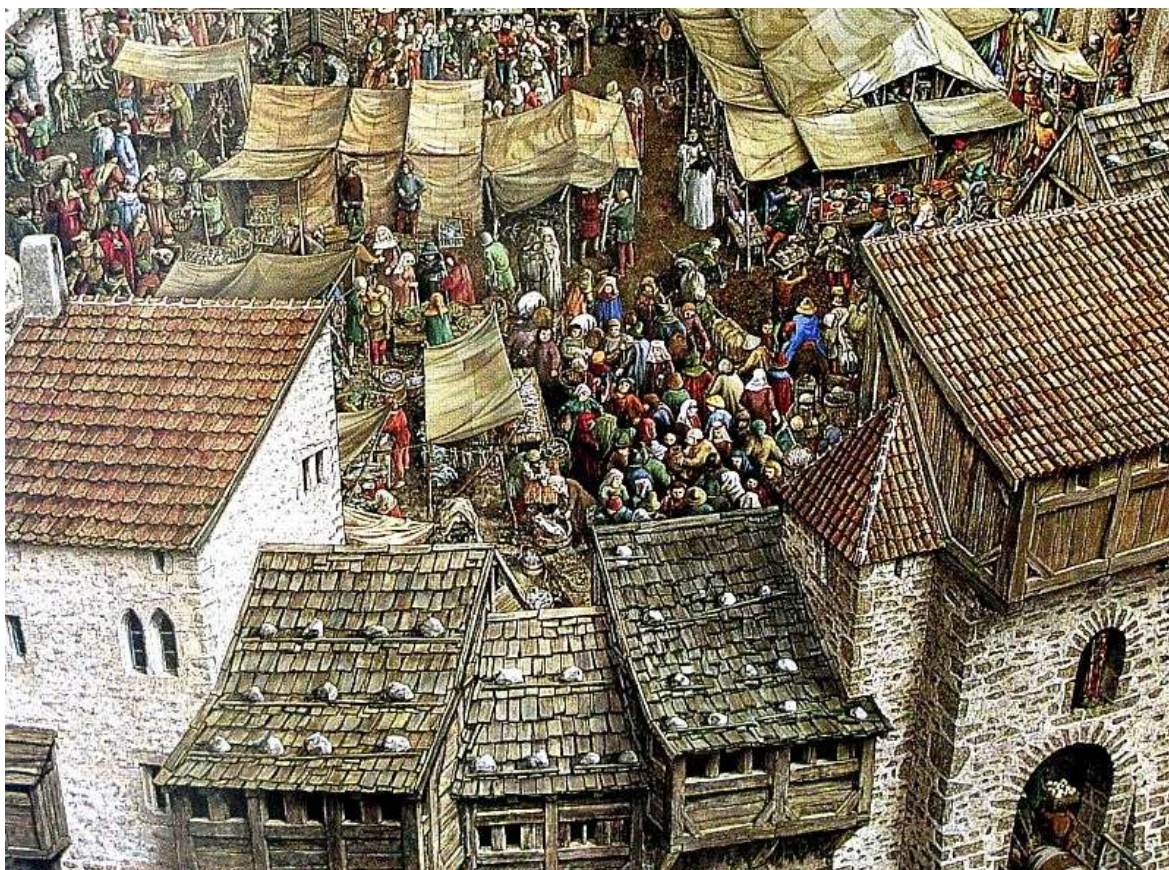
Fonte: Google imagens. Disponível em < <http://museodesitiotulipe.com>>. Visualizado em 02/03/2014.

Com o passar do tempo as cidades ganham espaços, inicialmente vazios, para atender à necessidade de aglomeração dos homens: a ágora na sociedade grega, o fórum na sociedade romana e a praça na cidade medieval. As cidades grega e romana tinham sua centralidade essencialmente política. Na cidades medievais, a organização do espaço resulta, sobretudo, da adaptação à topografia. Entretanto, esta cidade não deixa de manifestar sua centralidade, expressa em torno das funções religiosas e do mercado, que lhe conferiam certa monumentalidade. As muralhas marcavam o território deixando de fora a atividade comercial, ainda que as trocas e o comércio existissem, inicialmente confiados à pessoas suspeitas - os “estrangeiros”.

³⁷ O centro cerimonial Tulipe é formado por oito estruturas de pedra, semelhante à grandes piscinas conectadas a aquedutos. Estas estruturas se enchem de água e o reflexo das estrelas possibilitava melhor visualização dos astros pelos Yumbos, cultura florescente de 800 d.C. até a conquista espanhola (aproximadamente 1660). Os Yumbos eram comerciantes que conheciam vários idiomas da região e sua maior atividade consistia em levar produtos exóticos – algodão, sal, coca e pimenta - da região amazônica para Quito, a partir de um sofisticado sistema de rotas de comércio e comunicação.

Na cidade mercantil, estabelecida no contexto da pequena produção e da paisagem agrícola, o mercado se configurava como uma nova instituição urbana. A praça, o largo ou até mesmo a rua, que antes eram reconhecidas como o local de encontro do cidadão, recebia as estruturas do mercado que, em um primeiro momento, eram temporárias, mas que modificaram a paisagem urbana até serem incorporadas como estruturas definitivas (Figura 9). Assim, um novo poder passou a constituir o espaço nuclear da cidade, integrando mercadores, mercadorias e cidadãos na praça do mercado. Este fato contribuiu para o revigoramento das cidades que se desintegraram durante o feudalismo, desencadeando mudanças que transformaram profundamente as relações dentro da cidade, pois a partir daí o mercado adquiriu o status dos poderes político e religioso.

Figura 9: Praça do mercado, cidade medieval.



Fonte: Google imagens. Disponível em < <https://idademedia.wordpress.com/2012/08/>>. Visualizado em 11/07/2014.

Para Lefebvre (2010), a imagem do centro comercial data deste período, quando o núcleo da cidade era ao mesmo tempo comercial, religioso, intelectual, político e econômico

(produtivo). A centralidade na cidade medieval se manifesta em torno das funções religiosa, política e mercantil.

A centralidade urbana acolhe produtos e pessoas. Proíbe seu acesso àqueles que ameaçam sua função essencial que passa a ser a função econômica, anunciando e preparando o capitalismo (isto é, o modo de produção no qual predominam o econômico e valor de troca) (LEFEBVRE, 2010, p.129).

No final da Idade Média, a economia autossuficiente e o poder descentralizado típicos do feudalismo foram gradualmente substituídos por uma economia comercial e pelo poder centralizador dos soberanos, originando o Estado-nação centralizado, para atender aos interesses do rei e da burguesia em ascensão. A constituição da capital, espaço que centraliza o poder desse Estado, demanda novos arranjos urbanos, forçando a derrubada das muralhas e ampliando o alcance do domínio da cidade. Logo a cidade tornou-se o espaço da nova classe: a burguesia. E sua morfologia passa a refletir a afirmação dessa classe, que investe uma parte significativa da riqueza acumulada na readequação e no embelezamento das cidades. A arquitetura se incumbiu da tarefa de representar o novo poder que se instala na cidade.

Todas essas transformações irão determinar hierarquias no espaço urbano que impactaram a valorização das áreas próximas ao novo centro de poder. Com isso, a terra, até então comunal das cidades, passou a adquirir um valor (de troca) de acordo com sua localização e proximidade deste centro. As terras passaram a ser comercializadas pelo rei e assim apenas aqueles que detinham o poder da compra poderiam se estabelecer nas áreas centrais da cidade. Neste momento, a terra passa a ter valor de troca, alterando as relações dentro da cidade e a propriedade da terra passou progressivamente para as mãos dos novos grupos dirigentes, representados principalmente pelos comerciantes e banqueiros.

A cidade moderna também sofreu, posteriormente, os impactos da revolução industrial e das transformações econômicas, sociais, tecnológicas e políticas ocorridas no século XVIII. A explosão demográfica, em grande parte devido à intensa migração do campo para as cidades, alterou completamente a dinâmica da sua ocupação. Além disso, uma série de eventos, ligados principalmente à mecanização da produção, à obtenção de novas fontes de energia e ao desenvolvimento da rede de transportes, contribuíram para a concentração econômica e espacial que se dá nas grandes cidades.

A atividade industrial elegeu os arredores das cidades políticas para se instalar, pois estes centros urbanos se configuravam como pontos importantes concentrando estruturas de poder político e financeiro consolidadas, oferecendo maiores possibilidades de lucro devido à redução dos custos de transporte e à proximidade do mercado consumidor e do enorme contingente de mão de obra barata a ser explorado.

O reconhecimento das vantagens locais³⁸ do centro fez com que a atividade industrial, propulsora da economia naquele momento, se situasse próxima aos centros urbanos, transformando-os na expressão máxima do capital. A concentração de indústrias próximas à estes centros colaboraram para o surgimento de um ambiente urbano degradado, desencadeando uma série de problemas urbanos. Além disso, os fundamentos do *laissez-faire*³⁹, preponderantes neste período, permitiram à iniciativa privada comandar, não somente a implantação das indústrias, como também a implantação de infraestrutura, construção de habitações, rede de transportes, além dos serviços público. Com isso houve grande estímulo para a concentração espacial.

No primeiro momento da industrialização, o modo de vida foi transformado radicalmente: novas habitações, novas condições de trabalho, novos hábitos. As tentativas de se corrigir os problemas urbanos desencadeados pela industrialização não se mostraram eficientes e as condições de trabalho na indústria permaneceram cada vez mais precárias (Figura 10). Este contexto desencadeou uma série de revoltas e protestos populares, entre os anos 1830 e 1848 (era das revoluções). Nesta fase, ocorreu a primeira grande reestruturação urbana.

³⁸ Apesar do conteúdo ortodoxo, as teorias da localização industrial auxiliam a compreensão da formação deste espaço urbano-industrial inicial, bem como da organização capitalista deste espaço, já que, sob o ponto de vista da organização espacial, a tendência de localização da atividade econômica pode ser interpretada como a direção do movimento do capital no espaço (LEMOS, 1988). Isto porque, o capital organiza o espaço concentrando e aglomerando as atividades, centralizando o capital e distribuindo de maneira desigual as atividades econômicas, guardando portanto, grandes semelhanças com a distribuição das atividades econômicas no espaço.

³⁹ Expressão referente ao liberalismo econômico, na versão mais pura de capitalismo, baseada na crença de que o mercado deve funcionar livremente, com interferência mínima do Estado, apenas com regulamentos suficientes para proteger os direitos de propriedade. Esta filosofia tornou-se dominante do final do século XIX até o início do século XX, principalmente nos Estados Unidos e na Europa.

Figura 10: Ilustração do centro urbano no início da industrialização.



Fonte: Google imagens. Disponível em < <http://www.lookandlearn.com/history-images/XB270043/A-Court-for-King-Cholera>> Visualizado em 11/07/2014.

A divisão social e territorial do trabalho foi acelerada pelo processo de mecanização da produção. O desenvolvimento da rede de transportes, a partir do surgimento da ferrovia, e logo depois do automóvel, possibilitou a expansão do mercado econômico e a distribuição dos produtos, indispensáveis à produção em massa. A linha férrea e as estações, que inicialmente foram implantadas na periferia da cidade, se estendiam até o centro das cidades e tornaram-se pontos de atração de pessoas. Em muitos casos, o entorno das estações se configurava como espaços públicos que se uniam à centralidade. A implantação de siderúrgicas impulsionou o crescimento das cidades mineiras e promoveu o surgimento de novos centros. Pode-se dizer que os agentes geradores dessas novas cidades foram as minas, as fábricas e as ferrovias (MUMFORD, 1998).

Se as primeiras indústrias foram implantadas fora do núcleo urbano, em geral próximo aos portos e ferrovias, não tardou para que a indústria manufatureira se inserisse na cidade,

sendo este um dos principais motivos para a “terceira revolução urbana”⁴⁰ (SOJA, 2008). A cidade possibilitou o aumento da produtividade, desempenhando um importante papel na arrancada da indústria (LEFEBVRE, 2010). A partir deste momento, a relação simbiótica entre industrialização e urbanização não podia mais ser contida e atingiu escalas sem precedentes (SOJA, 2008) (Figura 11). A fábrica tornou-se o elemento modificador da paisagem urbana.

Figura 11: Cidade industrial, Inglaterra, 1800.



Fonte: Google imagens. Disponível em <<http://enblocdesign.com/2012/02/19/sustainability-can-never-be-called-backwards/>> Visualizado em 11/07/2014.

Novas estruturas passaram a compor o tecido urbano: a fábrica, o bairro operário, o bairro das classes mais altas, os armazéns, a ferrovia e o sistema viário. A produção industrial induziu a concentração de equipamentos, atividades e serviços, intensificando as relações econômicas e sociais e dinamizando a própria cidade. Os padrões locacionais preexistentes, tanto no meio urbano pela intensa industrialização, quanto no meio rural pela revolução agrícola, foram profundamente alterados.

⁴⁰ Soja fala em três grandes revoluções urbanas: a primeira, ocorrida no sudoeste asiático, foi responsável pela invenção inicial da base urbana da agricultura de grande escala; a segunda, que ocorreu originalmente nas terras baixas do Crescente Fértil, associada a uma revolução política que deu lugar a formação da cidade-estado e aos impérios baseados na cidade, na monarquia, na organização de classes sociais e no poder patriarcal, e por fim, a terceira, que ocorreu na Europa ocidental, que forma a base do capitalismo urbano-industrial a partir da Revolução Industrial (SOJA, 2008).

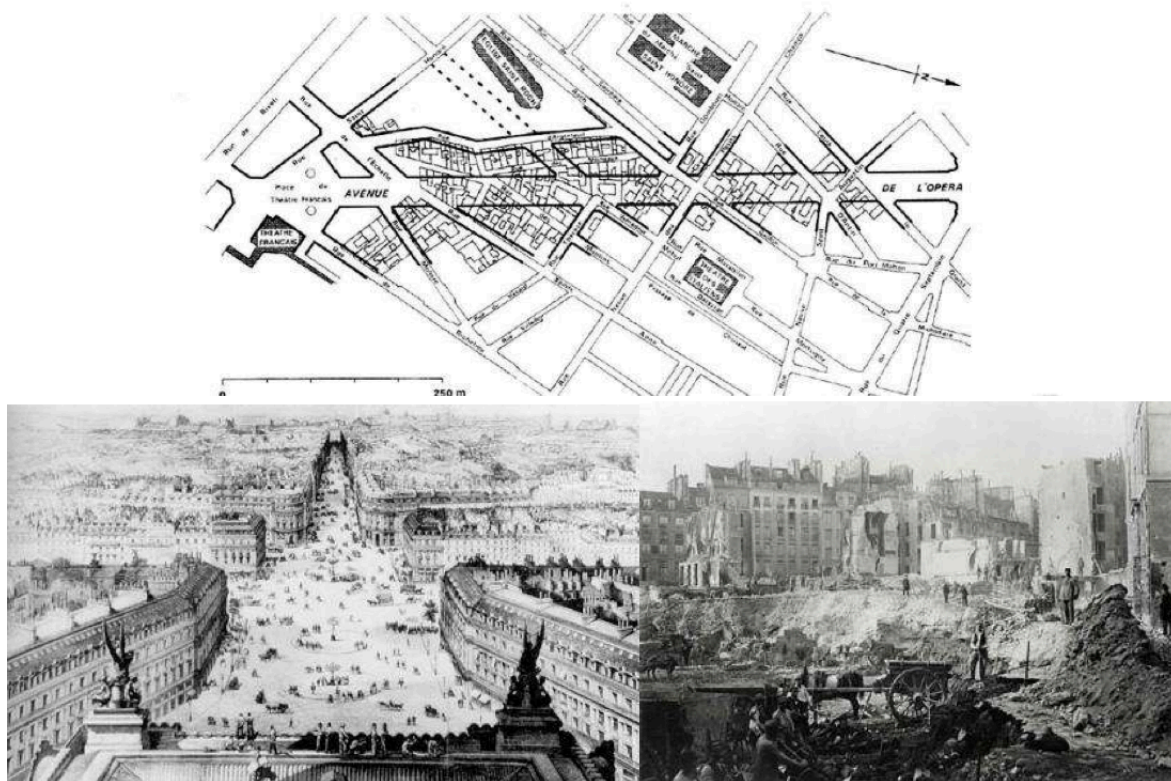
O primeiro momento do capitalismo foi marcadamente intensificado pela concentração e centralização do capital. A concentração espacial e a densidade das aglomerações foi particularmente importante para o capital, pois promoveu retornos muito maiores. Em algumas áreas este processo chegou a engolir as pequenas cidades mercantis, em outras áreas destruiu os antigos centros urbanos.

As concentrações urbanas acompanharam as concentrações de capitais no sentido de Marx. Desde então a indústria deveria produzir seus próprios centros urbanos, cidades, aglomerações industriais [...]. Seria necessário voltar para a deterioração da centralidade e o caráter urbano nessas cidades (LEFEBVRE, 2010, p.15).

Nos países industrializados o crescimento acelerado das cidades provocou a transformação do núcleo tradicional e, ao redor deste centro, novas faixas construídas ampliaram a cidade em direção à periferia. As classes abastadas migraram para a periferia e gradativamente a homogeneidade da cidade antiga desaparece. O núcleo central foi modificado, as velhas casas se transformaram em cortiços, abrigando as classes mais baixas e migrantes. O promotor imobiliário tornou-se o principal produtor da cidade moderna, capitalizando na renda do solo e na renda das habitações.

Este mercado (imobiliário) converteu-se em um dos motores de incremento e investimento de capital, que se viabilizou ainda mais a partir de operações urbanísticas coordenadas pelo Estado, originando uma prática espacial autoritária e brutal, à exemplo daquela propagada por Haussmann em Paris (Figura 12). Haussmann sobrepôs ao corpo da antiga cidade uma nova malha de ruas largas e retilíneas formando um sistema coerente de comunicação entre as estações ferroviárias e os principais centros da vida urbana, cortando o núcleo medieval em todos os sentidos. No entanto, a reorganização do antigo tecido urbano medieval parisiense degradam a vida urbana em benefício da circulação.

Figura 12: Planta esquemática, perspectiva e fotografia da abertura da Avenue de l'Opera, em Paris, entre 1864 e 1876, segundo as propostas do Plano de Haussmann.



Fonte: Google imagens. Disponível em

<http://gruothac.weebly.com/uploads/6/8/3/8/6838251/ufpr2012_apres_antonella.pdf> Visualizado em 10/09/2014.

A concentração industrial gerou economias de aglomeração e a concentração do mercado consumidor estimulou o aumento da escala dos serviços. Vale ressaltar que, no contexto regional, esta concentração industrial ocorreu de maneira heterogênea, acentuando as desigualdades, pois o processo de centralização do capital industrial induziu o aumento da diversificação urbana de determinados locais em detrimento dos demais.

Portanto, a concentração espacial do capital, que aconteceu no contexto da diversificação industrial, é causa e efeito da diversificação urbana. O reconhecimento da importância da aglomeração para o desenvolvimento econômico fez com que o capital quisesse definir estes espaços - as centralidades - na cidade industrial. Porém, “a produção industrial não constitui uma centralidade própria” (LEFEBVRE, 2010, p.130), exceto nos casos onde a cidade operária foi edificada ao redor da indústria, mas a cidade capitalista, por sua vez, cria o centro de consumo, com seu duplo caráter: lugar de consumo e consumo de lugar (Figura 13).

Figura 13: Centralidade capitalista: centro de consumo. Nova York 1900 - 1910



Fonte: Google imagens. Disponível em <<http://historyinphotos.blogspot.com.br/2012/12/detroit-publishing-new-york-city.html>> Visualizado em 11/07/2014.

A atuação do capitalismo transformou radicalmente a paisagem da cidade industrial. O processo de centralização de uma economia de mercado dominado pelo capitalismo industrial tornou a área central o ponto mais privilegiado do espaço urbano em termos de acessibilidade e concentração de atividades econômicas. O movimento em direção ao centro intensificou o uso do solo urbano nestas regiões e elevou o preço da terra, gerando uma disputa por este espaço, que por sua vez, impulsionou a verticalização, transformando os antigos centros (Figura 14). O centro único, monopolizador das atividades terciárias, passou a comandar toda a vida da cidade, não apenas econômica, mas também política e cultural.

Os benefícios da localização central relacionados à redução dos custos e à maior acessibilidade ao mercado consumidor, atraíram, sobretudo, atividades do setor terciário (comércio varejista, os serviços e os escritórios), por serem atividades que conseguiram

obter vantagens econômicas na competição pelo uso do solo. Além disso, a área central implicava outros benefícios da aglomeração: estar no centro significava estar próximo de tudo e de todos, viabilizando ligações interpessoais vinculadas aos negócios, isto atraiu escritórios das principais empresas que atuavam na cidade e instituições públicas (CORRÊA, 1995).

Figura 14: Centro de negócios, Chicago, 1907.



Fonte: Fonte: Google imagens. Disponível em < <http://www.socwall.com/desktop-wallpaper/37599/chicago-1907-quot-state-street-south-from-lake-street-quot-by-shorpycom/>>

Visualizado em 11/07/2014.

O distrito central de negócios – CBD nasce como o resultado da busca pelo melhor desempenho econômico (Figura 15). A Escola de Chicago apresenta este centro como uma entidade territorial forte, um núcleo urbano dominante, por sua localização ou pelo resultado de um processo histórico de aglomeração. Os modelos desenvolvidos neste período reproduziram a nova realidade das centralidades, ao representar o centro como o elemento que organizava o território em zonas concêntricas ao seu redor, Burgess deixa claro duas questões: a primeira, que forças econômicas e políticas necessitam de uma centralidade para organizar as atividades sociais, e a segunda, que a polarização centro-periferia tende a se intensificar.

Figura 15: Centro de negócios de Nova York, anos 1920.



**Fonte: Google imagens. Disponível em http://scenery-wallpapers.com/new_york_city_manhattan_rockefeller_center_wallpaper-wallpapers.html>
Visualizado em 11/07/2014.**

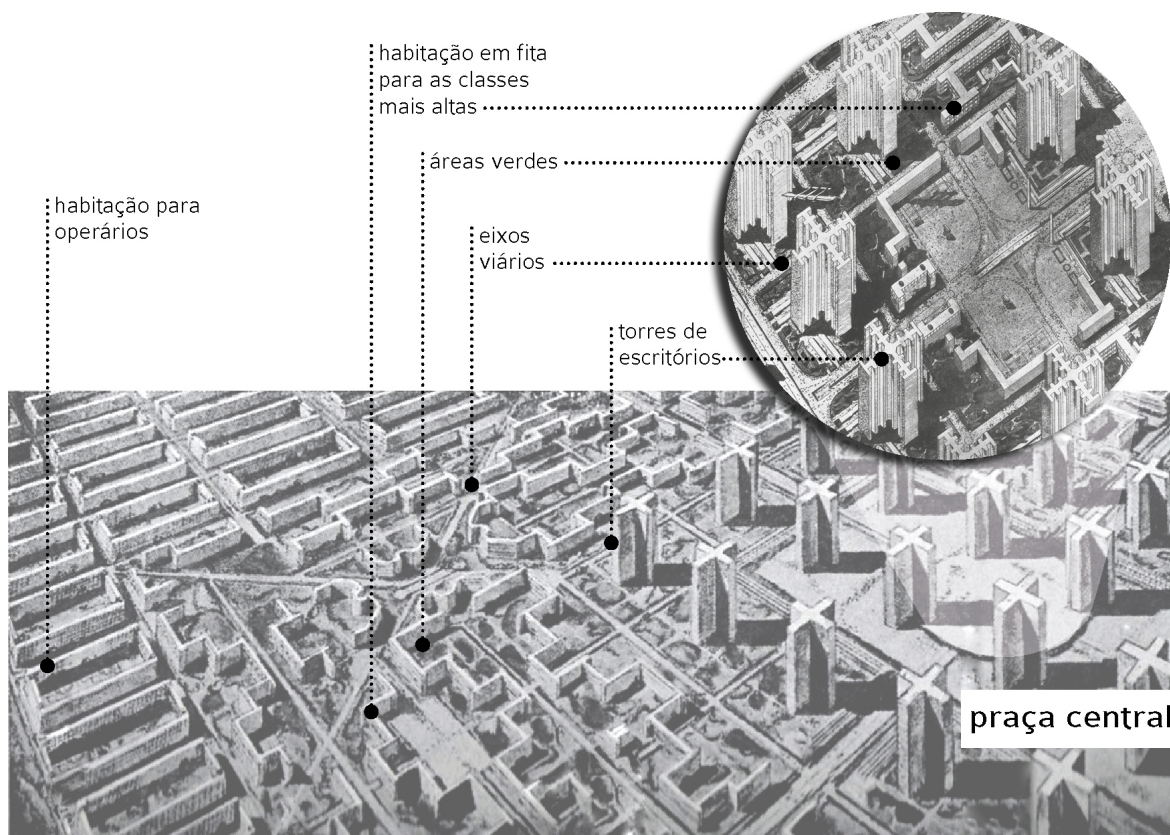
Entre 1840 e 1870 ocorreu extraordinário crescimento industrial nos Estados Unidos e na Europa, período conhecido como a era do capital. A metrópole fordista-keynesiana surge como a espacialização desta etapa do modelo capitalista. A expansão industrial a partir do modelo fordista instituiu as aglomerações de produção em grande escala, o crescimento econômico baseado nas grandes corporações e a produção de massa. Harvey (1992) coloca que a escolha pela produção em massa significava também consumo de massa, novo sistema de reprodução da força de trabalho, nova política de controle e gerência do trabalho, nova estética e nova psicologia, ou seja, um novo tipo de sociedade democrática, racionalizada, modernista e populista.

Assim, o mecanismo da linha de produção taylorista⁴¹ – produção, circulação e consumo – é reproduzido na cidade industrial, traduzindo a lógica capitalista para o espaço. O ritmo da

⁴¹ O taylorismo refere-se à fragmentação do trabalho industrial. Preocupado com a ineficiência e o desperdício das fábricas fordistas, o engenheiro mecânico Frederick Winslow Taylor, no final do século XIX criou um novo sistema de organização industrial baseada na divisão de tarefas dentro da empresa. Assim, cada trabalhador passou a exercer uma atividade específica no sistema industrial. A organização do trabalho dentro da indústria foi hierarquizada e sistematizada, e o tempo de produção passou a ser cronometrado.

expansão capitalista se acelera, novos tipos de cidades e novos sistemas hierárquicos surgem. As áreas centrais se transformam, pela verticalização e pelo incremento de usos, e novos gradientes de uso do solo são reconhecidos na cidade. A forma urbana é alterada, o espaço urbano se apresenta mais complexo, ampliado e fragmentado socialmente e territorialmente. A intensificação do uso da terra redefiniu a forma da cidade instigando uma nova ordenação social e espacial. O zoneamento surgiu como uma questão de classe, que a urbanização capitalista trata de espacializar e que o arquiteto urbanista trata de dar a forma (Figura 16).

Figura 16: Zoneamento modernista, plano de Le Corbusier para Paris.



Fonte: Google imagens, adaptado pela autora.

Estes processos contribuíram para a expansão da urbanização, mas também para a fragmentação territorial. O núcleo central se transformou no núcleo econômico, o ponto que articula a cidade com sua área periférica. O desenvolvimento dos transportes e das telecomunicações encurtou as distâncias e possibilitou a desconcentração da população e da indústria. A circulação de pessoas e mercadorias assumiu a condição de função urbana preponderante e peça-chave do circuito produtivo.

Nos países capitalistas avançados a produção espacial fordista promoveu a expansão urbana em direção aos subúrbios e o crescimento periférico impulsionados pelo forte estímulo ao consumo e à criação de terras para o mercado imobiliário. Além disso, as intervenções estatais foram fundamentais para a nova configuração territorial. A disponibilidade de infraestrutura e a implantação do estado de bem estar social (*welfare state*)⁴² tinham como objetivo alavancar a indústria, principalmente automobilística, e estimular o consumo baseado na cultura do automóvel. A era fordista proporcionou um aumento do padrão de vida das populações nestes países e garantiu um ambiente relativamente estável para os lucros corporativos, até a aguda recessão a partir de 1973⁴³, quando um novo sistema de acumulação começa a se erguer.

O crescimento em direção ao subúrbio provocou a substituição de grande parte das residências do centro por escritórios, ou, em alguns casos, o abandono das áreas centrais, que gradativamente tornaram-se guetos da população mais pobre (Figura 17). Simultaneamente, a expansão urbana promoveu o surgimento de novos centros. No entanto, a centralidade deste espaço policêntrico tem outro caráter: é uma centralidade que reúne informações, decisões institucionais e capacidade organizacional, em geral acompanhadas da destruição do espaço público.

⁴² A definição de *welfare state* pode ser compreendida como um conjunto de serviços e benefícios sociais de alcance universal promovidos pelo Estado com a finalidade de garantir uma certa "harmonia" entre o avanço das forças de mercado e uma relativa estabilidade social, suprimindo a sociedade de benefícios sociais que significam segurança aos indivíduos para manterem um mínimo de base material e níveis de padrão de vida, que possam enfrentar os efeitos deletérios de uma estrutura de produção capitalista desenvolvida e excludente. Nos EUA, o *welfare state* foi implantado pelo no governo de Franklin Roosevelt (1933-45) com o programa *New Deal*, após a Grande Depressão de 1929. O *New Deal* foi um conjunto de medidas políticas, econômicas e sociais que buscavam salvar os EUA de sua maior crise econômica da história. Entre as diversas medidas, destacam-se: a criação de um sistema de seguridade social, com benefícios para os trabalhadores em termos de aposentadorias; a criação de um sistema de seguro-desemprego; e o fornecimento de auxílio financeiro às famílias menos abastadas e com filhos em idade de dependência.

⁴³ Refere-se à recessão de 1973, exacerbada pelos choques petrolíferos de 1973 e 1979, que originaram uma crise econômica que travou o ritmo de crescimento nos países industrializados.

Figura 17: Guetos de Nova York, 1900.



Fonte: Google imagens. Disponível em <<https://www.blendspace.com/lessons/QIK-fY5OUJbZfQ/copy-of-industrial-revolution-city-life.>>. Acessado em 03/06/2013.

Por outro lado, nos países de industrialização tardia e incompleta, o estado de bem estar social não foi implantado em sua totalidade, além disso os investimentos estatais privilegiaram o desenvolvimento industrial, gerando uma urbanização excludente, com grandes desigualdades, na qual a maior parte da população não teve acesso a moradias adequadas e serviços urbanos essenciais. Entretanto, a tendência ao “abandono” do centro também é verificada nestes países.

Mesmo com a extensão da urbanização, a centralidade continua sendo um dispositivo essencial para a organização planejada da produção e do consumo, porém as centralidades já não serão as mesmas. As antigas centralidades são substituídas por uma nova criação: o centro de decisão (LEFEBVRE, 2010).

Os centros (urbanos) de decisão tornam legíveis, no terreno, essas relações complexas. Elas as projetam no solo. A atividade organizada pelos ‘decisores’, apoiada pelos que detêm e gerem os meios de produção, opõe-se nitidamente à passividade dos ‘sujeitos que aceitam essa dominação (LEFEBVRE, 2010, p.47).

À medida em que a escala do processo de urbanização se amplia geograficamente, os sistemas urbanos articulam novas geometrias cada vez mais policêntricas, indefinindo os modelos de centralidade urbana e, simultaneamente, constituindo novos padrões de

polarização centro-periferia, através dos quais o capital reafirma seu poder sobre o espaço, o território e o lugar (BRENNER, 2010).

De fato, o espaço urbano fragmentado e policêntrico foi fundamental para que o capital industrial pudesse se afastar das pressões sindicais organizadas. As novas tecnologias das linhas de montagem proporcionaram aos meios menos aglomerados que capturassem as vantagens econômicas da produção industrial (SOJA, 1993). A popularização do automóvel e de outros meios de transporte de massa contribuíram para a expansão territorial, sem prejudicar a acumulação capitalista.

Para Harvey (1992), o fordismo significou muito mais um modo de vida total do que um simples sistema de produção em massa. Por este motivo, o autor caracteriza tal conjuntura através de múltiplas dimensões. A produção em massa implica na homogeneização, uniformização e padronização dos bens, na existência de grandes estoques, na elaboração de testes de qualidade pós-produção e na redução de custos através de salários. A produção de bens materiais é priorizada. O trabalho se fundamenta na realização de uma única tarefa pelos trabalhadores, portanto é realizado por uma mão de obra operária fragmentada e não qualificada, implicando um alto grau de especialização na realização de tarefas, pela inexistência de treinamento de qualidade, experiência e segurança, pela organização vertical do trabalho, características que implicavam em rigidez, uniformidade e padronização no modo produtivo. O fordismo ainda se caracteriza por uma forte regulamentação do Estado, implicando em rigidez, centralização, existência de políticas regionais e nacionais e liderança da indústria no que tange à inovação.

Contudo, as consequências econômicas do pós-guerra⁴⁴, a insustentabilidade do estado de bem estar social diante dos problemas financeiros, e por fim a crise do petróleo colaboram para o declínio do fordismo. A década de 60 assinala o início da crise do capitalismo baseado no modo de produção fordista-Keynesiano. Para Harvey (1992, p.135),

De modo mais geral, o período de 1965 a 1973 tornou cada vez mais evidente a incapacidade do fordismo e do Keynesianismo de conter as contradições inerentes ao capitalismo. Na superfície estas dificuldades podem ser melhor apreendidas por uma palavra: rigidez.

⁴⁴ A entrada de outros países no mercado de exportações, principalmente dos países da Europa Ocidental e do Japão, que já haviam se recuperado da guerra, mas também de países da América Latina e do sudeste asiático, acirrou a competição internacional provocando a queda do dólar e aumentando o problema fiscal norte americano.

A rigidez do modo de produção fordista, expressa, principalmente, pelo controle do mercado a partir da intervenção estatal, deveria ser superada, pois dificultava a acumulação capitalista. As iniciativas para conter as crises causadas pela superacumulação não foram capazes de se sobreporem às incoerências e contradições do capitalismo e o esgotamento de opções para lidar com esse problema resultou em crises geográficas, geopolíticas e de endividamento. Assim, a partir das contradições internas do próprio sistema, iniciou-se um processo de reestruturação do modo de produção capitalista.

A profunda recessão de 1973, exacerbada pelo choque do petróleo, evidentemente retirou o mundo capitalista do sufocante torpor da estagflação (estagnação da produção de bens e alta de inflação de preços) e pôs em movimento um conjunto de processos que solaparam o compromisso fordista. Em consequência, as décadas de 70 e 80 foram um conturbado período de reestruturação econômica e de reajustamento social e político. No espaço social criado por todas essas oscilações e incertezas, uma série de novas experiências nos domínios da organização industrial e da vida social e política começou a tomar forma. Essas experiências podem representar os primeiros ímpetus da passagem para um regime de acumulação inteiramente novo, associado com um sistema de regulamentação política e social bem distinta (HARVEY, 1992, p.140).

O cenário de crise alterou os rumos da pesquisa urbana. As teorias anteriores foram consideradas insuficientes e o olhar da Escola de Chicago, comprometido com a busca por uma ordem dentro da metrópole, foi substituído por um olhar abrangente, baseado na economia política da urbanização. Estes autores, buscavam uma teoria geral da cidade capitalista industrial em sintonia com a interpretação da crise urbana, a partir de enfoques como as crises econômicas e as revoltas sociais. A economia política da urbanização partia do princípio de que todos os males da metrópole tinham sua origem na necessidade do capitalismo de produzir e reproduzir a pobreza e a desigualdade. Neste sentido, qualquer ação de planejamento urbano estaria comprometida com a finalidade de servir às necessidades básicas do capital e do Estado capitalista.

Para Harvey (1979) o sistema capitalista responderia às crises, dentre outras formas, a partir de uma reorganização do espaço urbano, na tentativa de facilitar a acumulação capitalista. Para o autor, a forma urbana é desenhada unicamente para facilitar a acumulação do capital, porém a própria rigidez do espaço urbano geraria dificuldades para a livre acumulação capitalista e isto faria com que o sistema sempre buscasse um equilíbrio para a sua manutenção. Com isto, a cidade, transformada pela emergência desta nova ordem econômica, tornaria-se progressivamente policêntrica e as funções que antes eram exclusivas das áreas centrais passam a se localizar em outras áreas da cidade.

2.2 Pós metrópole: centralidades ameaçadas?

A crise do fordismo ocorre em razão da rigidez do sistema em absorver as demandas geradas pelo capital, intensificando-se nos anos 70 com as altas do petróleo. Neste período, a estagnação e a inflação se agravavam e as correntes liberais passam a acusar o Estado como o grande vilão, declarando que a crise do estado de bem estar social levaria à crise econômica. O cenário de recessão propiciou o contexto para a ascensão do neoliberalismo. A partir de então, a busca primordial pelo lucro permaneceu, mas as formas de obtê-lo transformaram a organização industrial em um sistema de acumulação flexível, caracterizado por uma série de práticas que se apoiavam na flexibilização do trabalho, dos mercados e dos padrões de consumo.

A crise deu início a um amplo processo de reestruturação, não só produtiva, mas socioeconômica e espacial. Para Harvey (1992), este processo significou a gradativa substituição da metrópole fordista-keynesiana, baseada em rígidas estruturas, pela metrópole pós-fordista-neoliberal⁴⁵, baseada na acumulação flexível, a partir de um amplo processo de reestruturação, não só produtiva, mas socioeconômico e espacial. Esta mudança marcou o início de um período de instabilidades e incertezas na história do capitalismo (Harvey, 2005).

A reestruturação capitalista redefiniu não só a lógica da produção industrial, como também a atuação do capital financeiro, as relações de trabalho, os padrões de consumo global e o papel do Estado na política e economia nacionais (HARVEY, 2005). A nova onda de globalização intensificou a interdependência socioeconômica global com a produção, promovendo uma reconfiguração territorial em diferentes escalas espaciais: urbano-regionais, nacionais e supranacionais (BRENNER, 2010).

As cidades assumiram o papel de articuladoras entre as economias local, regional, nacional e global, tornando-se regiões urbanas compactas e policêntricas, descritas como

⁴⁵ Esta nova metrópole vem se configurando a partir de características como: maior rapidez do capital de giro, desindustrialização, otimização da produção e precarização do trabalho (aumento da terceirização, das subcontratações e do desemprego estrutural), crescimento do setor de serviços, deslocalização da produção, desmonte dos movimentos sindicais, maior fragmentação das identidades sociais, aumento da exclusão social e aprofundamento do processo de globalização (FRUGOLI, 2000).

megalópoles⁴⁶. Esses novos arranjos urbanos já não apresentavam correspondência com os modelos concêntricos elaborados pela Escola de Chicago (BRENNER, 2010). O cenário da metrópole dispersa e fragmentada apresentou-se como uma colagem de configurações socioespaciais com especificidades próprias.

Ainda que não seja objetivo central deste trabalho abordar a questão das cidades globais⁴⁷ (SASSEN, 1991), esta é uma reflexão que permeia o discurso das novas centralidades. Para Saskia Sassen, o crescente processo de globalização implicaria na dispersão de atividades pelo globo, aumentando a complexidade dos fluxos econômicos mundiais e gerando o crescimento da demanda por serviços avançados em setores como finanças, tecnologia da informação, serviços jurídicos, marketing, entre outros, localizados em centros específicos. A globalização demanda por espaços especializados e as cidades tornaram-se o lócus mais eficaz para oferecer tais espaços (FERREIRA, 2007). Neste sentido, pode-se entender a cidade global como a afirmação da centralidade capitalista em nível mundial.

Sassen caracteriza alguns territórios urbanos específicos como centralidades essencialmente terciárias, núcleos onde a infraestrutura tecnológica, institucional e social da globalização são garantidas, pontos a partir dos quais o capital comanda o espaço. Estas economias de aglomeração consolidam uma hierarquia mundial de cidades globais concorrentes. Diante deste cenário pode-se afirmar a importância do processo de centralização na atual fase do desenvolvimento urbano, assim como a existência de uma hierarquia de centros, onde a relação centro-periferia passa a ser apreendida na escala mundial.

Entretanto, a cidade global, reconhecida como um território urbano específico onde ocorrem vários processos de produção cruciais para a globalização, não é um fenômeno restrito apenas aos grandes núcleos urbanos, pelo contrário, é um processo que conecta

⁴⁶ A definição de megalópole é dada pelo geógrafo Jean Gottmann (1961). O termo é usado para designar uma grande área com muitas cidades conurbadas ou não, interconectadas por vias de transportes, indústrias, comércio e informação.

⁴⁷ Termo criado pela socióloga Saskia Sassen (1991), em seu livro *"The global city"*. A questão central da conceituação de Sassen está na afirmação de uma relação concreta entre as dinâmicas da globalização da economia e o papel exercido pelos grandes centros urbanos nesse processo. Sassen definiu, com base em estudos geográficos e urbanos, regiões que possuem economia influente no sistema mundial, associadas a processos de produção cruciais para a globalização, sobretudo aqueles das indústrias de produção e de serviços financeiros, das quais depende o capital transnacional (por exemplo, serviços bancários, contábeis, publicitários, de consultoria financeira e de gestão, direito empresarial, seguros e similares).

serviços avançados, centros produtores e mercados em uma rede global com intensidade e escalas diferentes. “Em cada país a formação destas redes reproduz-se em centros locais e regionais, de forma que todo sistema fique interconectado em âmbito global” (CASTELLS, 1999, p.470). Neste sentido, as cidades globais reforçam a centralidade (capitalista) como categoria explicativa dos processos de estruturação do espaço urbano.

Os novos padrões de localização das atividades econômicas promoveram uma grande recomposição da forma urbana. Os modos de organização industrial cada vez mais flexíveis e descentralizados, o desenvolvimento de novas tecnologias da informação e os custos de transporte mais baixos aumentaram a habilidade do capital de coordenar os fluxos de valor em escala global. Entretanto, as grandes transformações na forma urbana não obedeceram um padrão único, elas apresentaram variações consideráveis de acordo com o contexto histórico, territorial e institucional de cada lugar. A interdependência entre as escalas urbanas e supraurbanas gera um processo combinado de globalização e reconfiguração territorial local, um processo de reestruturação altamente conflitante, que revela uma intensidade de novos processos de urbanização, formas urbanas e práticas espaciais. Assim, global e local encontram-se e estabelecem relações de dependência.

A transição da metrópole industrial fordista para a pós metrópole tem se caracterizado pelo alastramento de mosaicos urbanos, a partir de um processo de urbanização emergente, multicêntrico, diversificado e supralocal, descrito por diversos autores e reunidos. Soja (2008) reuniu estes “novos processos de urbanização” em seu livro *Postmetrópolis*, que se caracterizam principalmente pela urbanização extensiva e dispersa, globalização econômica e cultural da paisagem urbana, carceralização e privatização do espaço público, reestruturação econômica, transformação da vida urbana em simulacro, explosão/implosão da forma urbana e pelo surgimento de novas formas de polarização (UFMG, 2014).

Para Soja (2008), a reestruturação da forma urbana na pós metrópole constitui-se como o resultado geográfico dos processos de globalização e reestruturação produtiva sobre os padrões, formas e funções do ambiente construído. Resumidamente, Soja (2008) afirma que o processo espreado e polinuclear de descentralização, típico da metrópole fordista industrial, vem sendo substituído por um processo ao mesmo tempo descentralizador e recentralizador, onde simultaneamente se observa a ascensão da cidade externa (“exópolis”) e o renascimento do centro da cidade.

A pós-metrópole é produto de simultâneos processos de descentralização e recentralização, desterritorialização e reterritorialização, espraiamento contínuo e intensificada nucleação urbana, crescentes homogeneidade e heterogeneidade, integração e desintegração socioespacial (UFMG, 2014, p. 35).

Assim, a “exópolis”⁴⁸ é a síntese da nova escala regional explodida e implodida da pós-metrópole contemporânea, a “cidade virada do avesso”, que sobrepõe simultaneamente processos de urbanização dos subúrbios e de globalização das áreas centrais, tornando cada vez mais difícil a delimitação e o mapeamento das fronteiras. Soja (2008) ainda sintetiza outros processos de urbanização, resultantes da globalização, e que estão diretamente associados à forma como a metrópole tem se transformado a partir dos processos de reestruturação econômica e social: a cidade carceral e a cidade simulacro (*simcities*).

A cidade carceral diz respeito aos espaços que se assemelham a fortalezas urbanas, com sofisticadas tecnologias de segurança para responder a uma “ecologia do medo”⁴⁹. Em nome de uma proteção preventiva contra perigos reais e imaginários os edifícios e a cidade são tomados por fortes aparatos de segurança, promovendo um controle da vida urbana, um controle desejado. Por outro lado, a cidade simulacro é o território recriado a partir de imagens, hipersimulações da utopia urbana que operam no ideológico e se constituem como formas subliminares de regulação social e espacial, que manipulam a consciência e as imagens do espaço e da vida urbana, para manter a ordem. Percebe-se ainda, sob o aspecto social, que estes processos tem se expressado numa forte segregação e segmentação urbana em termos de classe, etnia e ocupação, caracterizando o que Soja (2008) denomina “cidade fractal”, ou seja, uma cidade multipolar por excelência.

Neste sentido, Neil Brenner (2000) afirma que processo de implosão-explosão descrito por Lefebvre (2010) significou o redimensionamento da cidade industrial, o que significa, não só uma mudança espacial, mas também no imaginário da cidade. Há uma reestruturação do sentido, do simbólico, ou seja, do modo como as cidades e a vida urbana são concebidas. Portanto, já não é possível compreender a metrópole contemporânea apenas como uma

⁴⁸ O sugestivo termo “exópolis” foi utilizado por Soja (2008) para sintetizar a ideia da nova geografia urbana emergente. A exópolis não é simplesmente uma cidade sem um centro, mas uma cidade “voltada para fora” (*inside-out*) e “voltada para dentro” (*outside-in*) ao mesmo tempo. O prefixo *exo-* (do lado de fora, exterior, externo) é uma referência direta ao crescimento de cidades “exteriores”, assim como sugere a crescente importância de forças exógenas a moldar o espaço metropolitano. Ademais, *exo-* insinua o “fim de”, expresso concretamente no surgimento de cidades que não tem os traços tradicionais de urbanidade (MACROZONEAMENTO, 2014).

⁴⁹ Termo apresentado por Mike Davis (1992).

extensão da cidade capitalista industrial (Chambers, apud SOJA, 2008). A extensão do urbano não se resumiu à extensão das condições gerais de produção do capital, ela promoveu a extensão das questões sócio-políticas e culturais ao espaço social como um todo, como incorporado no conceito da urbanização extensiva desenvolvido por Monte-Mór (1994).

A urbanização extensiva - esta urbanização que se estende para além das cidades em redes que penetram virtualmente todos os espaços regionais integrando-os em malhas mundiais - representa, assim, a forma socioespacial dominante que marca a sociedade capitalista de Estado contemporânea em suas diversas manifestações, desde o centro dinâmico do sistema capitalista até - e cada vez mais - às diversas periferias que se articulam dialeticamente em direção aos centros e subcentros e subsubcentros... (MONTE-MÓR, 1994).

Ainda de acordo com Brenner (2000), o processo de implosão-explosão permitiu à urbanização capitalista o desmonte e a reconstituição de centros consolidados, para que novas formas urbanas fossem criadas, como aglomerações industriais, periferação e centralidades essencialmente capitalistas (BRENNER, 2000). A metrópole tornou-se progressivamente multicêntrica diante da nova ordem econômica.

Com a crescente desindustrialização as cidades tornaram-se gradativamente centros financeiros, de consumo e de entretenimento (FRUGOLI, 2000). O núcleo central transformou-se sobretudo no espaço de gestão da vida econômica da metrópole. Somado a isto, a expansão dos setores internacionalizados da economia impuseram uma nova dinâmica de valorização, principalmente nas áreas centrais. Com isto, o comércio local passou a disputar espaço com os serviços destinados à elite urbana, como restaurantes e hotéis de luxo, e acabaram sendo forçados a se deslocarem, devido o alto valor dos aluguéis nessas áreas. Estes novos centros de decisão, riqueza, poder e informação expulsaram para a periferia tudo e todos os que não são necessários ao capital, e que portanto, não participam dos privilégios políticos (LEFEBVRE, 2010), contribuindo para o aumento da segregação e, conseqüentemente para perda da diversidade urbana, instaurando uma crise dos centros e da centralidade.

No mundo globalizado as cidades assumiram um novo papel no processo de acumulação capitalista, tornando-se também produtos a serem comercializados. O status de cidade global gerou a concorrência por um lugar nessa rede de cidades e a produção de

centralidades tornou-se o objetivo das práticas de planejamento mercadófilas⁵⁰, parcerias-públicas-privadas e empreendedorismo urbano, como é o caso das novas centralidades de São Paulo⁵¹, Rio de Janeiro e da Região Metropolitana de Belo Horizonte (RMBH).

Para Lojkin (1981) o Estado é a organização política da classe economicamente dominante, e, portanto, atua fortalecendo e aprimorando o sistema econômico que o sustenta – neste caso o sistema capitalista - criando condições para sua reprodução. Neste sentido, pode-se dizer que a atuação do Estado na produção do espaço urbano é complexa e contraditória. Se por um lado ele precisa intervir preservando o espaço social frente à sua destruição pelas transformações capitalistas dos valores de uso em valores de troca. Por outro lado, as intervenções do Estado não resgatam o espaço social; ao contrário, apenas ajuda a hegemonia capitalista através do planejamento.

Desta maneira, enquanto provedor das necessidades fundamentais para a sociedade, o Estado pode estar criando condições de reprodução do capital e destruindo relações sociais. Pode-se dizer que, historicamente, o Estado capitalista vem assumindo a árdua tarefa de equilibrar as tensões sociais decorrentes de sua dupla atuação, ora em favor do capital, ora em favor do espaço social.

A importância do Estado como agente produtor do espaço é inegável. Mesmo em um contexto de avanço do projeto neoliberal e do processo de globalização, onde o mesmo tem realizado esforços no sentido de minimizar suas funções, o Estado segue atuando de maneira decisiva como agente modelador do espaço urbano. Sua intervenção se dá, entre outras formas, a partir da elaboração de normas urbanísticas (planos, leis de uso e ocupação do solo, etc.) que orientam o processo de expansão urbana; a partir das intervenções diretas sobre o solo urbano a partir da construção de infraestrutura que

⁵⁰ Marcelo Lopes de Souza cria este termo a partir do neologismo “mercadofilia” de onde deriva o substantivo “mercadófilo”, uma composição da palavra *mercado* com o radical *filia* (do grego *philia*: amizade, afeição. Portanto o nome decorre da profunda amizade deste tipo de planejamento com o mercado, ou seja, de sua visão acrítica perante os interesses capitalistas (SOUZA, 2004).

⁵¹ Ver Frugolli (2000) e Mariana Fix (2001).

viabilizam novas áreas para urbanização; pelo fornecimento de crédito e incentivos financeiros que possibilitam o acesso à terra; dentre tantas outras formas.

3 A produção de centralidades na RMBH

A produção de novas centralidades na RMBH é fruto dos processos globais que vem se afirmando desde a década de 1970, promovendo a reestruturação do território metropolitano. Neste capítulo serão apresentados exemplos que buscam ilustrar como estes processos tem contribuído para a afirmação da centralidade capitalista no espaço e quais os mecanismos tem sido utilizados pelo capital para promover esta produção. Serão apresentadas as novas centralidades propostas para a RMBH - Aerotrópole e C-Sul e o remodelamento do núcleo metropolitano a partir do projeto Nova BH.

Além dos exemplos, há um esforço em contextualizar a produção destas centralidades a partir dos planos elaborados pelo governo estadual na última década, que se voltam para a questão da centralidade. Dentre eles estão, o Plano Macroestrutural do Vetor Norte (2008) elaborado pela Jurong Consultants, de Cingapura; o Master Plan Econômico da RMBH desenvolvido pela CH2MHill (2014), ambos contratados pela Secretaria de Desenvolvimento Econômico (Sede-MG); o Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado - PDDI-RMBH (2010) e o Macrozoneamento Metropolitano – MZRMBH (2014), estes últimos contratados pela Secretaria de Estado de Desenvolvimento Regional e Política Urbana – Sedru-MG e elaborados por uma equipe multidisciplinar coordenada pelo Centro de Desenvolvimento e Planejamento Regional – Cedeplar, da Faculdade de Ciências Econômicas – Face/UFMG.

3.1.1 Aerotrópole

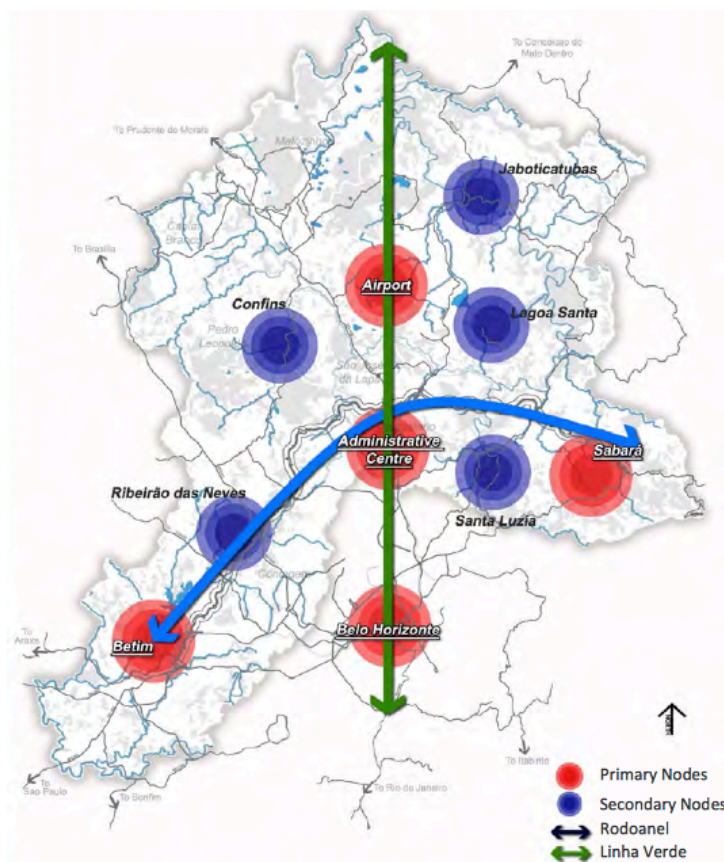
A Aerotrópole é uma centralidade proposta para o entorno do Aeroporto Internacional Tancredo Neves (AITN), localizado no município de Confins, no vetor Norte da RMBH, a aproximadamente 40 Km do centro da capital. Este modelo de desenvolvimento foi apresentado para o governo estadual em 2004, quando o professor John D. Kassarda⁵², consultor reconhecido mundialmente pelo desenvolvimento do conceito aerotrópole, foi contratado pela Secretaria de Desenvolvimento Econômico do Estado de Minas Gerais – Sede-MG.

⁵² Professor da Universidade da Carolina do Norte difusor do conceito aerotrópole que tem atuado como consultor para diversas cidades que desejam adotar o modelo de desenvolvimento urbano ao redor dos aeroportos, baseado na competitividade e no crescimento econômico.

Desde então, esta secretaria tem contratado uma série de estudos para implementar a aerotrópole, dentre eles, a Lufthansa Consulting, em 2005, especializada no desenvolvimento de aeroportos; o Plano Macroestrutural do Vetor Norte elaborado pela Jurong Consultants, em 2008; e o Master Plan Econômico da RMBH desenvolvido pela CH2MHill, em 2013.

O Plano Macroestrutural do Vetor Norte elaborado pela Jurong Consultants, empresa de Cingapura, marca o início do processo do planejamento estratégico conduzido pela Secretaria de Desenvolvimento Econômico (Sede-MG). Este plano difundiu o conceito da aerotrópole mineira e trouxe a dimensão territorial do desenvolvimento econômico projetado pelo Estado para a RMBH. Nele são apontadas áreas estratégicas prioritárias para o desenvolvimento do Vetor Norte e do entorno do anel viário Contorno Norte, que necessitavam de um planejamento específico (Figura 18).

Figura 18: Corredores de desenvolvimento e nós de crescimento para a RMBH apresentados pela Jurong Consultants.



Fonte: MINAS GERAIS, 2010. Disponível em

<http://www.almg.gov.br/opencms/export/sites/default/acompanhe/eventos/hotsites/2013/mobilidade_urbana/encontro_rmbh/docs/luiz_antonio_athayde_vasconcelos.pdf>. Acesso em: 24 jul. 2014.

O Master Plan Econômico da RMBH, desenvolvido pela CH2MHill, se orientou pelas diretrizes contidas no plano anterior e tinha como objetivo indicar o detalhamento do uso do solo para algumas áreas do Vetor Norte e entorno do anel viário Contorno Norte, a ser implantado. Em 2014, antes mesmo da conclusão deste plano, o governo estadual apresentou o desenvolvimento de três novas centralidades (Figura 19), pertencentes à aerotrópole, que já estariam em curso através de investimentos públicos e privados:

1. a centralidade aeroespacial, no município de Lagoa Santa (RMBH), a aproximadamente 38 km do centro da capital, anunciada como a primeira *edge city*⁵³ de Belo Horizonte. Seu desenvolvimento seria impulsionado pela implantação do complexo aeroespacial composto pelo Centro de Tecnologia e Capacitação Aeroespacial – CTCA, pelo Centro de Engenharia da Embraer (CETEMG)⁵⁴ e pelo novo Centro de Instrução e Adaptação da Aeronáutica – CIAAR⁵⁵.
2. a Aerotrópole City Center, no município de Vespasiano (RMBH), a 40 Km do centro da capital, que tem como epicentro o próprio aeroporto de Confins (AITN);
3. e a centralidade de tecnologia da informação e microeletrônica, no município de Ribeirão das Neves (RMBH), a 40 Km de distância do centro da capital no sentido noroeste, onde está sendo implantada a fábrica de semicondutores, SIX Semicondutores SA⁵⁶.

⁵³ O termo *edge city*, cunhado pelo jornalista Joel Garreau (1991), autor do livro *Edge City: Life on the New Frontier*, designa uma das soluções urbanísticas dos tempos modernos. As *edge cities* surgiram nos Estados Unidos a partir dos anos 1980 e se disseminaram rapidamente pelo território norte americano. São áreas planejadas de grandes dimensões (do tamanho de cidades médias) no entorno das grandes metrópoles (áreas suburbanas) formada por condomínios fechados, prédios de escritórios para profissionais liberais, shopping centers e lojas de conveniência, escolas, hospitais e um amplo sistema de segurança. São áreas criadas para servir a classe alta e média alta, funcionárias das grandes empresas que se instalam próximas a região. Estão no entorno das grandes metrópoles e possuem a mesma função de uma cidade, o que as difere muito dos subúrbios norte americanos tradicionais.

⁵⁴ O CTCA atuará no desenvolvimento de projetos, produtos e serviços para o setor aeronáutico.

⁵⁵ O CIARR, atualmente localizado no entorno do aeroporto da Pampulha será transferido do para o município de Lagoa Santa após a conclusão das obras.

⁵⁶ A SIX é um grande empreendimento do setor de tecnologia fruto de uma parceria entre o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), o Banco de Desenvolvimento de Minas Gerais (BDMG), a IBM (NYSE:IBM), a Matec Investimentos, a Tecnologia Infinita WS-Intecs e a SIX Soluções Inteligentes, empresa do grupo EBX, este último substituído recentemente (2014) pelo grupo argentino Corporación America, que já tem investimentos no Brasil.

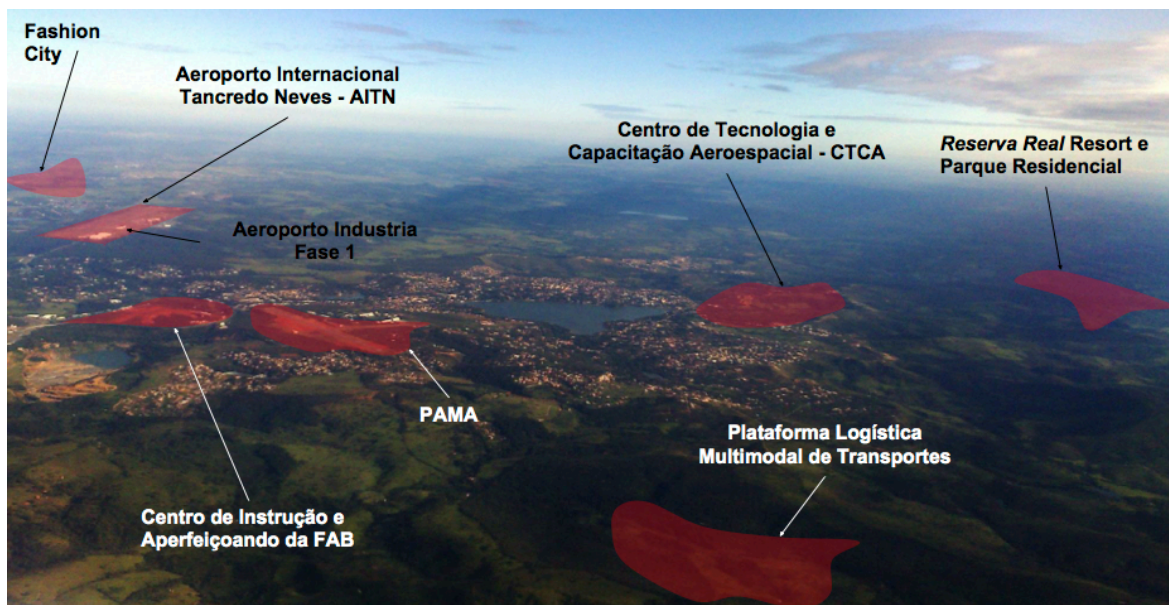
Figura 19: Centralidades propostas para o entorno do Aeroporto Internacional Tancredo Neves no Vetor Norte da RMBH.



**Fonte: GOVERNO DE MINAS, 2012. Alterada pela autora. Disponível em: <
http://issuu.com/leoamigomineiro/docs/book_aerotropole_portugues_-_19.12>. Visualizado
em16/07/2014.**

Estes estudos, elaborados por consultorias internacionais, orientam um grande processo de reestruturação territorial do Vetor Norte, onde o aeroporto e o anel rodoviário Contorno Norte são fundamentais para a atração de investimentos maciços para a RMBH. O Vetor Norte é entendido como a porta de entrada para estes investimentos e o aeroporto, o epicentro deste desenvolvimento (Figura 20)

Figura 20: Proposta de ordenamento territorial da Aerotrópole mineira.



Fonte: ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DE MINAS GERAIS, 2013. Disponível em:

<http://www.almg.gov.br/opencms/export/sites/default/acompanhe/eventos/hotsites/2013/mobilidade_urbana/encontro_rmbh/docs/luiz_antonio_athayde_vasconcelos.pdf>. Acesso em: 24 jul. 2014.

Para o consultor John Kassarda, as grandes metrópoles (que não param de crescer) deverão investir grandes montantes de recursos em infraestrutura para as cidades. No entanto, para o consultor, a importância da localização, indicada pelas teorias da localização, deve ser substituída, contemporaneamente, pela acessibilidade, isto é, a relação espaço-custo é substituída pela relação tempo-custo, trazendo a necessidade de planejar, “encontrar o novo formato ideal para as cidades, antes que a linha do horizonte seja definida inadequadamente para os próximos cem anos...ou, o que é pior, ser tomado por favelas!” (KASSARDA e LINDSAY, 2012, p.7).

Ainda para o autor, a aerotrópole seria este novo formato, um sistema capaz de reduzir distâncias e despesas. Um novo modelo de centralidade que “representa a lógica da globalização corporificada” (idem, p.7). Entretanto, a aerotrópole ainda se apoia nos modelos radio concêntricos da Escola de Chicago, podendo ser definida como uma combinação destes modelos com as *edge cities* (Figura 21).

Inúmeras aerotrópolises surgirão a partir de cidades que cada um de nós considera lar – a única diferença que suas autoestradas levarão pessoas a terminais, não a centros comerciais (KASSARDA e LINDSAY, 2012, p.7).

Figura 21: Modelo da aerotrópole apresentada por John Kassarda.



Fonte: KASARDA'S Aerotrópolis, 2011. Youtube. Disponível em <
<https://www.youtube.com/watch?v=Oy3OSm1w-jY>>. Visualizado em 16/07/2014.

A *edge city* é um modelo urbanístico contemporâneo alinhado com as expectativas das grandes corporações globais, pois apresenta inúmeras vantagens para a implantação destas empresas, buscando conciliar local de trabalho e local de residência para trabalhadores altamente qualificados. Estas vantagens se expressam na disponibilidade de terras baratas, segurança, comunicação terrestre eficiente, equipamentos tecnológicos avançados e na possibilidade de uma elevada qualidade de vida para seus executivos e funcionários. Além de ser reconhecida por combinar o elevado valor ambiental do subúrbio – lagos, bosques, percursos para pedestres, ciclovias – com grandes centros comerciais, clubes de golfe, instituições de ensino e serviços de qualidade elevada, atraindo as classes alta e média alta para estas áreas.

Os empreendimentos imobiliários que compõem este novo subúrbio disseminam um novo estilo de vida, bastante ressaltado pela mídia, onde já não é mais preciso afastar-se das comodidades da área central. A proximidade entre residência e trabalho é apresentada como a solução para reduzir os movimentos pendulares, evitando os grandes congestionamentos das metrópoles.

A aerotrópole mineira resume um amplo processo de desenvolvimento econômico do Vetor Norte da RMBH conduzido pelo Estado, que tem como objetivo ampliar a competitividade internacional em setores de alta tecnologia. Entretanto, pode-se dizer que há quase uma década, a atual gestão do Governo de Minas (2014) vem atuando na articulação e atração de investimentos para esta região na tentativa de integrar a RMBH às redes globais a partir do transporte aéreo, eliminando as fronteiras ao capital e atendendo suas necessidades de fluidez e flexibilidade.

Este processo é alavancado a partir de dois projetos âncoras: a reativação do Aeroporto Tancredo Neves (AITN), em 2004, convertido em um aeroporto industrial para transporte de produtos de alto valor agregado; e a transferência de grande parte das atividades administrativas do governo de Minas para o bairro Serra Verde, com a inauguração da Cidade Administrativa Presidente Tancredo Neves (CAMG). Desde então uma série de investimentos em infraestrutura vem estabelecendo condições para que a região experimente um novo ciclo de desenvolvimento.

Somam-se aos estudos e consultorias internacionais, outras ações como a implantação da Linha Verde (2005)⁵⁷, que conecta o centro da capital ao aeroporto, a concessão do Contorno Metropolitano Norte (ou Rodoanel Norte)⁵⁸, cujo edital de concorrência foi publicado em julho de 2014; a concessão do complexo aeroportuário de Confins do qual fazem parte o Aeroporto Internacional Tancredo Neves e o aeroporto industrial (2013), para o grupo BH Airport⁵⁹ (Aeroporto Internacional de Belo Horizonte) formado pela CCR S/A (Andrade Gutierrez, Camargo Corrêa e Soares Penido) e pela operadora Zurich Airport International AG.

⁵⁷ A Linha Verde é um conjunto de intervenções viárias que proporcionam acesso rápido às regiões norte e nordeste de Belo Horizonte e ao Aeroporto Internacional Tancredo Neves (AITN), considerado um marco para a promoção do desenvolvimento econômico destas regiões, bem como dos municípios localizados na área de influência do aeroporto, voltado sobretudo para a expansão do turismo de negócios e eventos e para a implantação de um polo tecnológico, de padrão internacional. Fazem parte da Linha Verde: a avenida dos Andradas, a avenida do Contorno, compõem o Boulevard Arrudas; a avenida Cristiano Machado, e a Rodovia MG-010.

⁵⁸ O edital de concorrência pública foi publicado no dia 01 de julho de 2014 no site [transportes.mg.gov.br](http://www.transportes.mg.gov.br) (Disponível em < <http://www.transportes.mg.gov.br/index.php/component/gmg/page/2171-concorrenca-publica-012-2014>>) e visa à contratação da concessão patrocinada consoante a Lei de PPP para a exploração do Contorno Metropolitano Norte da Região Metropolitana de Belo Horizonte. A duração do contrato da PPP será de 30 anos, podendo ser prorrogada por mais 5 anos. A concessionária será responsável pela realização das obras de implantação e ampliação e pela prestação de serviços relacionados no edital.

⁵⁹ A BH Airport administrará o Aeroporto Internacional Tancredo Neves por 30 anos, prorrogáveis por mais 5 anos. As empresas que formam o grupo detêm juntas 51% do controle acionário e a Infraero detém os 49% restantes (BH Airport. Disponível em < <http://www.bh-airport.com.br> >.

Além de investimentos públicos e incentivos fiscais concedidos às empresas que deverão se instalar na região, como no caso da indústria de semicondutores SIX Semicondutores SA, em Ribeirão das Neves, que tem mais da metade dos investimentos provenientes de recursos públicos⁶⁰; o Centro de Engenharia e Tecnologia da Embraer - CTCA(Embraer), junto ao Centro de Instrução e Adaptação da Aeronáutica CIARR, ambos no município de Lagoa Santa; e a implantação do Terminal Logístico Multimodal de Transportes, em Santa Luzia.

Este conjunto de investimentos tem atraído grandes empreendimentos imobiliários para a região, fortalecendo ainda mais o cenário de crescimento, dentre eles estão o Reserva Real, um sofisticado empreendimento imobiliário de alto luxo, com área superior à 10 milhões de metros quadrados, formado por quatro condomínios temáticos (Hípica, Golf, *Fly-in* e Tênis) destinados a classe alta; o Biovillas, condomínio residencial destinado a classe média alta, ambos empreendimentos do grupo português Design Resorts; o Alphaville Vetor Norte, na divisa dos municípios de Pedro Leopoldo e Confins, também destinado a classe média alta. Em entrevista ao Jornal Diário do Comércio o diretor comercial e de novos negócios do grupo Alphaville, Fábio Valle, retrata a aposta do mercado imobiliário no processo de crescimento pelo qual o Vetor Norte está passando:

Nosso empreendimento em Vespasiano comprova a demanda existente naquelas cidades por produto de qualidade. Acreditamos muito no mercado local, em especial no Vetor Norte, como região em pleno desenvolvimento (DUARTE, 2013, online)⁶¹

À esta lista, somam-se outros empreendimentos mistos, anunciados como complexos que incluem uma série de serviços, hotéis e shoppings, com o objetivo de potencializar negócios e oportunidades, dentre eles, a Cidade da Cultura, o Fashion City, a Cidade Médica e o campus da Faculdade de Ciências Médicas.

A estratégia de desenvolvimento do Vetor Norte tem como objetivo inserir Belo Horizonte no circuito das redes mundiais e transformando-a em uma “cidade global”. Para o consultor John Kassarda (KASARDA'S Aerotrópolis. Youtube, 2013, online) “o objetivo

⁶⁰ Para a implantação da SIX Semicondutores a expectativa é que o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) financie R\$ 267 milhões do total investido e a BNDESPar, braço de participações do banco, invista R\$ 245 milhões no empreendimento, totalizando R\$ 512 milhões, que corresponde a mais da metade dos recursos envolvidos na operação.

⁶¹ Disponível em < <http://www.diariodocomercio.com.br/noticia.php?id=5706> >. Visualizado em 18/06/2014.

dos investimentos para ampliação do aeroporto é dar condições da economia local de competir em nível global. Este objetivo aparece na fala do representante do governo do estado Luiz Antônio Athayde⁶².

A tendência é de que as aerotrópolises venham atrair uma série de indústrias, principalmente nos setores de alta tecnologia, responsáveis pela fabricação de produtos de alto valor agregado, como e-commerce, telecomunicações e logística, centros de distribuição, biotecnologia, entre outros, que dependem do modal aéreo para o desenvolvimento de seus negócios (AGÊNCIA MINAS, 2013, online).⁶³

A aerotrópole (Figura 22) é concebida como um centro global, um local estratégico. A ampliação e transformação do Aeroporto Internacional Tancredo Neves em um hub logístico e de passageiros de alta conectividade tem como objetivo promover o surgimento da RMBH na grande rede de cidades mundiais.

A aerotrópole é o coração deste espaço físico que vai emergindo como símbolo da polis globalizada no século atual. É a nova centralidade que surge tendo um aeroporto internacional de excelente reputação como principal motor de sua dinâmica econômica (AEROTRÓPOLE Belo Horizonte: além das montanhas, o mundo, 2012, p.4, online)⁶⁴.

Figura 22: Aerotrópole, nova centralidade proposta para o vetor norte da RMBH



Fonte: AEROTRÓPOLE Belo Horizonte: além das montanhas, o mundo, 2012. p. 4, Online.

Disponível em: < http://issuu.com/leoamigomineiro/docs/book_aerotropole_portugues_-_19.12 >.

Acesso em: 03 dez. 2014.

⁶² Luiz Antônio Athayde, Subsecretário de Investimentos Estratégicos da Secretaria de Desenvolvimento Econômico do Estado de Minas Gerais, na gestão do Governo Antônio Anastasia, entre 2010/2014.

⁶³ Entrevista de Luiz Antônio Athayde para Agência Minas. Disponível em: <http://www.agenciaminas.mg.gov.br/multimedia/galerias/projeto-da-primeira-aerotropole-da-america-do-sul-avanca-em-minas-gerais/>. Visitado em 16/05/2014.

⁶⁴ Disponível em: < http://issuu.com/leoamigomineiro/docs/book_aerotropole_portugues_-_19.12 >. Acesso em: 03 dez. 2014.

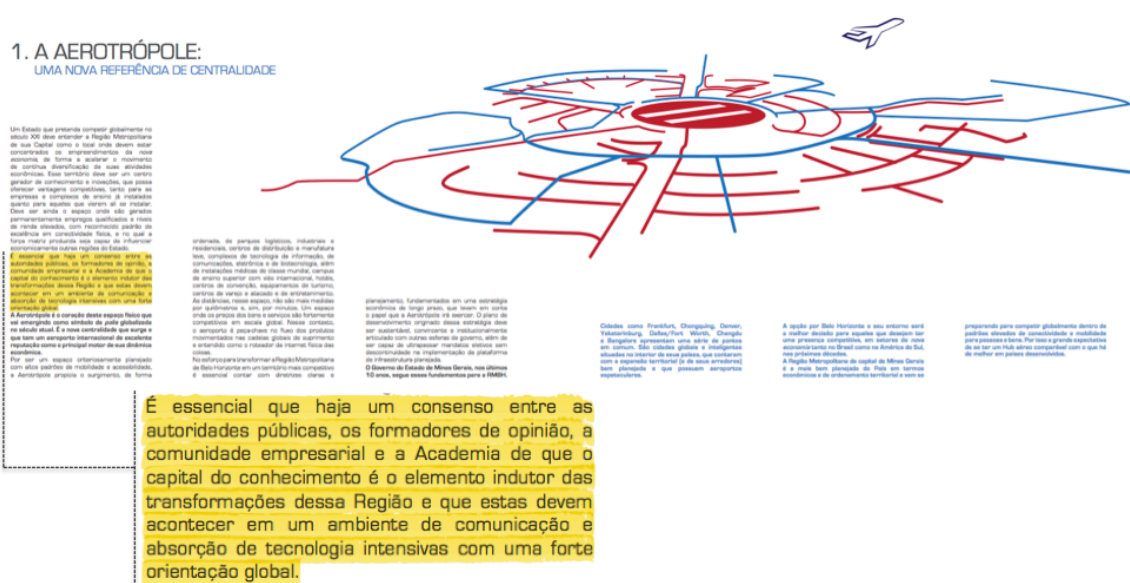
Os esforços do governo estadual em promover o aeroporto como epicentro deste desenvolvimento está sustentado pelo modelo da cidade neoliberal, no qual as cidades devem tornar-se competitivas, projetando-se mundialmente para atrair investimentos. No entanto, para Whitaker (2003) há uma mistificação em torno da cidade global, que vem sendo difundida pelo mundo como o único modelo urbano capaz de garantir a sobrevivência das cidades no "novo" contexto da globalização da economia.

Neste modelo, as cidades precisam atrair empresas, indústrias de alto valor agregado e investidores, isto é, setores que dependem da agilidade e conectividade proporcionadas por um aeroporto de grande porte. Nesta linha incluem-se: produtos sensíveis ao tempo de fabricação e distribuição; complexos hoteleiros e de entretenimento; varejo; centros de convenções, comércio e exposições; edifícios de escritórios e residências que atendam às necessidades de uma mão de obra altamente qualificada.

No entanto, os novos empreendimentos, atraídos pelos investimentos estatais, promovem uma “diversidade homogênea”, ou seja, apesar dos diferentes usos há uma homogeneização de classes. Estes grandes equipamentos se instalam em uma região tradicionalmente caracterizada pelos espaços incompletamente urbanizados da metropolização fordista, ignorando completamente a realidade e abrindo novas oportunidades para a atuação do capital. A priorização dos investimentos na alocação de recursos e os compromissos na implementação de políticas públicas para a implementação da aerotrópole, evidenciam que interesses privados tem sido colocados acima de qualquer prioridade, sobretudo das políticas comprometidas com uma melhor redistribuição de renda.

Sob o discurso do desenvolvimento econômico e do aumento da competitividade econômica o Estado agrega prefeitos, empresários, investidores e acadêmicos em torno deste projeto (Figura 22), construindo consensos necessários para atração de novos investidores.

Figura 23: A necessidade de consensos para a implementação do projeto Aerotrópole.



Fonte: AEROTRÓPOLE Belo Horizonte: além das montanhas, o mundo, 2012. p. 5, Online. Alterada pela autora. Disponível em: < http://issuu.com/leoamigomineiro/docs/book_aerotropole_portugues_-_19.12 >. Acesso em: 03 dez. 2014.

No entanto, a realidade local - moradores, legislações municipais - é excluída das negociações, recebendo informações veiculadas pela mídia sem qualquer garantia de sua veracidade. A falta de transparência e as informações especulativas geram expectativas na população.

Muito se ouviu falar aqui em Lagoa Santa nos últimos 05 anos que a cidade iria “bombar” ou que seria a bola da vez e que o progresso estava chegando. O problema é que muitos foram responsáveis pela divulgação de notícias desencontradas ou incorretas. A cidade se mexeu, aluguéis foram para a estratosfera, os preços dos imóveis duplicaram do dia para a noite esperando o grande boom e as coisas ainda não aconteceram! Informavam que a população mais que duplicaria em apenas 03 anos, etc. e tal. Açodados? Futuristas? Visionários? Não! Somente mal informados (AMARAL, 2013, online)⁶⁵.

E a aerotrópole mineira se impõe sobre o território metropolitano desconsiderando a realidade local, gerando centros de poder, de informação e de consumo (Figura 24 e Figura 25)

⁶⁵ Disponível em <http://www.jornaldiferente.com.br/index.php/cidade/2440-aeroporto-de-confins-a-primeira-aerotropole-da-america-do-sul>. Visualizado em 10/06/2014.

Figura 24: Cidade Administrativa, centro de poder – Vetor Norte RMBH.



Fonte: Google imagens. Disponível em < <http://www.revistaviverbrasil.com.br/39/materias/01/cidade-administrativa/nasce-uma-cidade/>>. Visualizado em 10/07/2014.

Figura 25: Fashion City, centro de consumo – Vetor Norte RMBH.



Fonte: Site Fashion City. Disponível em < <http://www.fcty.com.br/temp/>> Visualizado em 10/07/2014.

Os empreendimentos imobiliários anunciados para a aerotrópole buscam criar um novo estilo de vida voltado para o consumo, um simulacro da centralidade (Figura 26 e Figura 27) a partir de modelos que apelam para o desejo e o simbólico, que trazem para o imaginário da população uma nova forma de viver, transformando-os em consumidores seduzidos pelas promessas das imagens veiculadas na mídia. No entanto, a promessa de centralidades dinâmicas e diversas são na realidade “simulacros”, centralidades “carcerais”, espaços produzidos e controlados pelo capital.

Figura 26: Biovillas, condomínio fechado – Vetor Norte.



Fonte: Material publicitário do empreendimento. Disponível em
<<http://www.lotecasaemcondominio.com.br/biovillas/arquivos/biovillas-ap-curta.pdf>>. Visualizado
em 10/07/2014.

Figura 27: Empreendimento imobiliário Cidade da Cultura, centro de consumo



Fonte: Site promocional do empreendimento. Disponível em
<<http://www.lotecasaemcondominio.com.br/biovillas/arquivos/biovillas-ap-curta.pdf>>. Visualizado
em 10/07/2014.

3.1.2 PDDI e Macrozoneamento

A Secretaria de Estado de Desenvolvimento Regional e Política Urbana – Sedru-MG, contratou em 2009 a Universidade Federal de Minas Gerais – UFMG para a elaboração dos estudos que subsidiariam o Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado - PDDI-RMBH. A equipe técnica do plano, coordenada pelo Centro de Desenvolvimento e Planejamento Regional – Cedeplar, da Faculdade de Ciências Econômicas – Face/UFMG, era formada por professores e alunos de pós-graduação e graduação de várias unidades e departamentos da UFMG, da PUC Minas e da Escola de Design da Universidade Estadual de Minas Gerais – UEMG, bem como consultores nas áreas de planejamento urbano e ambiental, transportes, políticas públicas e outros estudos setoriais.

O PDDI se inseriu em um novo contexto político-institucional de implantação e consolidação do novo Sistema de Gestão Metropolitana no Estado de Minas Gerais. Assim, o plano metropolitano surge com o objetivo de construir um processo de planejamento metropolitano na RMBH, apoiado na construção de uma maior solidariedade entre suas partes constituintes – municípios, sociedade e Estado – como também na construção de mecanismos e instrumentos de cooperação metropolitana e intermunicipal.

O processo de planejamento metropolitano proposto pelo PDDI orientou-se pela constituição de uma cidadania metropolitana e pela inversão de prioridades, buscando a inclusão e o empoderamento de municípios e populações fragilizadas dentro da região metropolitana, sendo necessária a construção de um novo pacto metropolitano, “ um pacto de inclusão e de produção de um espaço social mais integrado social, econômica e culturalmente, que seja capaz de fomentar um sentido coletivo de “cidadania metropolitana” e que contribua efetivamente para fortalecimento da RMBH” (UFMG, 2011, p. 17).

O reconhecimento da dimensão territorial dos processos sociais, econômicos e culturais de produção e apropriação do espaço metropolitano são a base para os estudos elaborados, ou seja, acredita-se que os processos metropolitanos e as dinâmicas locais, passados, presentes e futuros, têm rebatimentos territoriais claros que necessitam ser conhecidos e explicitados. Além disso, o território é considerado a manifestação espacial dos distintos interesses e projetos de investimentos econômicos que possuem impactos, implicações e

transformações culturais, sociais e ambientais, em permanentes processos de disputa. Portanto, a atuação dos diferentes atores tem implicações territoriais.

A dimensão estruturante de territorialidade se desdobra em uma Proposta de Reestruturação Territorial Metropolitana, apresentada como um grande referencial para a construção de um novo espaço metropolitano e entendida como fundamental para a criação de um espaço social e econômico mais integrado e inclusivo na RMBH, além de possibilitar que a mesma possa vir a ter uma inserção nacional e internacional diferenciada, além de maior articulação com o seu entorno regional.

A proposta (de reestruturação territorial) baseou-se nas Macro-Diretrizes para o Planejamento Metropolitano da RMBH, elaboradas pela Assembleia Metropolitana e transcritas no Termo de Referência (SEDRU, 2009, p.4): ‘... a reorganização territorial é considerada estratégica para a definição do caráter do PDDI para a RMBH. Pressupõe-se o sistema viário e de transporte como componente indutor da ocupação e do uso do solo, com uma mobilidade metropolitana organizada em rede, que dissemine ao máximo no território o acesso às oportunidades de desenvolvimento. Propõe-se o estímulo à criação de novas centralidades microrregionais e a habitação como uso estruturante na metrópole, dentre outras intervenções no espaço metropolitano que possibilitem a redução das desigualdades socioespaciais, princípio primeiro de gestão metropolitana segundo a Lei 88/2006’. A redução das desigualdades é condição para que se possa pensar num desenvolvimento sustentável da RMBH que seja capaz de compatibilizar crescimento econômico, equidade social e preservação ambiental. A estrutura territorial proposta procurou também orientar-se pelos seguintes pressupostos gerais do PDDI-RMBH: construção do sentido de cidadania e de solidariedade metropolitana, ampliação da inclusão socioeconômica, fortalecimento da justiça social e ambiental, redução das desigualdades e da pobreza, valorização das diversidades socioambientais, e fortalecimento das periferias por meio de uma inversão de prioridades metropolitanas. Além disso, a reestruturação territorial aqui preconizada é entendida como fundamental para a criação de um espaço social e econômico mais integrado e inclusivo na RMBH, e para que a mesma possa vir a ter uma inserção nacional e internacional diferenciada, além de maior articulação com o seu entorno regional.’ (UFMG, 2011, p.183).

Da mesma maneira, o reconhecimento da dimensão territorial, presente no diagnóstico, revela uma excessiva concentração e polarização dos municípios da região metropolitana pelo núcleo central de Belo Horizonte, que se estende ao longo das principais vias arteriais e de áreas conurbadas a partir de centros regionais tradicionais, ou seja, uma estrutura espacial monocêntrica e radial, que tem contribuído para a expansão descontínua e fragmentada da mancha urbana, aprofundando as desigualdades sociais na região metropolitana. O modelo centro-periferia - desigual, hierárquico, excludente e segregador – é portanto, considerado uma realidade dominante na RMBH que deveria ser revertida.

a vida metropolitana não pode florescer assim, no mundo contemporâneo; ao contrário, a vida metropolitana carece de maior igualdade e harmonia, de hierarquias variadas e múltiplas, de um sentido de inclusão, de ampliação e de

integração dos vários espaços sociais de trocas e convivências. A cidade metropolitana como um todo, isto é, a região pensada como uma cidade una e integrada, deve ser diversificada em suas riquezas e identidades, generosa nas oportunidades de autodesenvolvimento, facilitadora da construção de coletividades e formadora de cidadãos além de, por certo, geradora de sujeitos para o planejamento da vida metropolitana coletiva (UFMG, 2011, p.31).

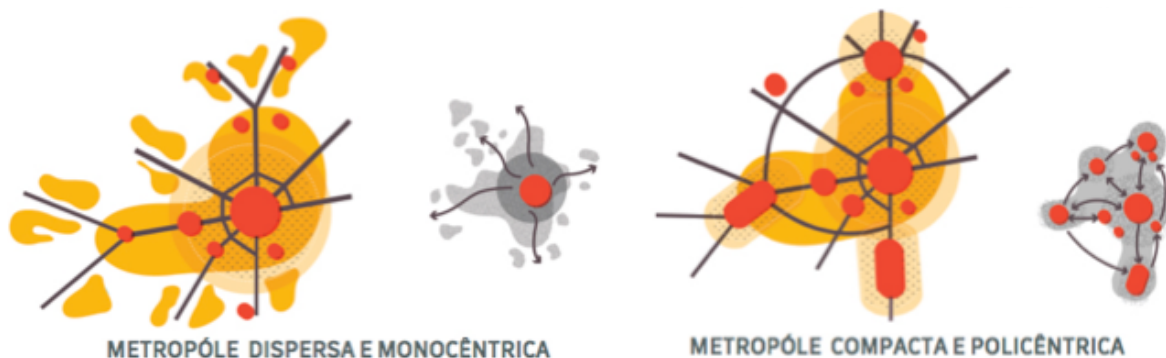
Cabe ressaltar que a proposta de reestruturação territorial é apresentada como um referencial para o crescimento da RMBH no próximos anos, podendo sofrer alterações futuras decorrentes do detalhamento dos estudos técnicos propostos nas políticas e programas integrantes do PDDI, assim como de novos processos participativos. No entanto, é uma proposta que pretende reverter a atual configuração espacial metropolitana e o agravamento das tendências apresentadas, alterando a atual estrutura monocêntrica e dispersa para uma estrutura compacta e policêntrica, organizado em rede. Entretanto,

Sua concretização, entretanto, implica num maior grau de intervenção e regulamentação do poder público sobre a dinâmica econômica e sobre os mercados imobiliários, assim como num aumento substancial dos investimentos públicos no provimento daquelas infraestruturas urbanas indispensáveis a uma melhor articulação e estruturação do território da RMBH (UFMG, 2011, p.202).

Assim, o espaço policêntrico organizado a partir de uma rede multiescalar seria o propulsor deste novo espaço metropolitano, baseado na integração, inclusão e diversidade necessárias à vida metropolitana (Figura 28). A construção deste novo espaço metropolitano seria capaz de reduzir as desigualdades socioespaciais, a partir da redistribuição das atividades e oportunidades no território metropolitano.

A estrutura metropolitana proposta, caracterizada pela estratégia de descentralização concentrada, implica no fortalecimento e/ou criação de novas centralidades que possam cumprir o papel de redução da hoje exacerbada concentração de serviços e benefícios urbanos no núcleo central de Belo Horizonte. Daí a necessidade de se passar de uma estrutura monocêntrica, com um sistema de transporte radial e convergente para um único centro, para uma estrutura policêntrica, organizada em torno de uma rede de mobilidade multimodal. A descentralização proposta não implica, todavia, na continuidade da insustentável extensão da mancha urbana para além dos limites já alcançados, mas no adensamento e intensificação de usos internos à mesma, principalmente no entorno das centralidades e ao longo dos principais eixos de transporte. A redução das desigualdades socioespaciais passa necessariamente pela transformação da RMBH numa metrópole policêntrica e mais compacta, em oposição a um crescimento extensivo ou contínuo da mancha urbana do tipo centro-periferia, prevalecente até hoje (UFMG, 2011, 205).

Figura 28: Proposta de reestruturação territorial PDDI, 2011



Fonte: Macrozoneamento Metropolitano, UFMG, 2014.

A Proposta de Reestruturação Territorial Metropolitana se apoia em algumas políticas específicas⁶⁶, dentre elas está a Política Metropolitana Integrada de Centralidades em Rede, que propõe a criação e/ou fortalecimento de centralidades urbanas em rede em diferentes escalas espaciais, articuladas por uma rede metropolitana integrada de mobilidade multi-modal eficiente e de baixo impacto ambiental, com o objetivo de promover uma melhor distribuição e descentralização do emprego, do comércio e dos serviços públicos e privados, reduzir a dependência em relação ao núcleo central de Belo Horizonte e criar oportunidades de desenvolvimento para áreas periféricas.

Esta política é considerada a base do processo de reestruturação territorial do território metropolitano. Na perspectiva do PDDI, as centralidades se caracterizam pela acessibilidade privilegiada, vitalidade social e apropriação democrática de espaços públicos. São áreas urbanas de maior densidade e heterogeneidade, com grande complexidade funcional e adensamento residencial, caracterizada pela concentração diversificada de emprego, comércio e serviços públicos e privados, que se aglomeram em função das complementaridades entre essas atividades.

Neste sentido, cabe destacar que, as centralidades devem, da mesma maneira, seguir as diretrizes da proposta de reestruturação territorial que

passam necessariamente pelo reconhecimento da função social da propriedade e do direito à cidade, pela recuperação coletiva da apropriação privada dos

⁶⁶ Além da política de criação e/ou fortalecimento de centralidades urbanas em rede, estão também as políticas: de rede metropolitana de mobilidade intermodal eficiente e de baixo impacto ambiental; de intensificação do uso do espaço urbano existente; de contenção da expansão urbana periférica; de ampliação das áreas permeáveis urbanas e de consolidação de um marco regulatório para o uso e ocupação do solo, que expresse as políticas de reestruturação territorial e a territorialização das propostas do PDDI (UFMG, 2011).

investimentos públicos, pela garantia de condições adequadas de localização de diferentes atividades, pela solidariedade financeira e fiscal, e pela adoção de mecanismos redistributivos e compensatórios de âmbito metropolitano (UFMG, 2011, 184).

Sendo estas, portanto, as condições para que de fato haja um desenvolvimento sustentável na RMBH, capaz de compatibilizar crescimento econômico, equidade social e preservação ambiental.

A entrega do relatório final do PDDI ao Estado só aconteceu em 2011, ou seja, no momento de mudança do governo estadual. E apesar de ter sido a mesma legenda eleita, houve um certo rompimento com o processo anterior, que foi, de certa maneira, retomado com a contratação do Macrozoneamento Metropolitano, em 2013.

Aqui faz-se necessário uma ressalva em relação à sobreposição entre a área de estudo do PDDI e do Plano Macroestrutural do Vetor Norte. O PDDI, contratado poucos meses após a conclusão do Plano Macroestrutural, buscou incorporar estudos e diagnósticos realizados por outras consultorias, bem como o Plano Macroestrutural. Desta maneira, algumas propostas contidas no Plano Macroestrutural, influenciaram, em certa medida, concepções apresentadas no PDDI, inclusive a proposta de reestruturação territorial, como é o caso dos eixos de estruturação metropolitana, da orientação em relação à localização de equipamentos e usos, e à função das centralidades como nós articuladores destes corredores e da infraestrutura a ser provida nessas áreas.

Apesar de se tratar de um plano de desenvolvimento econômico, o forte caráter territorial das propostas contidas no Plano Macroestrutural gerou uma sobreposição entre os planos. A coincidência entre os objetos de estudo contribuíram para que o desenvolvimento dos estudos decorrentes dos mesmos se influenciassem mutuamente, como foi o caso do Master Plan Econômico da RMBH (2014), contratado pela Sede com o objetivo de aprofundar os estudos desenvolvidos pelo plano anterior; e do Macrozoneamento Metropolitano, que será tratado mais adiante, contratado pela Sedru, como uma continuidade do PDDI.

Apenas no final do ano de 2013 foi contratado o projeto Macrozoneamento Metropolitano⁶⁷, dando continuidade ao processo de planejamento metropolitano. O Macrozoneamento é um programa previsto no PDDI, dentro da Política Metropolitana Integrada de Regulação do Uso e da Ocupação do Solo. Trata-se de um instrumento que tem como objetivo territorializar algumas propostas contidas no Plano Metropolitano, como as centralidades, além de permitir a organização de diversas áreas que são de interesse comum da metrópole e estabelecer diretrizes para o uso e a ocupação dessas áreas. A proposta de Macrozoneamento, ainda em desenvolvimento, definirá Zonas de Interesse Metropolitano, as ZIMs, ou seja, territórios delimitados em que o interesse metropolitano prevaleça sobre o local. Além das ZIMs, serão também apontadas Áreas de Interesse Metropolitano – AIMs, ou seja, porções do território voltadas para a implementação de políticas do PDDI.

A contratação do Macrozoneamento em 2013 e a criação do subprojeto “Novas Centralidades”⁶⁸, que parte da proposição do PDDI, como parte do projeto estratégico “Nova Metrópole”⁶⁹, sinalizam a entrada da proposta de reestruturação territorial na agenda do governo estadual. Por outro lado, a existência dos planos coordenados pela Secretaria de Desenvolvimento Econômico, com forte apelo territorial, mas com objetivos claros da promoção de um desenvolvimento econômico voltado para o capital global, tem tensionado as disputas no território metropolitano. Estes planos, em maior ou menor medida, tem influenciado a produção do espaço metropolitano da RMBH contemporaneamente, principalmente das novas centralidades.

Outro ponto importante a ser apresentado é o Projeto de Lei (PL) estadual nº3078/2012, que “dispõe sobre a gestão unificada da função pública de interesse comum de uso do solo metropolitano no Estado de Minas Gerais e dá outras providências”. Este projeto de lei

⁶⁷ Em 2012 houve um edital de chamamento público de projetos a serem financiados com recursos do Fundo Metropolitano, para o qual o projeto Macrozoneamento Metropolitano foi eleito. Em outubro de 2013, o projeto foi contratado e a previsão para a entrega final ao Estado é no início de 2014.

⁶⁸ O subprojeto Novas Centralidades partiu do diagnóstico e proposição do PDDI de que é necessário desconcentrar o fluxo de serviços na capital. O projeto ainda está em concepção, mas é possível perceber quais estratégias serão utilizadas. Por ter mais características de ideias que vão se concretizando e não de projeto, em 2013 ele foi retirado dos subprojetos (UTSCH, 2013).

⁶⁹ O projeto estratégico “Nova Metrópole” tem como objetivo permitir aos cidadãos, comunidades e empresas acessar os serviços, equipamentos e oportunidades da RMBH, contribuindo para torná-la mais competitiva e reforçando seu papel de liderança no cenário estadual e protagonismo no cenário nacional (UTSCH, 2013).

proposto pelo governador do estado à Assembleia Legislativa de Minas Gerais inclui a utilização de instrumentos de gestão urbanística em nível metropolitano, tal como o macrozoneamento da RMBH, deixando em aberto a possibilidade da utilização de outros instrumentos como as operações urbanas consorciadas⁷⁰. A utilização do instrumento urbanístico operação urbana consorciada na escala metropolitana como o possível marco regulatório para viabilizar a produção de novas centralidades está na fala do representante do Estado em entrevista:

a meta é implementar o projeto (Novas Centralidades) por meio de operações urbanas consorciadas em parceria com os municípios. “Viabilizando as obras com o capital privado, as operações urbanas são o marco regulatório do projeto. Esperamos tramitá-las ainda neste ano para entrar na etapa de projeto (em referência ao Projeto de Lei 3078) (LETICIA, 2013, online)⁷¹.”

Neste sentido, a aprovação deste projeto de lei tal como se encontra hoje, além de ferir a autonomia municipal, pode colocar a disposição da gestão metropolitana instrumentos que tem servido ao capital financeiro, como é o caso das operações urbanas consorciadas.

3.1.3 C-Sul

A C-Sul, grande empreendimento anunciado recentemente (2014) por um grupo formado por empresas ligadas a setores de infraestrutura, financeiro e imobiliário⁷² é apresentada como a nova centralidade do Vetor Sul da RMBH. A proposta do grupo é oferecer em um só local, habitação, trabalho, lazer, serviços públicos e privados. Localizada no entorno da Lagoa dos Ingleses, entre os municípios de Nova Lima e Itabirito, margeando a BR-040, o projeto urbanístico (*master plan*) para a região, elaborado pelo arquiteto e urbanista Jaime Lerner, foi apresentado em maio de 2014 em um evento no Alphaville Lagoa dos Ingleses e deve atrair R\$ 20 bilhões em investimentos (CASTRO, 2014). O diretor-executivo da C-

⁷⁰ Operação Urbana Consorciada (OUC) é instrumento de planejamento previsto no Estatuto da Cidade (Lei Federal nº 10.257/2001) que tem por finalidade promover transformações urbanísticas estruturais, melhorias sociais e valorização ambiental em áreas urbanas. A aplicação desse instrumento tem sido controverso por se caracterizar por intervenções pontuais, que privilegiam o embelezamento de uma pequena parcela da cidade em detrimento de intervenções estruturais, que beneficiam um público mais abrangente. Com isto, elas promovem a valorização da área e a consequente substituição da população usuária e residente por classes de poder aquisitivo mais elevado. Esta “renovação” urbana das áreas centrais acontece à custa da gentrificação, da descaracterização destes centros e da espetacularização do urbano. Neste sentido, a operações urbanas criam bases não só para a especulação imobiliária, como também para a gentrificação e transformação da centralidade em uma mercadoria, em detrimento da diversidade e do valor de uso deste espaço.

⁷¹ Disponível: <http://estadodeminas.lugarcerto.com.br/app/noticia/noticias/2013/04/08/interna_noticias,47121/constructor-as-incorporadoras-e-loteadores-buscam-novas-opportunidades-no-entorno-de-bh.shtml>. Visualizado em 25/07/2014.

⁷² Pertencem ao grupo C-Sul empresas como Asamar, Alicerce Empreendimentos, BVEP (braço imobiliário do Banco Votorantim), AGHC e Mindt (Barbosa Mello), LISA (Lagoa dos Ingleses Urbanismo), Alphaville Urbanismo, INPAR (incorporação imobiliária empresa paulista).

Sul, Adriano Lima e Silva, em entrevista ao jornal Estado de Minas, compara o empreendimento à Barra da Tijuca, no Rio de Janeiro: uma urbanização reconhecida pela alta concentração das elites, da riqueza a partir de um movimento crescente de auto-segregação das camadas superiores nas grandes metrópoles, que reforça a fragmentação socioespacial da cidade, fortalecendo a imagem da cidade dividida.

A intenção é que o projeto seja desenvolvido a longo prazo, durante as próximas três décadas. Depois do Centro da capital e da Pampulha, a Lagoa dos Ingleses seria uma terceira onda. (...) Não temos o mar, mas temos a Lagoa dos Ingleses, que é muito contemplativa. Queremos retomar o jeito mineiro de viver, em um bairro com serviços, esquinas, ciclovias, onde é possível andar a pé.” (DUARTE, 2014. Online)⁷³

Desta maneira, a nova centralidade, a C-Sul, vem se desenhando mais como uma nova oportunidade de investimento para o setor imobiliário no Vetor Sul, do que como uma nova centralidade que promova a redução das desigualdades socioespaciais, como proposto pelo PDDI. Neste caso, a produção imobiliária não se limita à produção da edificação, ela amplia sua escala e passa a produzir “uma nova cidade”, “uma nova centralidade”.

A centralidade é resumida a conceitos comercializáveis: “desenvolvimento planejado e sustentável”, “a nova cidade: tudo junto no mesmo lugar”, “mobilidade e ecologia”, “a festa da diversidade”, “para morar, trabalhar e se divertir”⁷⁴.

O fundador da empresa e atual conselheiro, Miguel Safar, ressalta que não se trata de mais um lançamento imobiliário, ou mais um prédio na região e sim uma oferta de valor agregado que traz ganho para toda a cidade. Isso porque o projeto atende às diretrizes do Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado (PDDI) da Prefeitura de Belo Horizonte, o qual incentiva o desenvolvimento socioeconômico de novas centralidades e melhora a mobilidade urbana (PORTAL VGV, 2014, online)⁷⁵.

O desenho urbano da nova centralidade, elaborada por arquitetos e urbanistas conceituados, tem como objetivo promover a centralidade-mercadoria⁷⁶, como um objeto para ser consumido. Na C-sul, o *master plan* foi elaborado pelo arquiteto Jaime Lerner,

⁷³ Disponível em < http://www.em.com.br/app/noticia/economia/2014/03/21/internas_economia,510259/grupo-investe-r-315-mi-e-prepara-projeto-de-urbanizacao-no-entorno-da-lagoa-dos-ingleses.shtml>. Visualizado em 25/07/2014.

⁷⁴ Conceitos da centralidade sul utilizada como *marketing*. Disponível em < http://estadodeminas.lugarcerto.com.br/app/noticia/noticias/2014/06/03/interna_noticias,48101/lagoa-dos-ingleses-recebe-empreendimento-milionario-com-novo-conceito.shtml>. Visualizado em 26/06/2014.

⁷⁵ Disponível em <<http://www.portalgv.com.br/site/concreto-lanca-empreendimento-multiuso-para-atender-crescimento-urbano-da-centralidade-sul-de-belo-horizonte/>>. Visualizado em 26/06/2014.

⁷⁶ Termo criado a partir do conceito cidade-mercadoria de Carlos Vainer (2009). Vainer apresenta uma crítica ao planejamento urbano a partir de três analogias: cidade-mercadoria, cidade-empresa e a cidade pátria. Para mais detalhes ver: Maricato, E., Vainer, C. & Arantes, O. (2009). A cidade do pensamento único: desmanchando consensos. Petrópolis: Vozes.

que apresenta o conceito da C-Sul, a partir da construção de uma imagem romântica da cidade:

A cidade tem que ser o cenário da acolhida e valorização da diversidade: de funções, de idades, de rendas, de usos, de tipologias. É o espaço que agrega e integra - quanto maior a mistura, mais humana ela será" [...] É isso que ajudará a garantir a coesão social, a segurança urbana, e, no limite, a possibilidade das trocas, o desejo de se congregarem nos espaços comuns - ruas, praças, parques, mercados, calçadas, feiras. [...] Finalmente, a cidade é também um anseio coletivo, precisa de uma visão de futuro que guie o seu desenvolvimento, capaz de motivar os esforços de mais de uma geração para sua consecução. Todos esses conceitos fazem parte das premissas do trabalho que desenvolvemos para a C Sul (GONTIJO, 2014, online)⁷⁷.

Este discurso foi rapidamente apropriado pelos agentes do mercado imobiliário. Uma imagem que o marketing urbano⁷⁸ trata de reforçar para valorizar o projeto e despertar nos cidadãos o sentido de pertencimento, o orgulho de pertencer àquela cidade ou região próspera. Desta maneira, o marketing urbano torna-se uma ferramenta essencial para a atração de novos investidores. Ele é utilizado com o objetivo de induzir a opinião pública, convencendo a população a respeito dos benefícios gerados pelas intervenções, despertando o sentimento de patriotismo na população.

Segundo Lima, o conceito de novo-urbanismo apresentado pela C-Sul é inovador no Brasil, mas já é explorado em outros países, como Estados Unidos, e na Europa. "Queremos fazer cidades para as pessoas, onde o residencial, o comercial e os locais de convivência convirjam. Toda a infraestrutura da área será feita por nós", ressaltou. O primeiro empreendimento já foi confirmado: o Shopping Outlet Premium, do grupo paulista Iguatemi. Com investimentos de R\$ 140,7 milhões, a inauguração do *mall* está prevista para outubro de 2016. [...] A Prefeitura de Nova Lima e o Governo de Minas também participarão do empreendimento, que será gerido pela C-Sul em parceria com o poder público municipal e estadual. "Trata-se de um desenho urbano de longo prazo, voltado para as pessoas", disse o diretor-executivo. A proposta é formar um mix variado de investidores e, ordenadamente, reunir empreendimentos residenciais e comerciais em um local elegante, mas não elitizado. "Não há perfil de clientes ou público-alvo definidos, um projeto onde as pessoas irão conviver e usufruir igualmente da infraestrutura do local", afirmou Lima (LISBOA, 2014, online)⁷⁹.

Apesar do discurso da não elitização, a centralidade proposta pelo grupo de empreendedores imobiliários, cujo projeto urbanístico e as informações até a data de hoje

⁷⁷ Disponível em http://estadodeminas.lugarcerto.com.br/app/noticia/noticias/2014/06/03/interna_noticias,48101/lagoa-dos-ingleses-recebe-empreendimento-milionario-com-novo-conceito.shtml. Visualizado em 30/07/2014.

⁷⁸ O marketing urbano passou a ser amplamente utilizado pelos governos com o objetivo de vender a imagem da cidade para empresários, investidores, turistas e moradores de renda elevada para a cidade. O objetivo é vender a cidade como uma mercadoria de luxo a ser consumida.

⁷⁹

Disponível

em

<http://www.diariodocomercio.com.br/noticia.php?tit=aporte_de_r_20_bilhoes_na_regiao_de_nova_lima&id=132821>
Visualizado em 26/07/2014.

ainda não foram publicizados, já atrai novos empreendimentos “elitizados”. Este é o caso do empreendimento anunciado por uma construtora que atua no mercado imobiliário da região (Figura 29), apresentado como “um novo conceito de morar”, traduzido por edifícios de alto padrão construtivo, além de um shopping center.

Belo Horizonte nunca experimentou esse conceito. É simplesmente descer pelo elevador do seu prédio e fazer compra em um grande supermercado e ainda comprar aquele presente para a festa de última hora do filho, ter acesso às melhores lojas de moda e a uma diversificada praça de alimentação sem precisar pegar o carro”, comenta o conselheiro (PORTAL VGV, 2014. Online.).⁸⁰

Figura 29: Perspectiva do empreendimento da construtora Concreto “para atender crescimento urbano da centralidade sul de Belo Horizonte”.



Fonte: PORTAL VGV, 2014. Online. Disponível em <<http://www.portalgv.com.br/site/concreto-lanca-empreendimento-multiuso-para-atender-crescimento-urbano-da-centralidade-sul-de-belo-horizonte/>>. Visualizado em 26/07/2014.

A centralidade anunciada não podem ser associadas ao conceito da centralidade proposto pelo PDDI, pois seu verdadeiro objetivo é a promoção do mercado imobiliário e não a construção de um metrópole que priorize a redução das desigualdades socioespaciais, colocado pelo plano metropolitano. A contraposição do conceito da centralidade que prevalece entre empreendedores imobiliários e aquele que existe para a equipe do plano metropolitano permite constatar esta afirmação. Para os primeiros, ainda que a fala explicita alguma ‘vantagem’ da centralidade para a população, o espaço é visto simplesmente como um núcleo do setor terciário, além de estar acompanhado da ideia dos

⁸⁰ Disponível em <<http://www.portalgv.com.br/site/concreto-lanca-empreendimento-multiuso-para-atender-crescimento-urbano-da-centralidade-sul-de-belo-horizonte/>>. Visualizado em 26/07/2014.

benefícios para o mercado imobiliário⁸¹, enquanto para o segundo grupo, a centralidade é a expressão territorial de uma nova realidade metropolitana.

Criando o desenvolvimento das centralidades, o governo faz o mercado imobiliário crescer. O Vetor Sul de Belo Horizonte, por exemplo, não tem mais opção de crescimento para novas moradias e centros comerciais. [...] A população ganha ao ter opções de moradia próximas aos locais de trabalho, shoppings, escolas, centros médicos, mercados, com preço acessível, já que as novas centralidades não terão problemas de falta de áreas. [...] Essa concepção favorece o retorno dos investidores, que buscam instalar unidades de negócios nessas regiões, e aqueles que buscam rentabilidade com locação. As construtoras ganham ao expandir negócios (LETÍCIA, 2014. Online.)⁸²

As centralidades incorporam a noção de lugar, de espaço vivido, marcado por relações de sociabilidade e referenciais de identidade metropolitana em suas diferentes escalas. O tratamento das centralidades existentes e potenciais buscou incorporar, portanto, elementos de ordem econômica, política, simbólica, cultural ou religiosa, que ora se reforçam mutuamente, ora entram em conflito uns com os outros. [...] As (redes de) centralidades associadas à potencialização da vivência urbana adquirem, assim, cada vez mais, um significado de redução das desigualdades socioespaciais, tornando-se elementos centrais do ordenamento territorial em várias escalas espaciais, possibilitando acessibilidade a comércio, serviços, equipamentos, lazer, etc., reduzindo deslocamentos, tempo, recursos e energias individuais e coletivas gastas com transportes, e aumentando o valor de uso e de troca dos muitos lugares de moradia, trabalho, consumo, lazer e vivência (UFMG, 2011, p. 41- 42).

Em entrevista ao jornal Lugar Certo/Estado de Minas, o diretor da empresa Neo Urbanismo, responsável pelo projeto da C-Sul coloca que as novas centralidades tornam as cidades do entorno de Belo Horizonte interessantes para o mercado imobiliário⁸³.

Lugares anteriormente tidos como afastados se tornarão objeto de desenvolvimento imobiliário, já que estarão próximos a locais com boas opções de serviços, indústrias, lazer, entre outros. [...] Com isso, o mercado imobiliário é atraído e novos projetos serão erguidos. Mas, para que esse planejamento dê certo é essencial que existam investimentos expressivos na ligação entre esses pontos, seja por meio de rodovias, ferrovias ou outros meios de transporte público (LETÍCIA, 2014. Online.)⁸⁴

Na mesma notícia veiculada pelo jornal Lugar Certo/Estado de Minas a fala do vice-presidente da Câmara do Mercado Imobiliário e Sindicato das Empresas do Mercado

⁸¹ Entrevista com Alexandre Gribel presidente da Lagoa dos Ingleses Properties (LIP) e sócio da Morus Imóveis.

⁸² Disponível em http://estadodeminas.lugarcerto.com.br/app/noticia/noticias/2013/04/08/interna_noticias,47121/construtoras-incorporadoras-e-loteadores-buscam-novas-oportunidades-no-entorno-de-bh.shtml. Visualizado em 26/06/2014.

⁸³ Incorporadora de empreendimento de urbanismo, principalmente condomínios. Atua em diversos estados brasileiros, dentre eles São Paulo, Bahia, Pará, Amazonas e Maranhão, e recentemente tem atuado nos municípios da RMBH.

⁸⁴ Disponível em http://estadodeminas.lugarcerto.com.br/app/noticia/noticias/2013/04/08/interna_noticias,47121/construtoras-incorporadoras-e-loteadores-buscam-novas-oportunidades-no-entorno-de-bh.shtml. Visualizado em 26/06/2014.

Imobiliário de Minas Gerais (CMI/Secovi-MG) revelam o mesmo discurso em relação ao Projeto Estratégico Nova Metrópole.

Ao criar novas centralidades urbanas, o projeto poderá impactar o setor por dar voca o a regiões antes não exploradas pelo mercado imobiliário. Com sua possível implanta o, também atrairia mais pessoas aos municípios da RMBH, ocasionando maior demanda por mor dias, comércios e outros serviços. Então, o projeto aqueceria o mercado como um todo, principalmente nos pontos estipulados por ele (LETÍCIA, 2014, Online.)

Desta maneira, os propósitos, não são da centralidade sul, mas de outras que poderão vir a existir, parecem se alinhar mais aos interesses do mercado imobiliário do que ao projeto metropolitano. Isto revela, dentre outras questões, que apesar da tentativa de uma constru o participativa do planejamento metropolitano pretendida pelo PDDI, as discussões sobre os rumos da metrópole percorrem caminhos não tão participativos.

3.1.4 OUC NOVA BH

O terceiro exemplo trata da requalifica o de uma extensa área de Belo Horizonte a partir da aplica o do instrumento urbanístico de opera o urbana consorciada⁸⁵: o projeto Nova BH⁸⁶, que propõe interven es para dois corredores viários importantes da capital, o corredor das Avenidas Antônio Carlos e Pedro I e o corredor leste-oeste, que compreende as Avenidas Andradas e Tereza Cristina. Neste projeto, a produ o de centralidades se insere de duas maneiras: (i) a partir da ressignifica o da área central de Belo Horizonte - centro metropolitano - decorrente das transforma es propostas pelo poder público, com o objetivo de atrair capital e pessoas das classes m dias e altas; e (ii) a partir da cria o de

⁸⁵ Opera o Urbana Consorciada (OUC)   instrumento de planejamento previsto no Estatuto da Cidade (Lei Federal não 10.257/2001) que tem por finalidade promover transforma es urbanísticas estruturais, melhorias sociais e valoriza o ambiental em áreas urbanas definidas pelo Plano Diretor municipal. Para serem implementadas devem ser aprovadas por uma lei municipal específica que, além do plano urbanístico da opera o urbana, deve conter no mínimo a defini o da área a ser atingida, programa básico de ocupa o da área, programa de atendimento econômico e social para a popula o diretamente afetada pela opera o, finalidades da opera o, estudo prévio de impacto de vizinhança, contrapartida a ser exigida dos proprietários, usuários permanentes e investidores privados e forma de controle da opera o obrigatoriamente compartilhado com representa o da sociedade civil (Lei não 10.257/01, Art. 33).

⁸⁶ A Nova BH   uma Opera o Urbana Consorciada (OUC) promovida pela Prefeitura Municipal de Belo Horizonte, que surge a partir da jun o de duas opera es urbanas para eixos viários indicadas pelo Plano Diretor Municipal. Para os objetivos deste trabalho, vale ressaltar que apesar do eixo Antônio Carlos / Pedro I ser considerado como prioritário para a aplica o do instrumento, devido   reestrutura o que já ocorria na área em virtude das obras do BRT, por interesses políticos e econômicos, o eixo leste-oeste, também tornou-se prioridade, no entanto, não o eixo demarcado no Plano Diretor Municipal, mas parte dele, cujo projeto urbanístico foi objeto de uma Manifesta o de Interesse Privado – MIP elaborada pelo consórcio formado pelas construtoras Andrade Gutierrez S.A., Barbosa Mello S.A. e Norberto Odebrecht Brasil, autorizado pela Prefeitura em 21 de Dezembro de 2011 originando   Nova BH. O PMI, por sua vez possibilitou que o referido consórcio fizesse parte do grupo técnico da elabora o do Projeto Nova BH. Atualmente, o caso está sendo investigado pelo Ministério Público Estadual que aponta diversas ilegalidades no processo.

novas centralidades ao longo dos eixos viários (Figura 30). Em ambos os casos, o objetivo é projetar a metrópole belo-horizontina dentro e fora do país, a partir da imagem de centralidades essencialmente terciárias.

Figura 30: Nova BH - perspectiva do novo centro de serviços avançados no bairro São Francisco.



Fonte : BELO HORIZONTE, 2013. [cartilha] online. Disponível em <http://portalpbh.pbh.gov.br/pbh/ecp/noticia.do?evento=portlet&pAc=not&idConteudo=129779&pIdPc=&app=salanoticias>. Acesso em 21/07/2014.

Não é objetivo deste trabalho discutir o instrumento operações urbanas consorciadas, entretanto, como o mesmo tem sido frequentemente utilizado para a reestruturação de áreas centrais (e conseqüentemente de centralidades) ele será abordado aqui para ilustrar algumas discussões já levantadas. As operações urbanas consorciadas têm viabilizado a (re)conquista elitista das áreas centrais, por meio de intervenções urbanísticas que provocam a ressignificação desses espaços e das relações que ali se estabeleciam. Sobre os antigos centros e bairros tradicionais pericentrais, considerados degradados, são erguidos novos centros, como nos casos das operações urbanas Faria Lima e Água Espreiada, em São Paulo, da Diagonal Mar, em Barcelona; de Puerto Madero, em Buenos Aires e do Porto Maravilha, no Rio de Janeiro.

A aplicação desse instrumento tem sido controverso por se caracterizar por intervenções pontuais, que privilegiam o embelezamento de uma pequena parcela da cidade em detrimento de intervenções estruturais, que poderiam beneficiar um público mais abrangente. Com isto, as operações urbanas promovem a valorização da área delimitada para a intervenção e a conseqüente substituição da população usuária e residente por classes de poder aquisitivo mais elevado. Portanto, a “renovação” urbana das áreas centrais acontece à custa da gentrificação, da descaracterização destes centros e da

espetacularização do urbano. Assim, as operações urbanas criam bases não só para a especulação imobiliária, como também para a gentrificação e transformação da centralidade em uma mercadoria, em detrimento da diversidade e do valor de uso deste espaço.

Figura 31: Proposta de intervenção para a Avenida Andradas, bairro Santa Efigênia, projeto Nova BH.



Fonte: BELO HORIZONTE, 2013. [cartilha] online. Disponível em <http://portalpbh.pbh.gov.br/pbh/ecp/noticia.do?evento=portlet&pAc=not&idConteudo=129779&pIdPlc=&app=salanoticias>. Acesso em 21/07/2014.

As operações urbanas consorciadas (OUCs) são, na realidade, uma forma de parceria público-privada para a produção do espaço urbano. Desde sua criação pelo Estatuto da Cidade (Lei no 10.257/01) em 2001⁸⁷, as OUCs tem se popularizado nas diferentes gestões – governos progressistas e conservadores - dentro do contexto neoliberal, sob diversos argumentos - técnico, político e econômico - dentre eles estão, principalmente, a promoção do desenho urbano, a falta de recursos públicos para financiar os projetos urbanos, a recuperação da mais valia e a possibilidade da criação de consensos urbanos.

As operações urbanas consorciadas são uma forma de parceria pública-privada voltada para a realização planos urbanísticos. As parcerias público-privada se estabelecem a partir de uma estreita cooperação entre Estado e capital, visando a criação, execução e gestão de projetos. No entanto, na prática os riscos e os custos são assegurados pelo próprio Estado,

⁸⁷ Lei federal que regulamenta o capítulo "Política urbana" da Constituição brasileira, cujo os princípios básicos são o planejamento participativo e a função social da propriedade.

(pela população), e não pelas empresas. O desenvolvimento urbano é realizado à custa da comercialização da cidade, a cidade é inserida na competição internacional pela atração de investimentos, estratégias de *city marketing* são fomentadas, é a cidade-mercadoria, descrita por Vainer (2000). O desenvolvimento econômico é priorizado por meio da construção especulativa do lugar, buscando atender interesses econômicos imediatos em detrimento da melhoria das condições sociais num território específico.

Não apenas por estes motivos, a operação urbana consorciada tem sido considerada estratégica para o capital⁸⁸. Este também tem se beneficiado através da obtenção de lucros advindos da flexibilização das leis e dos investimentos públicos realizados a partir dos recursos arrecadados com a aplicação do instrumento, que são restritos à área de intervenção⁸⁹. Dentro do contexto neoliberal, este instrumento apresenta algumas vantagens para o capital, que estão colocadas na fala do Secretário Adjunto de Planejamento Urbano, responsável pelo projeto Nova BH à época, direcionada às “autoridades” do mercado imobiliário⁹⁰: “eu vim aqui para trazer uma boa notícia para o mercado imobiliário: vamos criar terrenos em Belo Horizonte”, e completa dizendo que as operações urbanas consorciadas são um “pacto entre a cidade e o mercado imobiliário”, sustentando a ideia de que as mesmas são “um excelente negócio para o mercado, por isso (as operações urbanas consorciadas) são tão bem sucedidas”.

A fala do secretário traz algumas questões importantes: em primeiro lugar, coloca de maneira explícita a formação de alianças entre Estado e mercado, fundamentais para o “sucesso” do projeto. Em segundo lugar apresenta as possibilidades de flexibilização da legislação urbanística municipal como um “bom negócio” para o mercado imobiliário. Em sua fala, “a criação de terrenos”, resulta de ações públicas, tanto a partir da alteração de índices urbanísticos como, por exemplo, o aumento do potencial construtivo dos terrenos (solo criado), quanto a partir de investimentos em áreas consideradas desvalorizadas pelo mercado imobiliário, tornando-as atrativas para este setor.

⁸⁸ Para saber mais, ver FIX 2001.

⁸⁹ De acordo com o Estatuto das Cidades, o recurso arrecadado a partir da venda de potencial construtivo na área de operação urbana só pode ser investido em intervenções dentro do perímetro da OUC definido na lei municipal.

⁹⁰ O Secretário Adjunto de Planejamento Urbano da Prefeitura Municipal de Belo Horizonte, Marcello Faulhaber, apresentou o projeto Nova BH em uma evento direcionada ao mercado imobiliário, em setembro de 2013. O evento realizado no auditório da OAB-MG, aconteceu antes mesmo que o Projeto Nova BH fosse apresentado à população.

A alteração dos parâmetros urbanísticos possibilitada pela utilização do instrumento aumenta o preço do solo urbano (que em áreas centrais já é elevado devido à localização), valorizando ainda mais o terreno e o empreendimento que será construído, beneficiando donos de terra e empreendedores. Além disso, os recursos provenientes da venda de potencial construtivo adicional só podem ser investidos dentro do limite da área de intervenção definidos pelo plano urbanístico, assim apesar de seu potencial redistributivo acabam valorizando ainda mais a área.

Além desta valorização, o Estatuto das Cidades prevê um mecanismo de financiamento do ‘solo criado’ baseado em títulos – os CEPACs⁹¹, com isto a posse de terra é desvinculada da compra de potencial construtivo, possibilitando um “novo tipo de especulação imobiliária, ‘financeirizada’”, estimulando a entrada de outros agentes investidores, que antes não se envolviam com o mercado imobiliário. Este cenário acaba potencializando a especulação imobiliária e as operações urbanas consorciadas tornam-se mais benéficas aos investidores privados que aos cofres públicos (FIX, 2001).

No projeto Nova BH, além do contexto de valorização e especulação imobiliária comumente encontrados nos casos brasileiros da aplicação deste instrumento, outros fatores colocam esta operação urbana numa posição ainda mais controversa. A exclusão da população na elaboração do plano urbanístico somada à entrada de grandes construtoras nas definições do plano urbanístico desta operação urbana consorciada viabilizada por um instrumento regulamentado pela prefeitura do município, a manifestação de interesse privado (MIP), reafirmam a ação do poder público em benefício de interesses particulares. Apenas um mês após a publicação do decreto que instituiu a Manifestação de Interesse Privado pela Prefeitura de Belo Horizonte ⁹², no diário oficial do município, grandes construtoras - Andrade Gutierrez S.A., Barbosa Mello S.A. e Norberto Odebrecht Brasil - foram autorizadas pelo prefeito “a realizarem os estudos necessários à análise da viabilidade técnica, econômico-financeira e jurídica para implantação, revitalização,

⁹¹ O Certificado de potencial adicional construtivo – CEPAC emitidos pelo poder público possibilitam que os mesmos sejam alienados em leilões ou utilizados diretamente no pagamento de intervenções previstas no plano urbanístico da Operação Urbana Consorciada, criando uma desvinculação entre a posse do terreno e a compra de potencial construtivo.

⁹² A Manifestação de Interesse da Iniciativa Privada para participação de interessados na estruturação de projetos de parcerias público-privadas, nas modalidades patrocinada e administrativa, e em projetos de concessão comum e de permissão, no âmbito da Administração Direta e Indireta do Poder Executivo foi instituída pelo decreto nº 14.657, de 21 de Novembro de 2011.

operação e manutenção da área e especial interesse urbanístico do Vale do Arrudas, por meio de uma concessão comum ou parceria público-privada ⁹³” (BELO HORIZONTE, 2011. Online).

Figura 32: Proposta de intervenção para a área central, próximo ao Parque Municipal, projeto Nova BH.



Fonte: BELO HORIZONTE, 2013. [cartilha] online. Disponível em <http://portalpbh.pbh.gov.br/pbh/ecp/noticia.do?evento=portlet&pAc=not&idConteudo=129779&pIdPc=&app=salanoticias>. Acesso em 21/07/2014.

Neste caso, o poder político e o poder econômico passaram a definir conjuntamente sobre a transformação da área central, embasados pelo discurso da reestruturação e revitalização urbanas. Cabe ressaltar que a manifestação de interesse da iniciativa privada (MIP) autorizada pela Prefeitura de Belo Horizonte, apontam para uma influência ainda maior destes agentes sobre a área central, já que a possibilidade de utilização do instrumento de

⁹³ A autorização para manifestação de interesse foi publicada no diário oficial em 21 de Dezembro de 2011, em seu seguinte conteúdo o Prefeito de Belo Horizonte autoriza a Manifestação de Interesse dos Agentes Empreendedores Construtora Andrade Gutierrez S.A., Construtora Barbosa Mello S.A. e Construtora Norberto Odebrecht Brasil S.A. para realizarem até o final do mês de junho do ano de 2012 e de acordo com o Decreto No 14.657, de 21 de novembro de 2011, os estudos necessários à análise da viabilidade técnica, econômico-financeira e jurídica para implantação, revitalização, operação e manutenção da área de especial interesse urbanístico do Vale do Rio Arrudas, através de uma Concessão Comum ou Parceria Público-Privada (Diário Oficial do Município de Belo Horizonte, 21 de dezembro de 2011). Disponível em: <<http://portal6.pbh.gov.br/dom/iniciaEdicao.do?method=DetalheArtigo&pk=1071614>>. Acesso em 20/07/2014

concessão urbanística⁹⁴, ou ainda, o casamento deste instrumento com a parceria público-privada, significa que a atuação destas construtoras poderia não se limitar às intervenções no planejamento deste espaço, mas também à sua gestão, transferindo competências municipais ao poder privado, como, por exemplo a negociação de desapropriações, interferindo na maneira como o espaço é apropriado, afetando diretamente a questão da centralidade urbana.

Em suma, novas centralidades são “produzidas” a partir de intervenções pontuais, marcadas por interesses imobiliários, fortes alianças do capital privado com o poder público, que se valem do planejamento estratégico, dos megaprojetos e da flexibilização das leis e normas urbanísticas a partir de instrumentos como as operações urbanas consorciadas e a concessão urbanística, que fragmentam o espaço urbano, colocando a questão da centralidade ainda mais complexa. A centralidade (e a cidade) é produzida com o exclusivo objetivo do lucro, não há preocupação de produzir centralidades, de fato.

A utilização de instrumentos urbanísticos, como as operações consorciadas, os grandes investimentos anunciados, o envolvimento de grandes empresas do mercado imobiliário e a ênfase no desenho urbano demonstram que a produção de novas centralidades na RMBH se viabilizam a partir do planejamento estratégico, ou planejamento mercadófilo, como prefere Marcelo Lopes de Souza (2011), nome dado devido ao fato desse modelos de planejamento estar profundamente alinhado às expectativas do mercado e com o grande objetivo de ampliar a competitividade econômica da cidade.

Esse novo espírito é, em suma, o espírito do “empresarialismo” [...]. O “empresarialismo” reflete, de certo modo, a assimilação maior ou menor conforme o país e a cidade, das tendências contemporâneas de desregulamentação e diminuição da presença do Estado também no terreno do planejamento e da gestão urbanas, amiúde sugeridas pela fórmula “parcerias público-privadas” (*private-public partnership*) (SOUZA, 2011, p.137).

⁹⁴ Concessão urbanística é um instrumento urbanístico no qual o poder público municipal declara de utilidade pública um território urbano, outorgando poderes a uma concessionária privada, selecionada mediante licitação, para executar um projeto urbanístico de caráter público. Para fins de urbanização e reurbanização da área pré-determinada, a concessionária poderá promover desapropriações, ficando responsável pelo pagamento, por sua conta e risco, das indenizações devidas em decorrência da aquisição dos imóveis. Após a realização do projeto, a concessionária será remunerada mediante a exploração dos terrenos e edificações, destinados a usos privados, que resultarem da obra realizada, conforme delimitado em lei específica para viabilizar determinada política pública.

Assim, pode-se dizer que a produção de centralidades tem um duplo objetivo: criar novas áreas “centrais” de grande relevância para a metrópole, já que estas são vitais para o capital, e substituir os antigos centros congestionados qualificando-os e revitalizando-os também para o lucro. Neste sentido, o espaço policêntrico produzido pelo capital tem por objetivo criar a imagem de uma cidade forte, conectada, com identidade cultural, tornando-se o próprio marketing da cidade.

Los objetivos principales de las grandes actuaciones estratégicas son aquellos que permiten dar un salto cualitativo en cuanto a la accesibilidad y movilidad del espacio urbano-regional y a la generación y reconversión de centralidades en el conjunto del territorio urbano-regional.[...]Porque la centralidade urbana, entendida como condensación de la ciudad, no es tanto el nodo donde confluyen los flujos del espacio metropolitano, como el lugar de los encuentros y e de las identidades, la expresión del civismo y el substrato del marketing y del patriotismo de la ciudad (BORJA e CASTELLS, 1997, p. 219-220).

Neste processo os antigos centros da metrópole fordista são convertidos em complexos de produção de valor. Harvey aponta a promoção da revitalização das áreas centrais como uma forma de retomada econômica em algumas metrópoles dentro do regime de acumulação flexível. Os centros urbanos passam a desempenhar um importante papel neste processo, configurando-se como espaços privilegiados para valorização do capital, ficando claro como os processos políticos influenciam a localização dos benefícios resultantes da reorganização do sistema urbano.

Além disso, é preciso evidenciar o papel do Estado na reafirmação da segregação, na medida em que a utilização de instrumentos urbanísticos e a promoção de intervenções urbanas com o objetivo de induzir o desenvolvimento das áreas centrais provocam a valorização das mesmas, expulsando a população de classes mais baixas que passam a não suportar os custos de vida da região. Portanto, estas são ações capazes de gerar efeitos distributivos sobre a “renda real” de diferentes grupos sociais, definida genericamente por Harvey (1979, p.56) como “o domínio sobre os recursos”, ou seja, está relacionado ao acesso às oportunidades de emprego, recursos e serviços de bem-estar, cujo o preço depende do custo de superar as distâncias e utilizar o tempo.

Ao expulsar as camadas mais baixas para a periferia altera-se a acessibilidade e a proximidade locais desta camada social. Neste sentido, Harvey (1979) demonstra a relação entre a distribuição da “renda real” e o processo político, ressaltando que “a comunidade mais poderosa (em termos financeiros, educacionais ou de influência) está

apta a controlar as decisões locacionais em seu próprio proveito” (p.61). Desta maneira, as “boas ações” do planejamento e as decisões do setor público geram consequências favoráveis ao desenvolvimento do capital, que se apresenta como uma máquina geradora de desigualdades, por natureza, promovendo a redistribuição da “renda real” do sistema urbano sempre a favor da acumulação do capital, aumentando as desigualdades entre ricos e pobres (HARVEY, 1979).

As transformações promovidas pelo poder público com o objetivo de atrair capital e pessoas (principalmente das classes médias e altas), tornam as áreas centrais convidativas do ponto de vista turístico e comercial, por meio da ressignificação dos espaços urbanos. Os modelos de urbanização adotados racionalizam o espaço e descaracterizam estas áreas, provocando a expulsão dos antigos moradores para a periferia, promovendo a gentrificação a partir da diminuição significativa da diversidade característica destes espaços. O núcleo urbano torna-se, assim, um produto de consumo para estrangeiros, turistas e pessoas oriundas de outras partes da cidade. O centro passa a sobreviver graças a este duplo papel: “lugar de consumo e consumo do lugar” (LEFEBVRE, 2010, p.20).

Além das grandes intervenções urbanas, novos centros capitalistas surgem e espalham-se em direção a periferia das áreas metropolitanas em um movimento de descentralização. A disseminação de novos centros gera uma competição com o centro tradicional, configurando um processo de fragmentação e de hierarquização de partes da cidade. Neste novo mosaico urbano os centros secundários afirmam-se como espaços do setor de comércio e serviços, locais de fácil acesso que reduzem os deslocamentos ao centro principal, representados pela emblemática figura do *shopping center* e suas variações (*street mall*, centro comercial, etc.). Na RMBH, este movimento pode ser observado nas últimas décadas, a partir do aumento expressivo do número de *shopping centers*⁹⁵ nos municípios metropolitanos.

⁹⁵ Em 2012, foi inaugurado o Shopping Estação BH, ainda dentro dos limite da capital, mas com público alvo metropolitano. Betim recebeu dois shoppings: Metropolitan Garden Shopping e Monte Carmo Shopping; Contagem também já possui seu primeiro shopping, com o mesmo nome da cidade. Só nestas duas cidades, os investimentos totalizam R\$ 650 milhões, gerando 728 novas lojas em operação. Para esta lista ainda entram Santa Luzia, e Ribeirão das Neves, que já possuem investidores. (Revista Viva Grande BH. Disponível em <<http://www.vivagrandebh.com.br/materia/investimentos-bilionarios>>. Acesso em 30/05/2014).

Figura 33: Expansão dos *shopping centers* na RMBH, centros secundários



Fonte: Google imagens, adaptado pela própria autora.

Os efeitos dessas transformações atravessam as escalas do global ao local desde os países mais desenvolvidos aos mais pobres. Estas transformações, frutos da neoliberalização, se caracterizam por processos diversificados que se manifestam de acordo com os contextos específicos de cada lugar, provocando grandes mudanças, não só no espaço, mas também na reprodução da sociedade e nas instâncias da vida social. Isto acontece porque a neoliberalização não significa um fenômeno único, mas uma síndrome de processos e atividades que se reproduzem em lugares, locais, territórios e escalas. É um fenômeno que tem se caracterizado por uma série de experimentos, como a privatização e a liberalização do comércio. Percebe-se que não há a construção de um estado neoliberal que funcione correntemente, mas sim um processo de neoliberalização que tem sido articulado geograficamente de maneira desigual (BRENNER, 2012).

Ainda que a urbanização dispersa e a fragmentação sejam colocados como traços fundamentais do desenvolvimento das cidades contemporâneas, o fenômeno da centralidade é reconhecido - há inclusive uma intensificação de sua importância, contudo, a lógica especulativa da produção do espaço é reciclada e adaptada às novas condições,

deixando evidente, por exemplo, que as relações centro-periferia tornaram-se mais complexas. Com isto, confirma-se a ideia de que a centralidade, essencial para o urbano, também é essencial ao capital, ainda que estas centralidades se manifestem de maneira diferente.

Neste último capítulo proponho uma reflexão sobre a produção de uma centralidade para além das práticas capitalistas. Como colocado anteriormente, a existência da centralidade está relacionada a uma determinada sociedade e a um modo de produção. Desta maneira, pensar esta centralidade renovada requer avançar a respeito das transformações da sociedade e do modo de produção nos últimos anos.

Qual a razão desta argumentação retomada e levada na direção de novas conclusões? Para propor e justificar uma outra centralidade. A sociedade urbana, cuja possibilidade é aqui exposta, não pode se contentar com a centralidades passadas ainda que ela não as desestruture e sim as utilize e se aproprie delas, modificando-as (LEFEBVRE, 2008a, p.131).

Desde a crise das décadas de 1960 e 1970 o capitalismo vem se reestruturando, no entanto, em sua fase mais recente nota-se o surgimento de novas formas de controle da vida e novas modalidades de expropriação, que atingem a nossa capacidade de cooperar socialmente e produzir livremente. Pode-se dizer que, em sua fase mais recente, o capitalismo cria não só o espaço, mas também o ser.

Assim, se no capítulo anterior foi dado maior enfoque à produção capitalista do espaço e ao discurso da reestruturação territorial, neste capítulo privilegia-se a produção do ser, a partir da transição do capitalismo fordista para esta nova fase, na qual o mesmo se apresenta cada vez mais como global (organizado em rede), cognitivo (baseado na produção de conhecimento, no trabalho imaterial) e financeiro (as finanças constituem a base de governança, se estabelece a relação débito x crédito).

São trazidos para o debate autores que tratam deste novo momento, já que o reconhecimento do modo de produção é fundamental para o desenvolvimento deste trabalho. A partir desta leitura pretende-se instigar temas futuros para o estudo da produção das centralidades.

4.1 Da produção do espaço à produção do ser

Além da reestruturação territorial, a partir da mercantilização e do disciplinamento do espaço, a expansão capitalista após os anos 1960 e 1970 significou também novas formas de controle da vida social e política na cidade. Novas relações sociais foram se constituindo a partir dessas novas formas de organização espacial, indicando a existência

de um movimento específico da contemporaneidade. O capitalismo se expande pela cidade e por nossas vidas, passando a atuar diretamente sobre o cotidiano.

A produção fordista, restrita ao chão da fábrica, foi substituída por uma nova lógica. Para Corsani (2003) há uma passagem do regime de repetição para o regime de inovação, com isto, o poder, até então centrado no “interior” de instituições reconhecidas - fábrica, hospital, escola, se espalha, agregando novos elementos de controle. O surgimento de novas formas de controle refletem a transição da sociedade disciplinar⁹⁶, caracterizada por Foucault (2000), para a sociedade de controle⁹⁷ (DELEUZE, 1992). Para Hardt e Negri (2001) este processo é desencadeado pelas lutas dos sindicatos e dos novos movimentos sociais (estudantil, feminista, entre outros) que trouxeram para a pauta questões não relacionadas diretamente ao tempo de trabalho. Esta transição obrigou ao capital a reestruturar-se a partir de novas formas de comando, fora do ambiente fabril.

Giuseppe Cocco (2009) acredita que o processo iniciado após a crise das décadas de 1960 e 1970, denominado pela literatura econômica e sociológica de ‘pós fordismo’, chegou à sua maturidade na virada do século XX, dando lugar a um novo regime de acumulação pós-industrial, global, e cognitivo. Nesta fase, o capitalismo tornou-se produtor de subjetividades, fundamentais para a manutenção das relações de poder na contemporaneidade.

Nessa fase, a promessa de uma vida feliz passa a ser sustentada pelo consumo das formas de vida, e não mais pelo consumo dos bens materiais. A produção de subjetividades impulsionou o consumo, isto é, antes da fabricação do objeto (material), fabrica-se o desejo e a crença (LAZZARATO, 2011). O consumidor tornou-se alvo de dois dispositivos de

⁹⁶ Segundo Foucault, a sociedade disciplinar realizou-se historicamente na sociedade industrial e chegou ao auge com o fordismo/taylorismo, com a organização científica do trabalho. Neste momento, a vida humana é transformada em produção, neste sentido a sociedade disciplinar pode ser considerada uma “máquina de produzir” trabalhadores para as fábricas.

⁹⁷ A partir dos conceitos de Foucault, Gilles Deleuze introduz a ideia da passagem da sociedade disciplinar para a sociedade de controle, característica da contemporaneidade. Ele avalia que os mecanismos de disciplinamento e sujeição deixam de incidir sobre o “interior” dos espaços tradicionais de confinamento (prisões, hospícios, fábricas, escolas, famílias, hospitais etc.) e vão operar em outros espaços, se espalhando por todo tecido social. Deleuze diz que o poder não age mais como molde, como acontecia nas sociedades disciplinares, mas por modulações, flexíveis e constantemente aperfeiçoáveis. Enquanto na sociedade disciplinar a fábrica era um instrumento disciplinador ao constituir um só corpo de trabalhadores (através do salário) e ao administrar a resistência sindical, na sociedade de controle a fábrica é substituída pela empresa que, por sua vez, tenta impor uma modulação para cada salário, introduzindo o tempo todo uma rivalidade e uma competição, motivação que contrapõe os indivíduos entre si e atravessa cada um, dividindo-os em si mesmos.

poder: (i) a mídia, o marketing e a publicidade, que o impulsionam a construir tais desejos; e (ii) as finanças, que o possibilitam acessar estes “desejos”, a partir da generalização do crédito. Na realidade, desejo e crédito passam a condicionar, não só o consumo, mas a vida de cada um de nós.

No trabalho, a produção de subjetividades se dá a partir da priorização da produção imaterial em relação à produção de bens materiais. Embora não haja uma substituição, é notável a gradativa valorização do trabalhador que utiliza sua capacidade intelectual, singularidade e cooperação para produção de mercadoria em relação ao trabalhador da indústria fordista (HARDT E NEGRI, 2012). A concepção do trabalho adotada pela sociedade industrial sofre uma ruptura: o capitalismo, antes movimentado pela mão de obra operária, fragmentada e não qualificada, passa a ser movimentado por uma mão de obra comunicativa, cooperativa, participativa, flexível, polivalente e cordial.

A relação racionalizada, mecanicista e nada enriquecedora entre homem/máquina, onde o saber do operário não era reconhecido, implicando em rigidez, uniformidade e padronização no modo produtivo, tem sido, cada vez mais, substituída pela valorização do conhecimento e da capacidade do trabalhador, uma relação que supera a mera subordinação. Pode-se dizer que na sociedade pós-industrial a força de trabalho passa a ser um ser corpóreo que reúne todas as faculdades (corpo e mente), deixando no passado a fragmentação do trabalhador fordista, que separava trabalho intelectual e manual (SANSON, 2009).

Para Corsani (2003) instaura-se um “sistema de produção de conhecimentos por conhecimentos”. A produção de riqueza, cada vez mais dependente das competências cognitivas e relacionais é favorecida pelo uso intensivo de novas tecnologias de comunicação e informação que possibilitam a constituição de redes sociotécnicas. O produto fruto do conhecimento adquirido no tecido social e de um processo de criação cooperativa, torna-se um bem relevante do sistema capitalista. Há uma mistura entre tempo de trabalho e tempo de vida possibilita ao capital a regulação da vida social a partir de dentro. Cada vez mais, produção do capital e produção da vida social se confundem.

Portanto, dizemos que hoje a vida de trabalho se modificou porque já não se trata somente de uma vida de trabalho dirigida por algum ciclo de tempo e espaço da produção. É uma vida regulada, ordenada de alguma forma, por uma espécie de

imersão em um fluxo contínuo que chamamos de biopolítico⁹⁸. Por que biopolítico? Porque implica efetivamente a vida, envolve formas de vida que são consequentes umas às outras, que estão ligadas umas as outras; porque a estrutura social e política entra como elemento absolutamente fundamental na vida de cada pessoas; porque já não é possível distinguir, como se fazia na velha tradição marxista, o valor de uso e o valor de troca; porque estamos totalmente dentro da capitalização, portanto, da exploração da vida (NEGRI, 2005).

A organização do trabalho também é afetada por esta nova realidade. Para que o capital se aproprie dos recursos imateriais (conhecimento, comunicação e cooperação) é exigida uma reestruturação interna e externa às empresas. Internamente, elas se organizam buscando melhor proveito das redes e das horizontalidades; externamente, elas precisam se organizar em redes, livrando-se ao máximo da fabricação de mercadorias e concentrando-se na comunicação e nos processos imateriais. O desenvolvimento de novas tecnologias, principalmente das telecomunicações e dos transportes, possibilitam que a produção se espalhe pelo globo a partir destas redes. No setor industrial, a produção tem sido segmentada, acelerando o processo de descentralização em escala global. A indústria de alta tecnologia passou a eleger sua localização em função dos meios oferecidos por cada localidade e da especificidade da mão de obra para cada etapa de produção, promovendo uma divisão internacional do trabalho.

Buscando atender às novas demandas, as cidades investem em infraestrutura para se tornarem mais atrativas para a implantação dos setores mais rentáveis da produção capitalista. O acirramento da competição entre as localidades à escala global, reflete a sobreposição entre questões locais e globais.

A dimensão cotidiana é profundamente alterada na medida em que o tempo de trabalho se passa a se estender por toda a vida do trabalhador, não se restringindo mais ao tempo da fábrica. O trabalhador precisa “vestir a camisa”, ser militante incondicional da empresa, incorporar o trabalho na sua vida por completo, no seu cotidiano. Exige-se deste

⁹⁸ A biopolítica é, para Foucault, algo que acontece com a política na história ocidental, sobretudo a partir do século XVIII. Neste momento a atividade política, melhor dizendo, a atividade do Estado, passa a se caracterizar como uma ação de governo sobre a vida biológica dos indivíduos, acarretando não só o controle dos corpos, mas também o controle da população como um todo. É através deste controle que se promove a vida dos indivíduos, sobretudo, a partir das políticas públicas de saúde, educação e segurança. Com isto, a ação do Estado guarda esta ambiguidade, ou seja, ao mesmo tempo em que promove a vida a partir das políticas públicas, promove o controle da vida. Um controle essencial para que a população se torne dócil e produtiva. Assim, a biopolítica (ou biopoder) se aproxima da ideia de grandes políticas públicas. Portanto, a biopolítica é para Foucault de uma forma geral, o exercício do poder sobre a vida, que na história ocidental acontece por volta do início do século XVIII, quando ocorre a estatização da vida biológica, a estatização do ser humano como ser vivo.

trabalhador o engajamento e a formação contínua. O capital passa a investir na vida (na bios) do trabalhador, e não do coletivo, na expectativa de explorar as capacidades cognitivas e as singularidades de cada indivíduo, apropriando-se das mesmas com o objetivo de aumentar os ganhos de produtividade em seu benefício (SANSON, 2009).

Na sociedade industrial (sociedade disciplinar), pode-se dizer que o interesse do capital esteve na potência produtiva do corpo do trabalhador. Portanto, era imprescindível o domínio sobre este corpo através da disciplina, estabelecida por instituições de referência como a escola, o quartel e a fábrica. O poder, ou biopoder⁹⁹, exercido de cima para baixo, concentrava-se no Estado, que pretendia controlar o corpo da população (o corpo social). Na sociedade pós industrial, com a passagem para a sociedade de controle, há uma inversão: o biopoder passa a ser exercido de baixo para cima, ele não parte de um centro (Estado) com referências institucionais claras, seu novo caráter é difuso, ele é assumido pelo conjunto da sociedade, internalizado por cada um de nós.

A disciplina passa a ser incorporada de forma espontânea, e não mais imposta. O modelo do panóptico da sociedade disciplinar, onde todos eram vigiados, foi substituído por uma vigilância difusa (SANSON, 2009). Esta nova forma de controle faz com que cada indivíduo torne-se explorador de si mesmo, oferecendo-lhe a ilusão da autonomia. Porém, o discurso de autonomia, difundido pela retórica da administração a partir dos anos 80, coloca o trabalhador como definidor do seu destino, impondo a este os custos e os riscos da catástrofe econômica e financeira. Há uma transferência de responsabilidade, a população passa a ser corresponsável por suas mazelas, devendo, portanto, tomar o encargo de tudo o que as empresas e o estado assistencial “exteriorizaram” sobre a sociedade, principalmente o encargo da dívida¹⁰⁰ (CAVA, 2012).

Pode-se dizer que o neoliberalismo mudou os termos da vida econômica e política, e opera simultaneamente, na transformação social e antropológica. Ou seja, o capital atua na produção do espaço e no controle da sociedade, explorando “toda nossa capacidade produtiva, nossos corpos e nossas mentes, nossas capacidades de comunicação, nossa

⁹⁹ Foucault introduz o termo biopoder para definir um *regime subjetivo* de controle permanente, que produz seus efeitos de poder diretamente na exploração das atividades dos “corpos, cérebros e sentimentos” das sociedades democráticas de massa. É o exercício do poder sobre a vida, que submete os trabalhadores a padrões preestabelecidos.

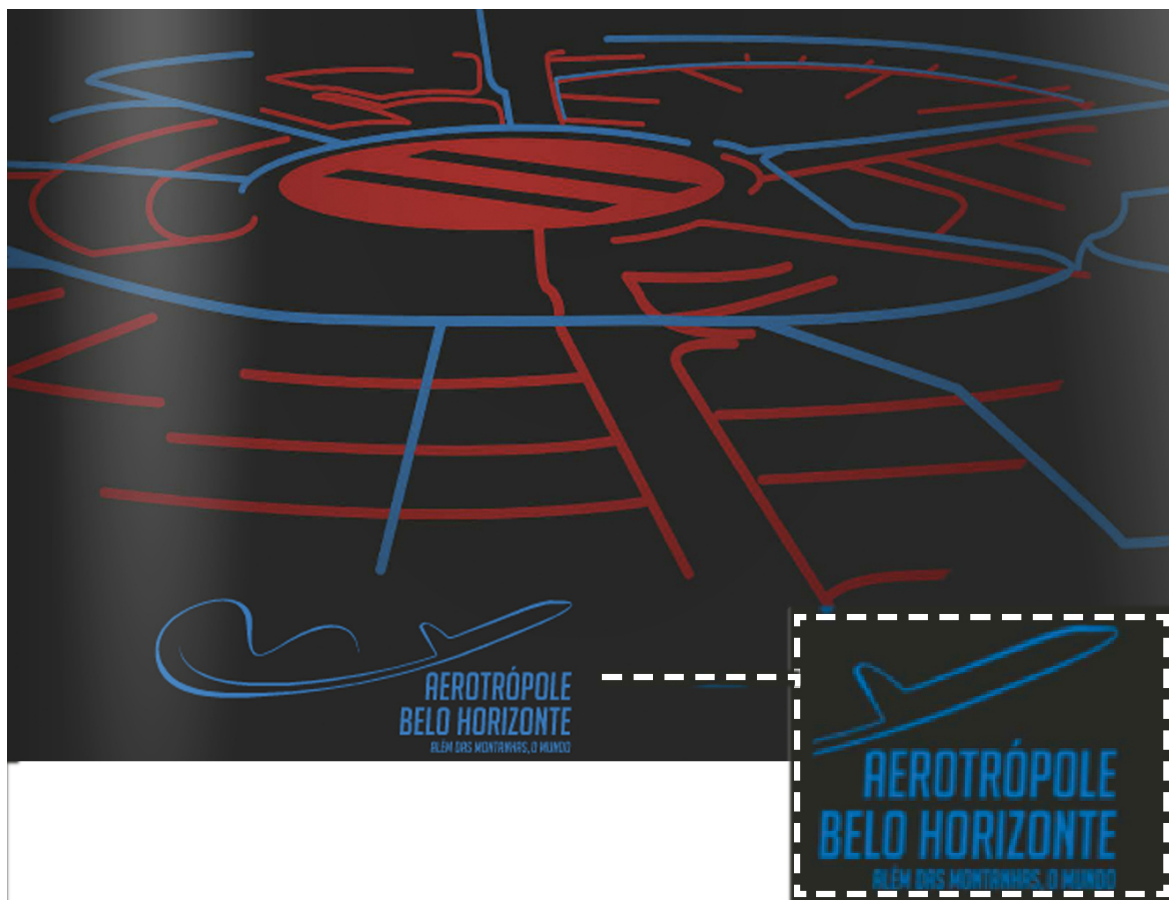
¹⁰⁰ Ver *La fabrique de l’homme endetté. Essai sur la condition néolibérale*, Editions Amsterdam, 2011.

inteligência e criatividade, nossas relações afetivas mútuas, etc.” (HARDT E NEGRI, 2014). Hardt e Negri (2014) acreditam que as formas dominantes de subjetividade produzidas no contexto atual originam pelo menos quatro figuras: o endividado, o mediatizado, o securitizado e o representado, todos empobrecidos, com seus poderes relativos à ação social mascarados ou mistificados.

A hegemonia das finanças e dos bancos produziram o endividado. O controle das informações e das redes de comunicação criaram o mediatizado. O regime de segurança e o estado generalizado de exceção construíram a figura oprimida pelo medo e sequiosa de proteção: o securitizado. E a corrupção da democracia forjou uma figura estranha despolitizada: o representado (HARDT E NEGRI, 2014, p.21).

No caso da RMBH, nota-se que a produção das novas centralidades é moldada para este ser, produto das formas dominantes da subjetividade. Este ser é entendido como consumidor deste espaço produzido com o intuito de servir predominantemente à manutenção das estruturas de poder. As novas centralidades atendem à expansão do mercado imobiliário, apoiadas na produção do desejo e da dívida. A mídia, o marketing, a publicidade se encarregam de produzir o desejo da centralidade capitalista, ou seja, o desejo de ser global, de fazer parte das redes, do consumo, da segurança, da cidade carcerária, da “vida em comunidade”, “de estar perto de tudo” (Figura 34, Figura 35 e Figura 36).

Figura 34: Material publicitário da Aerotrópole de Belo Horizonte.



Fonte: AEROTRÓPOLE Belo Horizonte: além das montanhas, o mundo, 2012. capa, Online. Alterado pela autora. Disponível em: < http://issuu.com/leoamigomineiro/docs/book_aerotropole_portugues_-_19.12 >. Acesso em: 03 dez. 2014.

Figura 35: Empreendimentos imobiliários no entorno da Aerotrópolis – Cidade da cultura e Biovillas.

Cidade da Cultura
A vida completa se mudou para o Vektor Norte

A vida completa se mudou para o Vektor Norte

Cidade da Cultura

Arte
Arquitetura
Gastronomia

CULTURA | GASTRONOMIA | EVENTOS | NEGÓCIOS | EDUCAÇÃO | COMÉRCIO | ESPORTES | DIVERSÃO

BIOVILLAS
A vida completa existe aqui!

Segurança
um benefício imensurável

Um condomínio seguro dentro de outra fortaleza - o **Reserva Real**.

Comunidade

Desde tempos remotos, o homem se reúne em comunidades, não apenas com o fim de proteção, mas também para garantir convivência e laços de afeto. As **BIOVILLAS** pretendem registrar este valor de grande importância, perdido na confusão das grandes cidades.

As pequenas ruas convergem, sem interrupções, para o ponto de encontro de toda a comunidade: o Parque Central, com suas áreas e unidades ativas. De lazer à diversidade em espaços compartilhados, estímulos variáveis, nascem uma comunidade rica em diversidade e relacionamento.

Fonte: Google imagens, adaptado pela autora.

Figura 36: Material publicitário da operação urbana Nova BH.



Fonte: Fonte: BELO HORIZONTE, 2013. [cartilha] online, adaptado pela autora. Disponível em <http://portalpbh.pbh.gov.br/pbh/ecp/noticia.do?evento=portlet&pAc=not&idConteudo=129779&pIdPc=&app=salanoticias>. Acesso em 21/07/2014.

4.2 Centralidade comum: nem pública nem privada

Apesar do cenário de dominação capitalista, existem perspectivas otimistas. Para Negri (2005), quando o sistema capitalista passa a investir nas singularidades, cria-se, paradoxalmente, um meio de pluralidade, difícil de ser domesticado. Há uma inversão de sentido: não mais os poderes sobre a vida, mas a potência da vida como resposta a estes poderes. Esta inversão possibilita a insurreição, a proliferação da liberdade, a produção da subjetividade e a invenção de novas formas de luta. Para Pelbart (2011), o termo

biopolítica, deixa de ser o poder “sobre” a vida, e passa a ser o poder “da” vida. Negri (2005)¹⁰¹, resume da seguinte maneira:

É evidente que a chave está no próprio sistema, contudo, também é evidente que dentro desse tipo de controle há algo que falta: a capacidade de amarrar a potência do processo de singularização, do processo de invenção. Quando se fala de singularização, de invenção, se fala também, de maneira necessária e evidente, de resistência.

Portanto, o caráter revolucionário do trabalho imaterial está justamente no fato de que as formas de cooperação produtiva, as subjetividades, já não são criadas pelo capitalista, ou para o benefício da produção, mas emergem das energias produtivas do próprio sujeito do trabalho. Com a crescente valorização da produção imaterial, a principal fonte de valor passa a residir na capacidade inventiva do trabalhador e não mais na capacidade de produtividade da máquina. Lazzarato e Negri (2001) colocam ainda que a matéria prima do trabalho imaterial está não só na subjetividade, mas também no ambiente ideológico no qual esta subjetividade vive e se reproduz, com isto, o trabalhador joga, cada vez mais, um papel decisivo como parte integrante da própria forma de organizar o trabalho.

Assim, a emergência do trabalho imaterial desencadeia um movimento de capitalização e comercialização das subjetividades do trabalhador. Cada vez mais, o capitalista passa a exigir o engajamento e o comprometimento da subjetividade deste trabalhador na produção. No entanto, esta subjetividade, mesmo subordinada à lógica do capital, passa a ser portadora da emancipação, constituindo a própria potência contra a expropriação capitalista.

Desta forma, a organização do trabalho passa a carregar dentro de si o antagonismo, fundador novas lutas sociais (SANSON, 2009). Como a produção da riqueza (do capital) tornou-se a própria produção da vida social, cada trabalhador passou a se constituir como uma potência, capaz de criar mecanismos de resistência ao sistema.

Para Hardt e Negri (2012), a subjetividade produzida a partir da singularidade de cada indivíduo possibilita a produção de algo compartilhado por todos, que se manifesta através de processos sociais colaborativos: o comum - *the common*.

¹⁰¹ Extraído da sua fala na Conferência Inaugural do II Seminário Internacional Capitalismo Cognitivo – Economia do Conhecimento e a Constituição do Comum. 24 e 25 de outubro de 2005, Rio de Janeiro. Organizado pela Rede Universidade Nômade e pela Rede de Informações para o Terceiro Setor (RITS).

O aspecto central do paradigma da produção imaterial que precisamos apreender é a sua relação íntima com a cooperação, a colaboração e a comunicação – em suma, sua fundamentação no comum (HARDT e NEGRI, 2012, p. 195).

O “comum” (ou bens comuns) pode ser definido como algo gerado pela participação dos muitos e múltiplos que constituem o tecido produtivo da metrópole contemporânea, incluindo recursos naturais, espaços públicos urbanos, obras criativas e conhecimentos que estão isentos de direitos autorais (SOTO, 2014). Quando a vida é posta para trabalhar a serviço do desenvolvimento capitalista a partir da produção de recursos imateriais há basicamente uma exploração do comum pelo capital.

De um lado, o comum designa o planeta e todos os recursos que lhes são associados: a terra, as florestas, a água, o ar, os minerais e assim por diante. Esta definição está estreitamente relacionada ao significado em inglês dos “commons” (no plural) no século XVII. De outro lado, o comum remete igualmente, como eu já havia dito, aos resultados da criatividade e do trabalho humanos, tais como as ideias, a linguagem, os afetos etc. Pode-se considerar o primeiro como o comum “natural” e o segundo como o comum “artificial”, mas, na realidade, tais divisões entre o natural e o artificial desaparecem rapidamente. E, de qualquer modo, o neoliberalismo procurou privatizar ambas as formas do comum (HARDT, 2010, p.7).

O comum é uma noção que vai além do privado e do público (HARDT e NEGRI, 2012), pois mesmo o conceito de público, ainda está atrelado à vigilância e ao controle por parte do Estado. Desde o início da atuação capitalista, a partir da revolução industrial, os espaços da coletividade, da construção do comum vem sendo expropriados e, com o neoliberalismo, o que é (ou deveria ser) comum passa a ser, cada vez mais, expropriado como riqueza privada, por meio de uma crescente pressão para a privatização e da constituição de parcerias-público-privadas (PPPs) etc.

O interesse comum, em outras palavras, é um interesse geral que não se torna abstrato no controle do Estado, sendo antes reapropriado pelas singularidades que cooperam na produção social biopolítica; é um interesse público que não está nas mãos de uma burocracia ... (HARDT e NEGRI, 2012, p.267).

Pode-se dizer que a centralidade, concebida como lugar de encontro e de reunião, também vem sendo expropriada a favor do capital, a partir da constituição de centros de decisão, de consumo e de poder. No entanto, a perspectiva trazida pelo conceito do comum pode ser utilizada para repensar (redescobrir) centralidades que emergem da comunicação, da criatividade coletiva e da cooperação. Centralidades construídas livre do projeto de homogeneidade da racionalidade industrial, cuja forma é definida pelo encontro, pela reunião e pela simultaneidade, como coloca Lefebvre (2007):

A verdade do espaço estabelece assim o que há de comum entre o espaço mental e o espaço social, e em consequência suas diferenças. Não uma separação entre

eles, mas uma distância. Não uma confusão, mas um momento ou elemento comum. A centralidade se descobre lugar comum ao conhecimento, à consciência, à prática social. Sem “realidade” sem uma concentração de energia, sem um foco ou núcleo e como resultado sem um movimento dialético: “centro-periferia”, “focalização-perda”, “condensação-irradiação”, “junção-saturação”, “concentração-estouro”, “implosão-explosão”. O “sujeito”? Um centro momentâneo. O “objeto”? Igualmente. O corpo? Um foco de energias ativas (produtivas). A cidade? O urbano? Igualmente (p. 623).

Figura 37: O sujeito? Um centro momentâneo.



Fonte: Urbe coletivo fotográfico. Disponível em < <http://cargocollective.com/urbecoletivo/Marcha-das-Vadias-BH-2012>>. Visualizado em 20/06/2014.

São centralidades construídas a partir das singularidades do agir comum, independentemente do privado ou do público (institucional). Que surgem por um reconhecimento do outro, por uma relação com o outro que se desenvolveu nessa realidade. Portanto, são centralidades que surgem a partir de uma práxis socioespacial, e que se apresentam como uma possibilidade de superação desta racionalidade que as estruturas – política, mercadológica e estatista – querem impor.

5 Conclusão

A centralidade é um elemento estruturante na cidade, tanto do espaço quanto das relações sociais. O percurso feito até aqui demonstrou que a centralidade é, antes de mais nada, fruto de um processo aberto, construído por cada sociedade e por cada modo de produção. E à medida que a sociedade avança no tempo, a centralidade se transforma, superando as antigas contradições e se deparando com outras novas. No conceito lefebvriano, a centralidade é obra, pois possui valor de uso.

Desde o início da vida urbana a centralidade se definiu pela aglomeração (de coisas, pessoas, objetos, ideias). Portanto, a centralidade é fruto de uma ação, que está sempre em construção. Esta ação possibilita o surgimento de relações diversas tecidas a partir do encontro e da reunião, constituindo a vida urbana. A diversidade encontrada nas centralidades foi fundamental para o crescimento urbano e para o desenvolvimento social e econômico das cidades. É neste sentido que a centralidade contém a essência do urbano: ela contém a diversidade de seres, objetos e relações. Ela concentra o poder, o excedente e a festa (LEFEBVRE, 2010).

A importância da centralidade foi rapidamente reconhecida pelas estruturas de poder, que desde o surgimento da vida urbana trataram de apropriar-se da centralidade, fazendo da mesma o lugar privilegiado. Assim, cada modo de produção e cada sociedade elegeram sua centralidade: o centro religioso, o centro político, o centro comercial.

Porém, com a instauração do modo de produção capitalista, a centralidade, antes relacionada à ideia do encontro e da reunião, adquiriu um caráter segregador. A aglomeração, fundamental para o desenvolvimento da sociedade e da cidade, também se mostrou importante para o desenvolvimento da produção capitalista. O papel da centralidade na sociedade industrial foi evidenciado pelas teorias da localização e pela Escola de Chicago, que utilizaram o conhecimento científico para apresentá-la como o elemento referencial, em torno da qual as atividades lucrativas se organizavam. A centralidade tornou-se o território escasso e disputado, que organizava ao seu redor os pontos de valores mais baixos: a periferia. Este núcleo passou a valorizar diferencialmente os lugares. O alto valor econômico da centralidade passou a definir uma nova realidade espacial expressa pela relação centro-periferia.

Para a sociedade capitalista, a centralidade passou a ser sinônimo de local de consumo e local a ser consumido. Ela adquiriu valor de troca, tornou-se produto, mercadoria. Com isto, a produção da centralidade assumiu um papel preponderantemente econômico e a sociedade capitalista passou a produzi-la a partir de estratégias de centralização, condensando coisas, objetos, informações, conhecimentos, poder e riquezas. Estas centralidades são na realidade centros comerciais, financeiros, de negócios, de poder, cujo conteúdo é definido pela sociedade capitalista. Nelas, o que não é de interesse do capital é expulso com grande violência, resultando numa perda da diversidade e ampliando as contradições do espaço. Assim, a relação centro-periferia é tensionada.

Para trazer a tona a essência da centralidade, como lugar de encontro de objetos, seres naturais ou artificiais, coisas, produtos e obras, signos e símbolos, pessoas, atos, situações e relações práticas que possibilitam a diversidade do urbano, foi necessário desvincular a sua imagem do modo de produção capitalista. Somente desta maneira foi possível reconhecer a centralidade como um elemento fundamental à dinâmica urbana, e assim, problematizar sua produção contemporânea, bem como a atuação dos diversos atores envolvidos nesta produção.

Nos três exemplos trazidos para este trabalho – Aerotrópole, Nova BH e C-Sul – pode-se dizer que há uma expropriação da centralidade pelo capital. Em todos os casos, existem interesses e estratégias bem definidas para a criação de centralidades, que expressam a ação neoliberal sobre a cidade. Nestes exemplos, a centralidade se configura como um elemento capaz de promover a inserção não só da metrópole, mas de toda região metropolitana no cenário global, revelando a imposição de uma ordem e de uma racionalidade hegemônica sobre o espaço.

Por meio das minhas experiências profissionais foi possível me aproximar dos diversos grupos envolvidos na produção de centralidades na RMBH e reconhecer os interesses e as ideologias que mobilizam cada um destes grupos em torno desta produção. Estas relações são complexas, porém o reconhecimento dos interesses e das estratégias utilizadas por cada um destes grupos permitiu demonstrar como a produção de centralidades tem colaborado para a manutenção do sistema capitalista, mesmo quando parecem haver boas intenções por trás desta produção. A centralidade, assim como o espaço, se confirmou como um instrumento político e estratégico.

A centralidade é concebida de maneira distinta para cada grupo, portanto, cada um deles utilizam diferentes estratégias para alcançar seus objetivos. Os administradores públicos elaboram parâmetros, normas e instrumentos urbanísticos, buscando a centralidade por meio do conhecimento científico; os promotores imobiliários visam o lucro e se apoiam no *marketing* para criar o imaginário da centralidade como lugar de felicidade plena; os arquitetos, urbanistas e planejadores (denominados “homens de boa vontade” por Lefebvre) acreditam ser criadores de novas relações sociais, mas continuam utilizando estratégias que fazem parte de uma racionalidade organizadora do espaço, como o planejamento, o desenho urbano.

No contexto neoliberal, as relações de poder se impõem sobre a centralidade. Na RMBH foi possível reconhecer estes processos a partir de duas estratégias: a reapropriação (revitalização) dos antigos centros pelo capital e a produção de novos centros. Ambas utilizadas com a finalidade de promover a expansão do mercado imobiliário, seja por meio da reabilitação de áreas consideradas desvalorizadas para a atuação do capital, seja por meio da criação de novas áreas.

Em todos os casos, a centralidade é apresentada como solução para as metrópoles - caóticas, desordenadas e altamente concentradas. A aerotrópole é anunciada como uma centralidade global, cujo o objetivo projetar a RMBH mundialmente, tornando-a atrativa para novos investimentos e promovendo o desenvolvimento econômico da região metropolitana. O projeto Nova BH aposta na requalificação da área central para aumentar a competitividade do núcleo metropolitano, atraindo turistas e a classe média alta. A centralidade C-Sul surge como uma nova região residencial planejada a partir dos conceitos do novo urbanismo como forma de garantir a qualidade de vida dos novos moradores.

Porém, percebe-se que por trás do discurso dos benefícios da centralidade estão processos de gentrificação, de substituição da população residente e de expansão imobiliária, desencadeados a partir de fortes alianças entre o Estado e o capital. A população, considerada na maioria das vezes um enclave para o desenvolvimento destes megaprojetos, é completamente excluída das decisões.

Além da elaboração de planos urbanísticos com pouca (ou nenhuma) participação, a flexibilização de leis e normas urbanísticas, por meio da utilização de instrumentos como as operações urbanas consorciadas e a concessão urbanística, deixam transparecer como o Estado tem beneficiado o capital, principalmente o capital imobiliário. Os planos urbanísticos e as intervenções propagandeadas disciplinam e funcionalizam o espaço a favor da reprodução do capital. Desta maneira, confirma-se a afirmação de Harvey (1979) em relação à redistribuição da “renda real” do sistema urbano, que acontece sempre a favor da acumulação do capital, ampliando as desigualdades.

Em resumo, cria-se a necessidade da centralidade para a cidade, apresentada como a solução para as metrópoles, e cria-se também o desejo, em cada cidadão metropolitano, de fazer parte destas novas centralidades que prometem o fácil acesso à vida em torno do consumo. Todas as estratégias – da produção do espaço à produção do ser – são reunidas para impulsionar o consumo da centralidade e para que as relações de poder sejam mantidas.

Outro ponto importante a ser levantado é o papel do PDDI-RMBH na produção das centralidades na RMBH. Percebe-se, principalmente em relação às novas centralidades – aerotrópole e C-Sul – que a Política Metropolitana Integrada de Centralidades em Rede, integrante da Proposta de Reestruturação Territorial, tem sido utilizada para conferir maior credibilidade ao projeto de centralidade alavancado pelo Estado e pelo capital.

De fato, a partir de um primeiro olhar, poderíamos dizer que existe um comprometimento do Estado e dos empresários (do público e do privado) na produção da metrópole policêntrica, conforme indicado pelo PDDI-RMBH. Em relação ao Estado, este olhar se deve, principalmente, ao reconhecimento da Proposta de Reestruturação Territorial por meio da criação do “Projeto Estratégico Nova Metrópole” e da contratação do projeto “Macrozoneamento Metropolitano”. Entretanto, como dito anteriormente, diferentes objetivos movem empresários, Estado e planejadores em torno da centralidade, gerando diferentes “projetos” de centralidade, que por vezes apresentam concepções contrárias. O que cada um destes agentes espera da centralidade parece ser distinto, muitas vezes oposto.

A proposta de reestruturação territorial do PDDI aponta o espaço policêntrico, com a criação e/ou fortalecimento da rede de centralidades, como um possível caminho para a redução das desigualdades socioespaciais na região metropolitana.

As centralidades se referem à centros urbanos no sentido tradicional, onde a maior densidade e concentração diversificada de atividades não-residenciais, principalmente terciárias, cria uma área contígua e que envolve diversas vias, de portes variados, e que se entrecruzam; o uso residencial se insere nessas áreas de forma mesclada a outros usos mistos e de forma mais adensada. Todavia, ressalta-se que está-se propondo aqui um conceito de centralidade multidimensional, que extrapola o sentido meramente econômico ou urbanístico (UFMG, 2010,p.209).

As (redes de) centralidades associadas à potencialização da vivência urbana adquirem, assim, cada vez mais, um significado de redução das desigualdades socioespaciais, tornando-se elementos centrais do ordenamento territorial em várias escalas espaciais, possibilitando acessibilidade a comércio, serviços, equipamentos, lazer, etc., reduzindo deslocamentos, tempo, recursos e energias individuais e coletivas gastas com transportes, e aumentando o valor de uso e de troca dos muitos lugares de moradia, trabalho, consumo, lazer e vivência (UFMG, 2010, p. 42)

Porém, ainda que este proposta venha carregada de conceitos e seja apenas uma pequena parte para se alcançar os objetivos colocados no plano metropolitano, quando ela é apropriada pelo discurso neoliberal, torna-se um argumento relevante para justificar a produção de novas centralidades na RMBH, bem como os megaprojetos que a acompanham. As falas dos representantes do mercado imobiliário contem o “discurso da centralidade” apresentada pelo PDDI, mas suas ações não convergem para os objetivos do plano. As novas centralidades da RMBH perfilam para a produção de um espaço que em vez de reunir, fragmenta, contribuindo ainda mais para o aumento das desigualdades socioespaciais.

O plano metropolitano se apresenta como propostas de natureza indicativa, como um marco referencial para o planejamento metropolitano, cuja legitimidade repousa em tênuo acordo firmado entre Estado, municípios e sociedade civil da RMBH. No entanto, a maneira como a produção novas centralidades vem sendo conduzidas na RMBH, demonstram que ainda que o PDDI se transformasse em normas e marcos regulatórios, como o que se pretende por meio do macrozoneamento, corre-se o risco de não se alcançar a redução das desigualdades socioespaciais e promover a expansão urbana a favor dos interesses do mercado imobiliário. O direito à metrópole não pode ser alcançado por meio dos centros de consumo, de poder e de decisão que vem sendo criados na RMBH, pois são centralidades elitizadas, que ignoram a população local.

Estas centralidades surgem dentro de uma nova lógica de produção capitalista. Esta produção visa o lucro, e para alcançá-lo é necessário estimular o consumo a partir da criação de desejos. Não existe a intenção de produzir centralidades que promovam “a redução das desigualdades socioespaciais”, mas sim aumentar o consumo, expandir a atuação do imobiliário, fomentar o endividamento (do Estado, da população etc) e promover a manutenção das estruturas de poder.

Nesta nova fase capitalista, da financeirização, quando somos controlados pela dívida, as centralidades são criadas para impulsionar o endividamento, seja do Estado, por meio de empréstimos para a implantação de infraestrutura, provenientes das instituições de financiamento mundiais, seja de cada um de nós, a partir da aquisição de imóveis e mercadorias. Em todas as escalas, a dívida parece ser a finalidade, pois para a reprodução deste sistema é preciso que todos tornem-se endividados. Estamos diante de novas formas de reprodução e acumulação do capital que provocam, cada vez mais, o estranhamento da vida cotidiana na cidade.

Esta realidade traz o questionamento em relação ao planejamento: em que medida este pode ser considerado uma conquista? Ele é realmente capaz de promover a centralidade? Mesmo no caso do PDDI, quando supostamente haviam “boas intenções”, o planejamento continuou subsidiando o discurso e as ações do Estado e do capital, cada vez mais alinhados. A produção de centralidades capitalistas vem sendo legitimada por arquitetos, urbanistas e planejadores urbanos, que produzem conceitos e discursos facilmente apropriadas pelo Estado e pelo capital para a reprodução do espaço capitalista, para a produção de centros de lazer, de decisão, de consumo, de poder.

Além disso, o planejamento e as estratégias que se apresentaram até o momento para a produção de centralidades na RMBH, seja pelo poder público, seja pelo privado, não contém a dinâmica da produção do espaço. Apesar da sociedade contemporânea insistir na ideia da produção da centralidade, o debate trazido por este trabalho demonstrou que não existe uma racionalidade organizadora e operacional ou uma fórmula para a produção da centralidade.

Nem o arquiteto, nem o urbanista, nem o sociólogo, nem o economista, nem o filósofo ou o político podem tirar do nada, por decreto, novas formas e novas relações. [...] em certas condições favoráveis, auxiliam certas tendências a se formular (a tomar forma). Apenas a vida social (a práxis) na sua capacidade global possui tais poderes. Ou não os possui. (LEFEBVRE, 2010, p.109)

Figura 38: Intervenção Manifesto Poro

Fonte: Manifesto Poro.

Entretanto, ao abordar a produção de centralidades a partir da perspectiva lefebvriana da produção do espaço entende-se que existe a possibilidade de engajar-se na sua produção, através da práxis socioespacial. Portanto, é necessário repensar a centralidade, voltar-se de fato para a práxis e reconhecer que a centralidade “não depende nem de uma ideologia urbanística, nem de uma intervenção arquitetônica” (LEFEBVRE, 2008b, p.32). Buscar centralidades construídas pelo “comum”, pela coletividade, que ultrapassem as fronteiras do público e do privado, que reúnam o diferente, as singularidades.

Neste sentido, algumas brechas se abrem na RMBH, por meio de centralidades construídas diariamente nas ruas, nos bairros, nos baixios de viadutos, nas ocupações, nas periferias... Ainda que sejam centralidades momentâneas (Figura 39, Figura 40)... São centralidades produzidas pela coletividade e revelam que há mais na metrópole que centros de consumo, de poder e decisão. Talvez a riqueza do comum na metrópole contemporânea esteja justamente nas centralidades momentâneas. Centralidades que são apagadas pelas estruturas de poder a todo momento. Neste sentido, reconhecê-las é acreditar que espaço multicêntrico sempre existiu, mas que diante do temor da fermentação popular, as

estruturas de poder trataram de esmagar e esconder as demais centralidades com seu centro imponente.

Figura 39: Assembleia popular Horizontal, 2013 – centro Belo Horizonte.



Fonte: Felipe Magalhães.

Figura 40: Centro comunitário professor Fábio Alves. Ocupação Dandara, 2013.



Fonte: Site da Ocupação Dandara, 2014. Disponível em < <http://ocupacaodandara.blogspot.com.br/>>.

Visualizado em 20/07/2014.

6 Referências bibliográficas

AEROTRÓPOLE Belo Horizonte: além das montanhas, o mundo. [**Apresentação**]. 2012. Online. Disponível em: <http://issuu.com/leoamigomineiro/docs/book_aerotropole_portugues_-_19.12>. Acesso em: 03 dez. 2014.

AGÊNCIA MINAS. **Projeto da Primeira Aerotrópole da América do Sul avança em Minas Gerais**. 09 jul. 2013. Online. Disponível em: <http://www.agenciaminas.mg.gov.br/multimedia/galerias/projeto-da-primeira-aerotropole-da-america-do-sul-avanca-em-minas-gerais/>. Acesso em 16/05/2014.

AMARAL, Lucas. **Aeroporto de Confins: a primeira Aerotrópole da América do Sul**. Jornal Diferente, Lagoa Santa, 02 ag. 2013. Online. Disponível em <http://www.jornaldiferente.com.br/index.php/cidade/2440-aeroporto-de-confins-a-primeira-aerotropole-da-america-do-sul>. Acesso em 10/06/2014.

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DE MINAS GERAIS. **Planos de desenvolvimento e mobilidade urbana para a RMBH**. 2013. Online. Disponível em: <http://www.almg.gov.br/opencms/export/sites/default/acompanhe/eventos/hotsites/2013/mobilidade_urbana/encontro_rmbh/docs/luiz_antonio_athayde_vasconcelos.pdf>. Acesso em: 24 jul. 2014.

BAMPI, Jairo. **Teorias da localização: uma abordagem introdutória**. Belo Horizonte: Cedeplar, 1983.

BELO HORIZONTE, Prefeitura Municipal. **Cartilha do Projeto Nova BH**. 1 ed. Belo Horizonte, 25 out. 2013. Online. Disponível em: <<http://portalpbh.pbh.gov.br/pbh/ecp/noticia.do?evento=portlet&pAc=not&idConteudo=129779&pIdPlc=&app=salanoticias>>. Acesso em 21/07/2014.

BELO HORIZONTE. **Autorização Para Manifestação De Interesse**. Diário Oficial Do Município. Belo Horizonte, MG, 21 dez. 2011. Secretaria Municipal de Governo. Online. Disponível em: <<http://portal6.pbh.gov.br/dom/iniciaEdicao.do?method=DetalheArtigo&pk=1071614>>. Acesso em 20/07/2014

BORJA, Jordi. 1995. **As cidades e o Planejamento Estratégico: uma reflexão européia e latino- americana**. In: Gestão Contemporânea, Cidades Estratégicas e Organizações Locais. Tânia Fischer (org.). Rio de Janeiro: Editora da Fundação Getúlio Vargas, p. 79-99.

BRASIL. **Estatuto da cidade: guia para implementação pelos municípios e cidadãos: Lei no 10.257**, de 10 de julho de 2002, que estabelece diretrizes gerais da política urbana. 2. ed. Brasília: Câmara dos Deputados, 2002.

BRENNER, Neil. A globalização como reterritorialização: o reescalonamento da governança urbana na União Européia. **GEOUSP – espaço e tempo**. Tradução: Daniel Sanfelici e Karen Heberle. São Paulo. n.33, p.198-220, 2013.

BRENNER, Neil. Após a neoliberalização. **Cadernos MetrÓpole**. São Paulo. v.14, n.27, p.15-39, jan./jun. 2012.

BRENNER, Neil. The Urban Question as a Scale Question: Reflections on Henri Lefebvre, Urban Theory and the Politics of Scale. **International Journal of Urban and Regional Research**. V24. n.2, p.361-378, 2000.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. *A (re)produção do espaço urbano*. São Paulo: Edusp, 1994. 270p.

CASTELLS, Manuel. **A questão urbana**. Tradução Roneide Venancio Majer. São Paulo: Editora Paz e Terra, 2000.

CASTELLS, Manuel. **A sociedade em rede**. Tradução Roneide Venancio Majer; atualização para a 6ª edição: Jussara Simões. (A era da informação: economia, sociedade e cultura; v.1). São Paulo: Editora Paz e Terra, 1999.

CASTRO, Marinella. **Grupo investe R\$ 315 mi e prepara projeto de urbanização no entorno da Lagoa dos Ingleses**. Estado de Minas, Belo Horizonte, 21 mar. 2014, Economia. Online. Disponível em: <http://www.em.com.br/app/noticia/economia/2014/03/21/internas_economia,510259/grupo-investe-r-315-mi-e-prepara-projeto-de-urbanizacao-no-entorno-da-lagoa-dos-ingleses.shtml> Acesso em 26/07/2014.

CAVA, Bruno. **A dívida que nos devora**. Quadrado dos Loucos: prosa, crítica, crueldade e desejo, 2012. Disponível em: <[www.quadrado dos loucos.com.br](http://www.quadrado-dos-loucos.com.br)>. Acesso em: 16 jun. 2014.

CAVA, Bruno. **Resenha commonwealth (Antonio Negri e Michel Hardt, 2009)**. Quadrado dos Loucos: prosa, crítica, crueldade e desejo, 2010. Disponível em: <[www.quadrado dos loucos.com.br](http://www.quadrado-dos-loucos.com.br)>. Acesso em: 20 mai. 2014.

CHOAY, Françoise. **O Urbanismo: utopias e realidades. Uma Antologia**. São Paulo: Editora Perspectiva, 1979.

CHRISTALLER, Walter. **Central Places in Southern Germany**. New Jersey: Prentice Hall, 1966. Parte B.

CLARK, David. **Introdução à Geografia Urbana**. São Paulo. DIFEL, 1985.

COCCO, Giuseppe e VILARIM, Gilvan. Liinc em Revista, v.5, n.2, setembro, 2009, Rio de Janeiro, p. 148-151 - <http://www.ibict.br/liinc>

COMPANS, Rose. **Empreendedorismo Urbano: entre o discurso e a prática**. São Paulo. Editora: UNESP, 2004.

CORREA, Roberto Lobato. **A Rede Urbana**. São Paulo: Ática, 1989.

CORREA, Roberto Lobato. **O Espaço Urbano**. 2ª edição. São Paulo: Ática, 1993.

CORSANI, Antonella. Elementos de uma ruptura: a hipóteses do capitalismo cognitivo. In: GALVÃO, Alexander Patez; SILVA, Gerardo; COCCO, Giuseppe (Orgs). **Capitalismo cognitivo**. Rio de Janeiro: DP&A editora, 2003, p. 15-32.

DELEUZE, Gilles & GUATTARI, Félix. **Mil platôs capitalismo e esquizofrenia**. Vol I. São Paulo: Editora 34. 2004.

DELEUZE, Gilles. **Post-scriptum sobre as sociedades de controle**. In: *Conversações*. Tradução: Peter Pál Pelbart. Rio de Janeiro: Ed. 34, 1992.

DUARTE, C. F. A dialética entre permanência e ruptura nos processos de transformação do espaço. In: Denise Barcellos Pinheiro Machado. (Org.). **Sobre urbanismo**. 1 ed. Rio de Janeiro: Viana & Mosley / Ed. PROURB, 2006, v. 1, p. 27-3.

DUARTE, Cristovão. **A dialética entre permanência e ruptura nos processos de transformação do espaço**. Rio de Janeiro. UFRJ, 2010. Disponível em: <<http://cristovao1.wordpress.com/2010/08/01/>>. Acesso em: 12 mai. 2014.

DUARTE, Julia. **Vetor Norte ganha mais um Alhaville**. Diário do Comércio, Minas Gerais, 20 jun. 2013. Online. Disponível em: <<http://www.diariodocomercio.com.br/noticia.php?id=5706>>. Acesso em: 24 jul. 2014.

estudos; tradução: Sérgio Martins e Doralice Pereira), 2007.

FERREIRA, Carlos M. C. **As teorias da localização e a organização espacial da economia**. In: HADDAD, P. (org.) *Economia Regional: teorias e métodos de análise*. Fortaleza: BNB, 1989.

FERREIRA, João Sette Whitaker. **O mito da cidade-global: o papel da ideologia na produção do espaço urbano**. Vozes: São Paulo, SP. 2007.

FIGUEIREDO, A. T. L. *Padrão locacional e especialização regional da indústria mineira*. 1998. cap. I. Dissertação (Mestrado em Economia) – Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG). Belo Horizonte, 1998.

FIX, Mariana. *Parceiros da exclusão*. São Paulo: Editora Boitempo, 2001. 256p.

FIX, Mariana. **Uma ponte para a especulação: ou a arte da renda na montagem de uma "cidade global"**. *Cad. CRH* [online]. 2009, vol.22, n.55, pp. 41-64. ISSN 0103-4979. <http://dx.doi.org/10.1590/S0103-49792009000100003>.

FOUCAULT, Michel. **História da Sexualidade: a vontade de saber**. Rio de Janeiro: Edições Graal, 1988.

FOUCAULT, Michel. **Vigiar e Punir: história da violência nas prisões**. Tradução: Rquel Ramallete. Petrópolis. Ed. Vozes, 2000.

FRIEDMANN, John. **Life Space & Economic Space**. New Jersey: Transaction Publisher, 2002.

FRUGOLI, Heitor. **Centralidade em São Paulo: trajetórias, conflitos e negociação na metrópole**. São Paulo: Edusp, 2000.

GARREAU, Joel. **Edge City. Life on the new frontier**. New York: Doubleday, 1991.

GONTIJO, Joana. **Lagoa dos Ingleses recebe empreendimento milionário como novo conceito em urbanismo**. Jornal Lugar Certo/Estado de Mina, Belo Horizonte, 03 jun. 2013. Online. Disponível em: <http://estadodeminas.lugarcerto.com.br/app/noticia/noticias/2014/06/03/interna_noticias,48101/lagoa-dos-ingleses-recebe-empreendimento-milionario-com-novo-conceito.shtml>. Acesso em 30/07/2014.

GOTTDIENER, Mark. **A produção social do espaço urbano**. São Paulo: EDUSP, 1993.

HARDT, Michael e NEGRI, Antônio. **Império**. Tradução de Berilo Vargas. Rio de Janeiro: Record, 2001.

HARDT, Michael e NEGRI, Antônio. **Multidão: Guerra e democracia na era do Império**. Tradução de Clóvis Marques. 2ª edição Rio de Janeiro: Record, 2012.

HARDT, Michael. **O comum no comunismo**. 2010. Disponível em <<http://autoriaemrede.wordpress.com/2011/04/10/o-comum-no-comunismo-de-michael-hardt/>>. Acesso em 15/06/2014.

HARVEY, David. **Condição pós-moderna**. São Paulo: Edições Loyola, 1992.

HARVEY, David. **Do administrativismo ao empreendedorismo: a transformação da governança urbana no capitalismo tardio**, in: **A Produção Capitalista do Espaço**. São Paulo: Annablume, 2005.

HARVEY, David. **Urbanismo y desigualdad social**. Espanha: Siglo XXI Editores, 1979.

JACOBS, Jane. **La economia de las ciudades**. Barcelona: Edicions 62 s/a, 2ª edição, 1975.

JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades**. São Paulo: Martins Fontes, 2000.

KASARDA'S Aerotropolis. **Youtube**, 20 set. 2011. 5'17''. Online. Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=Oy3OSm1w-jY>>. Acesso em: 24 jul. 2014.

KASSARDA, John D. e LINDSAY, Greg. **Aerotropole, o modo como viveremos no futuro**. São Paulo: Editora DVS, 2012.

KRUGMAN, Paul. **Development, Geography, and Economic Theory** (The Ohlin Lectures; 6). Massachusetts: MIT Press, 4o ed., 1998. (Primeira edição: 1995).

LAZZARATO, Maurizio. e NEGRI, Antonio. **Trabalho imaterial: formas de vida e produção de subjetividade**. Rio de Janeiro: DP&A, 2001.

LAZZARATO, Maurizio. **Entrevista com Maurizio Lazzarato**. Instituto Humanitas Unisinos, 2011. Disponível em: <<http://www.ihu.unisinos.br/noticias/39543-atualmente-vigora-um-capitalismo-social-e-do-desejo-entrevista-com-maurizio-lazzarato>>. Acesso em: 15 mai. 2014.

LEFEBVRE, Henri. **A produção do espaço**. Belo Horizonte: IGC/UFMG (versão preliminar para estudos; tradução: Sérgio Martins e Doralice Pereira), 2007.

- LEFEBVRE, Henri. **A revolução urbana**. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2008a.
- LEFEBVRE, Henri. **Espaço e política**. Belo Horizonte, Editora UFMG, 2008b.
- LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. 5ª edição. São Paulo, Centauro Editora, 2010.
- LEFEBVRE, Henri. **The production of space**. 3a. Edição. Oxford: Blackwell, 1991.
- LEMOS, Maurício B. **Espaço e capital: um estudo sobre a dinâmica centro X periferia**. Campinas, 1988. (Tese de doutoramento, IE/Unicamp)
- LETÍCIA, Júnia. **Construtoras, incorporadoras e loteadores buscam novas oportunidades no entorno de BH**. Jornal Lugar Certo/Estado de Minas, Belo Horizonte, 08 abril 2013. Online. Disponível em: <http://estadodeminas.lugarcerto.com.br/app/noticia/noticias/2013/04/08/interna_noticias,47121/construtoras-incorporadoras-e-loteadores-buscam-novas-oportunidades-no-entorno-de-bh.shtml>. Acesso em 25/07/2014.
- LISBOA, Luciane. **Aporte de 20 milhões na região de Nova Lima**. Diário do Comércio, Belo Horizonte, 29 mar. 2014. Online. Disponível em: <http://www.diariodocomercio.com.br/noticia.php?tit=aporte_de_r_20_bilhoes_na_regiao_de_nova_lima&id=132821> Acesso em 26/07/2014.
- MAGALHÃES, Felipe N. C. Transformações socioespaciais na cidade-região em formação: a economia geopolítica do novo arranjo espacial metropolitano. 2008. 219f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Instituto de Geociências, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2008.
- MAGALHÃES, Felipe N. C., Vulnerabilidades e risco: entre geografia e demografia Da metrópole à cidade-região: na direção de um novo arranjo espacial metropolitano?. Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais. v.10, n.2, p. 9-27, nov. 2008.
- MARQUES, M. I. M., MARANDOLA JR., E. A teoria da produção do espaço de henri lefebvre: em direção a uma dialética tridimensional. **GEOUSP – espaço e tempo**. n.32, p.89-109, jan./jun. 2012.
- MARX, Karl. *O Capital*. Crítica da economia política. 15. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1996, 3v.
- MENDONÇA, Jupira Gomes de. 2008. Estrutura socioespacial nos anos 2000: há algo de novo? In: MENDONÇA, J.G. de. ANDRADE, L.T, de, FARIA, C.A (orgs). *Metrópole: território, sociedade e política. O caso da Região Metropolitana de Belo Horizonte*. Belo Horizonte: Editora PUC Minas/ Observatório das Metrópoles,
- MINAS GERAIS. Governo de Minas. **Belo Horizonte multi-modal corridor**: Strutural plan: report. 2010. Online. Disponível em: <<http://www.globalurban.org/MG/7%20-%20Relatrio%20de%20Planejamento%20Urbano%20-%20Jurong.pdf>>. Acesso em: 20 jul. 2014.
- MONTE-MÓR, Roberto Luís. 1994. Urbanização extensiva e lógicas de povoamento: um olhar ambiental. In: Santos, M.; Souza, M. A.; Silveira, M. L. 1994. *Território, globalização e fragmentação*. São Paulo: HUCITEC/ANPUR, pp. 169 - 181.

- MONTE-MÓR, Roberto Luís. As teorias urbanas e o planejamento urbano no Brasil
- MONTE-MÓR, Roberto Luís. O que é o urbano no mundo contemporâneo?. Revista Paranaense de Estudos Desenvolvimento. n.11, p. 9-18, jul/dez. 2006.
- MUMFORD, Lewis. **A cidade na história: suas origens, transformações e perspectivas.** 4ª edição. São Paulo: Martins Fontes, 1998.
- MUMFORD, Lewis. **A Cidade na História.** 4ª edição. São Paulo: Editora Martins Fontes, 1998.
- NEGRI, Antonio. **A constituição do Comum.** Tradução: Fábio Malini. Disponível em: <http://fabiomalini.wordpress.com/2007/03/25/a-constituicao-do-comum-por-antonio-negri/>. Acesso em: 15 mai. 2014. 2005.
- NEGRI, Antônio. **Cinco lições sobre o Império.** Tradução de Alba Olmi. Rio de Janeiro: DP&A, 2003.
- NEGRI, Antonio. Para uma definição ontológica da Multidão. **Lugar Comum: estudos de mídia cultura e democracia.** n°.19-20, p.15-26, jan./jun. 2004.
- PARR, J. B. **The location of economic activity: central place theory and the wider urban system.** In: McCANN, P. (ed.) Industrial location economics, Cheltenham/Northampton: Edward Elgar, 2002.
- PELBART, Peter Pál. **Vida Capital: Ensaio de biopolítica.** São Paulo: Iluminuras, 2011.
- PORTAL VGV. **Concreto lança empreendimento multiuso para atender crescimento urbano da centralidade Sul de Belo Horizonte.** Belo Horizonte, 20 fev. 2014. Online. Disponível em <<http://www.portalvgv.com.br/site/concreto-lanca-empreendimento-multiuso-para-atender-crescimento-urbano-da-centralidade-sul-de-belo-horizonte/>>. Acesso em 26/06/2014.
- SÁNCHEZ, Fernanda. **A Reinvenção das Cidades para um Mercado Mundial.** Chapecó: Editora Argos, 2003.
- SANSON, Cesar. Liinc em Revista, v.5, n.2, setembro, 2009, Rio de Janeiro, <http://www.ibict.br/liinc>
- SANTOS. Milton. **Da totalidade ao lugar.** São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2008.
- SASSEN, Saskia. **As Cidades na Economia Mundial.** São Paulo, Studio Nobel, 1998
- SASSEN, Saskia. **The global city: New York, London, Tokyo.** Princeton: Princeton University Press. 1991
- SCHMID, Christian. A teoria da produção do espaço de Henri Lefebvre: em direção a uma dialética tridimensional. **GEOUSP – espaço e tempo.** Tradução: Marta Inez Medeiros Marques e Marcelo Barreto. n.32, p.89-109, 2012.

SILVA, F. F. **Centralidade e impactos regionais de política monetária: um estudo dos casos brasileiros e espanhol**. Tese (doutorado em Economia). UFMG, Belo Horizonte, 2012.

SILVA, William Ribeiro da. **Centro e centralidade: uma discussão conceitual. Formação**, Presidente Prudente, n. 8, 2001.

SMITH, Neil. A gentrificação generalizada: de uma anomalia local à regeneração urbana como uma estratégia urbana global”. In BIDOU-ZACHARIASEN (org.). **De volta à cidade**. São Paulo: Annablume, 2006.

SOJA, Edward. **Geografias pós-modernas: a reafirmação do espaço na teoria social crítica**. Rio de Janeiro: Editora Zahar, 1993.

SOJA, Edward. **Postmetrópolis: estudos críticos sobre las ciudades e regiones**. Tradução Verônica Handel e Mônica Cifuentes. Madrid: Editora Traficante de Sueños, 2008.

SOTO, Pablo. Mapping the commons. 2014. Disponível em: < <http://mappingthecommons.net/pt/hipotese/> >. Acesso em: 18/06/2014.

SOUZA, Marcelo Lopes de. **Mudar a Cidade: uma introdução Crítica ao planejamento e à gestão Urbanos**. 8ª edição. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2011.

SPOSITO, E. S.; SPOSITO, M. E. B.; SOBERBO, O. (Org.). **Cidades Médias: produção do espaço urbano e regional**. São Paulo: Expressão Popular, 2006.

SPOSITO, Eliseu Savério (Org.). **Produção do espaço e redefinições regionais**. A construção de uma temática. Presidente Prudente: GASPERR, 2005.

SPOSITO, M. E. B. (Org.). **Textos e Contextos para a leitura geográfica de uma cidade média**. Presidente Prudente: UNESP/GASPERR, 2001.

TONUCCI FILHO, João Bosco Moura e MONTE-MÓR, Roberto Luís. Avanços e desafios ao planejamento metropolitano: o caso do PDDI-RMBH. In: ENCONTROS NACIONAIS DA ANPUR, 2013. **Anais eletrônicos**. v.15. ANPUR, 2013. Disponível em: < <http://www.anpur.org.br/revista/rbeur/index.php/anais/article/view/4310> >. Acesso em: 22/07/2014.

TONUCCI, João Bosco Moura. **Cidade Fractal: transformações recentes na região metropolitana de Belo Horizonte**. [2009], 21f. (Trabalho apresentado no XIII Encontro da Associação Nacional de Pós-graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional, 2009, Florianópolis, SC).

TRINDADE, Carlos Roberto Calenti. Biopoder, Biopolítica e o Overmundo. In: II **Simpósio Nacional da Associação Brasileira de Pesquisadores em Cibercultura – ABCiber**. **Anais...** São Paulo, 2008. Disponível em <<http://www.cencib.org/simposioabciber/PDFs/CC/Carlos%20Roberto%20Calenti%20Trindade.pdf>>. Acesso em 20 maio 2014.

UFMG. **Macrozoneamento Metropolitano**. Produto 1. Marco teórico metodológico e definição das áreas temáticas afets ao interesse metropolitano. Belo Horizonte: UFMG, 2014.

UFMG. **Plano Diretor de Desenvolvimento Metropolitano**. Produto 1 – Relatório Final - Definição das Propostas de Políticas Setoriais, Projetos e Investimentos Prioritários (em seis volumes). Belo Horizonte: UFMG, 2011.

UTSCH CORRÊA, Ana Carolina. **Planejamento e gestão metropolitana de Belo Horizonte: a construção de uma política pública**. Dissertação (mestrado em Arquitetura e Urbanismo). UFMG, Belo Horizonte, 2013.

VAINER, Carlos. B. **As Escalas de Poder e o Poder das Escalas: O que pode o poder local?**. In: Planejamento e Território – Ensaios sobre a Desigualdade – Cadernos IPPUR-UFRJ 2001-2/2002-1. Rio de Janeiro: IPPUR-UFRJ – DP&A Editora, 2002.

VAINER, Carlos. B. **Pátria, empresa e mercadoria. Notas sobre a estratégia discursiva do planejamento estratégico urbano**. In: ARANTES, O.; VAINER, C.; MARICATO, E. *A cidade do pensamento único. Desmanchando consensos*. Petrópolis: Editora Vozes, 2000.

VELHO, O. G. (org). **O fenômeno urbano**. Rio de Janeiro: Zahar, 1973.

VILLAÇA, Flávio. **Espaço intra-urbano no Brasil**. São Paulo: Studio Nobel, 1998.

VIRNO, Paulo. **A gramática da multidão: para uma análise das formas de vida contemporâneas**. Tradução: Leonardo Retamoso Palma. Rio Grande do Sul, 2003.

WHITACKER, A. M. **Reestruturação urbana e centralidade em São José do Rio Preto-SP**. 2003. Tese (Doutorado em Geografia) – Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente, 2003.