

LUIZ EDUARDO SOARES DE ARAÚJO

**A CENTRALIDADE METROPOLITANA VETOR SUL:
da vocação do Jardim Canadá ao intento do CSul**

Belo Horizonte
Escola de Arquitetura da UFMG
2016

LUIZ EDUARDO SOARES DE ARAÚJO

**A CENTRALIDADE METROPOLITANA VETOR SUL:
da vocação do Jardim Canadá ao intento do CSul**

Dissertação apresentada como requisito do Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Minas Gerais, como etapa final para obtenção do título de Mestre em Arquitetura e Urbanismo.

Área de concentração: Teoria, Produção e Experiência do Espaço

Linha de pesquisa: Planejamento e Dinâmicas Socioterritoriais.

Orientadora: Prof. Dra. Fernanda Borges de Moraes

Belo Horizonte
Escola de Arquitetura da UFMG

2016

**Aos meus pais,
meus maiores incentivadores ao longo da vida.**

AGRADECIMENTOS

A minha orientadora, Prof. Dra. Fernanda Borges de Moraes, que acreditou em mim, pela confiança em meu trabalho e pela dedicação e amizade durante todo o curso.

À Prof. MSc. Iracema Generoso de Abreu Bhering, pelo incentivo e apoio nos momentos de dúvida e parceria no aprendizado de ensinar.

Ao Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo (NPGAU), por disponibilizar infraestrutura e apoio, que fazem toda diferença na formação de seus pós-graduandos.

A FAPEMIG, pelo apoio concedido através da bolsa de mestrado.

Aos meus amigos de longa data, que me conheceram quando só usava roupas de uma cor e tinha um cabelo estranho, e mesmo assim se tornaram grandes companhias. Mesmo depois da graduação, não se esqueceram de mim e estão dispostos sempre a ajudar.

Aos amigos que fiz na Universidade Federal de Viçosa. Aqueles que me tiram de casa rumo a programas furados ou ótimos. Que me deram um pouco do “inesperado” e tornam a vida mais leve.

Aos amigos que moram longe, seja nos Estados Unidos ou Brasil, em Florianópolis, no Rio de Janeiro, em Colatina ou onde o Judas perdeu as botas, que mesmo distantes fisicamente estão dispostos a ouvir, ajudar e rir, seja meio-dia ou meia-noite.

Aos amigos de perto – Mariana, Ouro Preto, Belo Horizonte, Viçosa –, que entre idas e vindas, caronas e viagens de Pássaro Verde, me deram apoio, abrigo, ombros amigos e foram minhas essenciais apoiadores nessa jornada.

Aos colegas que fiz nestes dois anos de curso, pelas conversas, incentivo e aprendizado construído em conjunto.

Aos funcionários da Prefeitura de Nova Lima, do CSul, da Universidade Federal de Minas Gerais, da Fundação Israel Pinheiro, do Governo de Minas Gerais, que cederam seu tempo e contribuíram de forma fundamental para elaboração desse estudo.

Enfim, a todos que de forma direta ou indireta participam da minha vida, me ensinando a vivenciar o relacionamento humano.

SUMÁRIO

RESUMO	7
ABSTRACT	8
RESUMEN	9
LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS	10
LISTA DE FIGURAS	11
INTRODUÇÃO.....	14
CAPÍTULO 1 - O PLANO DIRETOR DE DESENVOLVIMENTO INTEGRADO DA REGIÃO METROPOLITANA DE BELO HORIZONTE (PDDI-RMBH)	26
1.1 A LÓGICA DO VETOR SUL DA RMBH.....	38
1.2 A QUESTÃO AMBIENTAL E OS CONFLITOS COM A EXPANSÃO METROPOLITANA NO VETOR SUL	44
1.3 A PROPOSTA DA REESTRUTURAÇÃO POLICÊNTRICA DA RMBH	57
CAPÍTULO 2 – JARDIM CANADÁ: DE LOTEAMENTO ESQUECIDO À CENTRALIDADE URBANA	68
2.1 JARDIM CANADÁ: DO ABANDONO À CONTEMPORANEIDADE DINÂMICA.....	72
2.2 A PRODUÇÃO DO ESPAÇO: USOS E OCUPAÇÃO DO SOLO NO JARDIM CANADÁ.....	80
CAPÍTULO 3 – CSUL: DO ESTILO DE VIDA SUBURBANO ESTADUNIDENSE À IDEALIZAÇÃO DE UMA NOVA CIDADE	88
3.1 O IDEAL SUBURBANO DO MERCADO: ALPHAVILLE LAGOA DOS INGLESES	90
3.2 “SER ELEGANTE É DIFERENTE DE SER ELITISTA”: O PROJETO CSUL .	96
3.3 “CRIAÇÃO” DE UMA NOVA CIDADE: DAS INTENÇÕES ÀS PERSPECTIVAS	100
CAPÍTULO 4 – A CENTRALIDADE SUL: DA PROPOSTA DO PDDI-RMBH E MZ- METROPOLITANO À REALIDADE TRILHADA	108
4.1 A CENTRALIDADE REGIONAL DO JARDIM CANADÁ.....	113
4.2 TIPO “ALPHAVILLE LAGOA DOS INGLESES”.....	117

4.3 MAIS DO MESMO: CONCLUSÃO	119
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	127

RESUMO

Esta dissertação constitui-se em um estudo sobre as perspectivas de transformação territorial do Vetor Sul da Região Metropolitana de Belo Horizonte (RMBH). O Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado da Região Metropolitana de Belo Horizonte (PDDI-RMBH) apresenta propostas para duas centralidades metropolitanas hierarquizadas no Vetor Sul, uma no bairro Jardim Canadá e outra em uma área não explicitamente indicada no território, mas com evidências que apontam a região do empreendimento Alphaville-Lagoa dos Ingleses, ambas no município de Nova Lima.

Partindo do contexto em que foi elaborado o PDDI-RMBH – seus objetivos, importância e diretrizes –, observa-se um percurso e intenções fortemente baseados em perspectivas de estreita cooperação entre o ente metropolitano e os municípios da RMBH. No conjunto das análises e propostas, o Vetor Sul configura o recorte espacial geral de investigação nesta dissertação, em razão de suas especificidades ambientais, econômicas e simbólico-culturais bem como pelos conflitos evidentes e latentes, inclusive aqueles que confrontam perspectivas municipais e metropolitanas.

O Jardim Canadá, um bairro isolado do município de Nova Lima, foi alvo de estudos mais aprofundados, considerando sua história de mais de meio século, as transformações que veio sofrendo bem como o potencial real e prognosticado de centralidade local/microrregional no contexto da expansão urbana no Vetor Sul do território metropolitano. A abordagem em relação ao empreendimento Alphaville Lagoa dos Ingleses – de origem, mais recente e com perspectivas de assunção do papel de centralidade metropolitana–figura como elemento importante no contexto das discussões empreendidas nesta dissertação ao possibilitar um paralelo com o Jardim Canadá, com o intuito de avaliar sua real vocação polarizadora à luz do cenário metropolitano atual; das propostas do Plano Diretor de Desenvolvimento Metropolitano da Região Metropolitana de Belo Horizonte (PDDI-RMBH), incluindo seu detalhamento apresentado do Macrozoneamento Metropolitanos (MZ-RMBH) e suas implicações.

A partir dos dados levantados e análises realizadas sobre os processos de urbanização em curso no Vetor Sul e a perspectiva de novos empreendimentos imobiliários na região, foi possível avaliar o PDDI-RMBH, em sua abordagem e intenções em relação ao Vetor Sul, identificando contradições e as perspectivas futuras.

Palavras chave: Jardim Canadá, Vetor Sul, CSul, Centralidade, Metropolitana, Belo Horizonte, PDDI-RMBH, RMBH, dinâmica espacial.

ABSTRACT

This dissertation consists in a study about the perspectives of territorial transformation in the South Vector of the Belo Horizonte Metropolitan Area (RMBH). The Metropolitan Development Master Plan of the Belo Horizonte Metropolitan Area (PDDI-RMBH) presents propositions for two metropolitan centralities hierarchic on the South Vector, one on the Jardim Canada neighborhood and other in an area not clearly indicated on the territory, but with evidencies that point to the Alphaville – Lagoa dos Ingleses enterprise area, both on the city of Nova Lima.

About context in which the PDDI-MRBH was created - its objectives, importance and guidelines -, it's possible to notice a path and intentions heavily based on prospects of close cooperation between the metropolitan being and the RMBH municipalities. In the group of the analyzes and propositions, the South Vector is the general territorial clipping

of research in this dissertation, due to its environmental, economic and symbolic-cultural specificities as well as the obvious and latent conflicts, including those that confront municipal and metropolitan perspectives.

The Jardim Canadá, an isolated neighborhood in the city of Nova Lima, was the subject of further study, considering its history of over half a century, the transformations that it has been going through and the real and predicted potential of local / microregional centrality in the context of the urban expansion on Southern vector of the metropolitan territory. Although not becoming another case study, the approach to the Alphaville Lagoa dos Ingleses enterprise /real state development - more recent origin and with prospects of taking over the role of metropolitan centrality - figures as an important element in the context of the undertaken discussions in this dissertation when it allows a parallel to the Jardim Canadá, in order to assess its real polarizing vocation in the light of the current metropolitan scene; the propositions of the Metropolitan Development Master Plan of the Belo Horizonte Metropolitan Area (PDDI-RMBH), including its presented details of Metropolitan Macro zoning (MZ-RMBH) and its implications.

From the data collected and the analysis of the ongoing processes of urbanization in the South Vector and the prospect of new real estate developments in the region, it was possible to evaluate the PDDI-RMBH in its approach and intentions in relation to the South Vector, identifying contradictions and future prospects.

Keywords: Jardim Canadá, South Vector, C-Sul, Centrality, Metropolitan, Belo Horizonte, PDDI-RMBH, RMBH, spatial dynamics.

RESUMEN

Esta disertación se constituyó en un estudio de las perspectivas de transformación territorial del Vetor Sul de la Região Metropolitana de Belo Horizonte (RMBH). El Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado de la Região Metropolitana de Belo Horizonte (PDDI-RMBH) presenta propuestas para dos centralidades metropolitanas jerárquica del Vetor Sul, una en el barrio Jardim Canadá y otra en una área no explícitamente indicada en el territorio, pero con evidencias que apuntan la región del emprendimiento Alphaville-Lagoa dos Ingleses, las dos en la ciudad de Nova Lima.

Partiendo del contexto en que fuera desarrollado el PDDI-RMBH – sus objetivos, importancia y directrices –, se nota una ruta y intenciones fuertemente basadas en perspectivas de estrecha cooperación entre el ser metropolitano y ciudades de la RMBH. En el conjunto de las análisis e propuestas, el Vetor Sul configura el recorte espacial general de investigación en esta disertación, en razón de sus especificidades ambientales, económicas y simbólico-culturales, bien como por los conflictos evidentes y latentes, incluso aquellos que confrontan perspectivas municipales y metropolitanas.

El Jardim Canadá, un barrio aislado de la ciudad de Nova Lima, fue alvo de estudios con más profundidad, em vista de su historia de más de medio siglo, las transformaciones que vinieron sufriendo bien como el potencial real y pronosticado de centralidad local/microrregional en el contexto de la expansión urbana en el Vetor Sul del territorio metropolitano. Aunque no se convierta en otro estudio de caso, el enfoque en relación al emprendimiento Alphaville Lagoa dos Ingleses – de origem, más reciente y con perspectivas de elevación del papel de centralidad metropolitana – figura como elemento importante en el contexto de las discusiones emprendidas en esta disertación al permitir un paralelo con el Jardim Canadá, con la intención de evaluar su real vocación polarizadora a la luz del escenario metropolitano actual; de las propuestas del Plano Diretor de Desenvolvimento Metropolitano de la Região Metropolitana de Belo Horizonte (PDDI-RMBH), incluyendo su detallamiento presentado del Macrozoneamento Metropolitanos (MZ-RMBH) y sus implicaciones.

A partir de los datos citados y análisis hechas en los procesos de urbanización en curso en el Vetor Sul y la perspectiva de nuevos emprendimientos bienes raíces en la región, fue posible evaluar el PDDI-RMBH, en su enfoque y intenciones en relación al Vetor Sul, identificando contradicciones y las perspectivas futuras.

Palabras clave: Jardim Canadá, Vetor Sul, C-Sul, Centralidade, Metropolitana, Belo Horizonte, PDDI-RMBH, RMBH, dinamica espacial.

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

APA SUL	Área de Preservação Ambiental da Região Sul da Região Metropolitana de Belo Horizonte
APP	Área de Proteção Permanente
CODAP	Consórcio de Desenvolvimento do Alto Paraopeba
CODEMA	Conselho Municipal de Defesa do Meio Ambiental
CONAMA	Conselho Nacional do Meio Ambiente
COPAM	Conselho Estadual de Meio Ambiente
EC	Estatuto da Cidade
EIA/RIMA	Estudo de Impacto Ambiental/Relatório de Impacto Ambiental
FEAM	Fundação Estadual do Meio Ambiente
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
JC	Jardim Canadá
LC	Lei Complementar
LPOUS	Lei de Parcelamento, Ocupação e Uso do Solo
PLAMBEL	Planejamento da Região Metropolitana de Belo Horizonte
PMNL	Prefeitura Municipal de Nova Lima
PD	Plano Diretor
PDDI-RMBH	Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado da Região Metropolitana de Belo Horizonte
RMBH	Região Metropolitana de Belo Horizonte
RPPN	Reserva Particular do Patrimônio Natural
MZ-RMBH	Macrozoneamento da Região Metropolitana de Belo Horizonte

LISTA DE FIGURAS

- Figura 1- Reprodução de esquema da proposta de reestruturação territorial da RMBH, que “visa criar as condições para a implementação de uma estratégia de descentralização concentrada e seletiva, para que se passe 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 multi-modal”. 15
- Figura 2 - Imagem de Satélite mostrando a área abarcada pelo Vetor Sul da RMBH, com destaque para o entorno das rodovias BR-040 e BR 356 e para a localização do bairro Jardim Canadá e do Alphaville Lagoa dos Ingleses. 19
- Figura 3- Rede de centralidades na RMBH (diagnóstico), com destaque para o Vetor Sul, indicando o Jardim Canadá como centro local e, em articulação com a BR-040, os lugares simbólicos Alphaville, Retiro do Chalé, Macacos e Casa Branca. 20
- Figura 4 - Proposta de Reestruturação Territorial Metropolitana, indicando o Jardim Canadá como sub-centro metropolitano, com a BR-040 configurando o eixo de estruturação metropolitana que o articula ao Centro Metropolitano Sul, no entorno do entroncamento da BR-040 com a BR-356 (Estrada do Ouro), onde se localiza o Alphaville. Embora, bairros como o Jardim Canadá e empreendimentos residenciais de porte do Alphaville-Lagoa dos Ingleses tenham sido mencionados nos primeiros relatórios do processo de elaboração do PDDI-RMBH com a indicação de centralidade, a chamada Centralidade Sul apresentou-se, nos relatórios finais, como uma intenção sem local claramente definido. 21
- Figura 5 - Mapa apresentando seus 34 municípios da RMBH e os 16 municípios que compõem o colar metropolitano. 27
- Figura 6 - Delimitação das ZIM propostas para a RMBH, conforme MZ -RMBH 37
- Figura 7 - Mapa síntese do interesse ambiental no território da RMBH, classificado segundo critérios de graus de importância/interesse. 45
- Figura 8 - Cotejamento da mancha de alto e médio alto interesse ambiental com as ZIM Serras, Vetor Sul e Gandarela. 46
- Figura 9 - Mapa síntese da atratividade imobiliária/expansão urbana no território da RMBH, classificado segundo critérios de graus de importância/interesse. 47
- Figura 10 - Mapa síntese do das informações cruzadas das áreas de interesse ambiental com atividade imobiliária/ocupação urbana, acrescido de dados multicritérios para cercar a combinação. Observa-se o grande adensamento urbano junto à capital belorizontina, na porção central da RMBH e grandes massas vegetadas ainda preservadas, concentradas na porção sul e norte da RMBH. 48
- Figura 11 - Limites da ZIM Serras 49

- Figura 12 - Porção Central da ZIM Serras 51
- Figura 13 - Limites da ZIM Vetor Sul 53
- Figura 14 - Porção da ZIM Vetor Sul na qual se utilizou como critério o limite do Parque Estadual da Serra do Rola-Moça. 55
- Figura 15 - Mapa apresentando a rede de centralidades metropolitanas existentes e seus principais vínculos. Destacados, na legenda, observa-se que, no vetor Sul, o Jardim Canadá figura como centralidade de 3º nível (centro local) e a região do Alphaville como 4º(lugar simbólico). 60
- Figura 16 - Hierarquia da rede de centralidade da RMBH. Nesta proposta, a região de Alphaville seria alçada à categoria de centro metropolitano, equiparando-se, a oeste, a Betim, e ao norte, a Ribeirão das Neves. Já o Jardim Canadá figura como subcentro metropolitano, junto com Venda Nova-São Benedito; Barreiro-Eldorado (Contagem), Sabará e um novo centro Leste, em Ravena (Sabará). 63
- Figura 17 - Área de influência da Centralidade Sul da RMBH, com destaque para os dois núcleos principais no Jardim Canadá e próximo ao Alphaville, bem como para o vetor de estruturação metropolitana ao longo da BR-040, “prenunciando a formação de uma nova polarização terciária ao longo da BR-040, que deve se consolidar com os investimentos viários previstos para a região”, segundo o PDDI-RMBH. 66
- Figura 18 - Imagem de Satélite mostrando a localização do bairro Jardim Canadá e do Alphaville Lagoa dos Ingleses em relação à BR-040, em referência à Fig. 16, anterior. 67
- Figura 19 - Localização do município de Nova Lima, na área central do Estado de Minas Gerais. 68
- Figura 20 - Mapa apresentando as áreas urbanizadas no município de Nova Lima, em referência a época de aprovação dos loteamentos que as compõe. Destaca-se a fragmentação urbana no território municipal e a localização de diversos loteamentos com acesso pela rodovia BR-040, locada no sentido norte-sul na borda oeste municipal. 71
- Figura 21 - Cópia da Planta aprovada do loteamento Jardim Canadá em Janeiro de 1956 (à esquerda), com detalhe para o carimbo de aprovação municipal (à direita). 72
- Figura 22 - Mapa do Município de Nova Lima, com destaque para as áreas urbanizadas até 2006. 77
- Figura 23- Mapa da Região Metropolitana de Belo Horizonte, com seus principais acessos viários. 78

- Figura 24 -Município de Nova Lima com destaque para as áreas mais adensadas populacionalmente. 79
- Figura 25 - Mapa do zoneamento urbano do Bairro Jardim Canadá, segundo Prefeitura de Nova Lima (2010). 83
- Figura 26 - Situação atual do Loteamento jardim Canadá, segundo Prefeitura de Nova Lima (2010). 85
- Figura 27 - Ilustração acerca da ocupação do Loteamento Jardim Canadá, conforme dados fornecidos pela Prefeitura de Nova Lima (2010). Chamamos a atenção para a relação entre os lotes vagos e ocupados. 86
- Figura 28 - Mapa ilustrativo da divisão dos condomínios horizontais e seus usos no empreendimento Alphaville Lagoa dos Ingleses. 95
- Figura 29 - Mapa ilustrativo apresentando o Masterplan do empreendimento CSul com proposta de usos da área contígua à Lagoa dos Ingleses, BR-040 e BR-356. 100
- Figura 30 - Mapa da RMBH com destaque para a localização da ADE Alphaville e Entorno na borda sul do território metropolitano. 106
- Figura 31 - Prospecção da expansão urbana na RMBH até 2050, com destaque para o Vetor Sul. 113

INTRODUÇÃO

Sobretudo nas últimas décadas, a cidade contemporânea vem sofrendo transformações ainda mais avassaladoras do que as verificadas ao longo de todo século passado, com destaque para os processos de expansão urbana e rearranjos na estruturação de seus territórios em suas interações intra e interurbanas. Na dinâmica urbana contemporânea, a metropolização ganha evidência: um grande território transformado, (des)integrado e interdependente, que avança sua mancha urbanizada além das divisas políticas e barreiras geográficas.

O Brasil é um país predominantemente urbano e as grandes metrópoles são cada vez mais populosas, mantendo-se como as maiores atradoras de investimentos e geradoras de capital. Belo Horizonte, em menos de um século, converteu-se em polo de uma das maiores e mais importantes regiões metropolitanas do país, sendo que sua influência e expansão urbana continua avançando. Neste contexto, o aumento populacional, o crescimento das demandas de espaços e serviços para prover uma população cada vez mais crescente vem contribuindo para o espraiamento de seu tecido urbano, nem sempre do modo mais adequado.

A Região Metropolitana de Belo Horizonte (RMBH) tem expandido sua mancha urbana para muito além do município-polo, implicando extensos territórios conurbados e expressivo movimento pendular. A complexidade e ampliação dos problemas metropolitanos evidenciou a necessidade de revisão das formas de gestão e planejamento. Neste contexto, a elaboração do Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado (PDDI-RMBH) visou, dentre vários aspectos, reverter a lógica monocêntrica do município-polo, estimulando a criação de novos centros e subcentros bem como o fortalecimento dos existentes, em uma perspectiva de multipolarização em diferenciados graus, dado o crescente quadro de interdependência que caracteriza a dinâmica de vida na metrópole. A multipolaridade baseia-se na ideia de minimizar os grandes deslocamentos e aproximar residência, trabalho e serviços, de modo a melhorar a qualidade de vida da população

Contanto com a participação dos municípios integrantes da RMBH, a elaboração do PDDI-RMBH teve, como sequência e detalhamento de suas propostas, a elaboração do Macrozoneamento Metropolitano (MZ-RMBH). Na proposição de reestruturação territorial – partindo da situação de uma metrópole monodispersa para a condição de metrópole policompacta (FIG. 01) –, destaca-se a promoção de novas centralidades, constante no PDDI-RMBH e mais bem definida no MZ-RMBH.

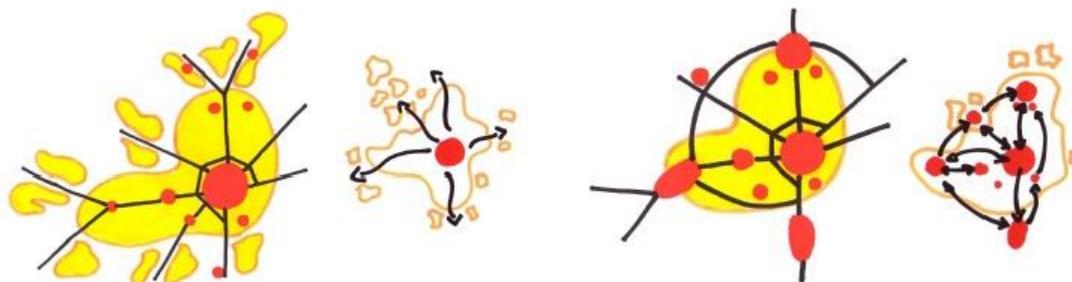


Figura 1- Reprodução de esquema da proposta de reestruturação territorial da RMBH, que “visa criar as condições para a implementação de uma estratégia de descentralização concentrada e seletiva, para que se passe de uma estrutura monocêntrica, com um sistema de transporte radial e convergente para um único centro, para uma estrutura policêntrica, organizada em torno de uma rede de mobilidade multi-modal”.

Fonte: UFMG/CEDEPLAR. PDDI – RMBH. Relatório de Definição das Propostas de Políticas Setoriais, Projetos e Investimentos Prioritários; Sumário Executivo. Belo Horizonte, abril de 2011. p. 12 (reprodução da Figura 1).

Panerai propõe reconhecer as potencialidades de não considerar a aglomeração urbana apenas a partir do seu centro “histórico”, porém considerar sua fragmentação e ler a cidade a partir de suas ligações. Hoje, os elementos constituintes dos centros migraram para os novos sub-centros, novos polos, porém as ligações dos diferentes polos devem ser adequadas, de modo a não o isolar do todo urbano.

O investimento em linhas de mobilidade, o melhoramento das estradas e as opções de transporte público são fatores cruciais ao desenvolvimento dos polos. Se estes não estiverem bem conectados, a dependência do centro “histórico”, continua, discorre Panerai. Também não basta estimular novos polos, mas desenvolvê-los, de modo que se articulem e não se isolem em setores.

A necessidade de mais espaço para se habitar leva as pessoas a transporem os limites pré-existent: naturais (rios, montanhas, vales), construídos (autoestradas, muralhas, canais) ou administrativos. Outro limite que é frequentemente rompido é o dos perímetros urbanos vigentes, em que, na busca por locais próximo aos serviços, as pessoas se fixam em áreas sem infraestrutura urbana junto aos subúrbios. Romper tais limites traz consequências sociais e estruturais. Com a ausência de controle sobre a expansão urbana, a malha viária pode se mostrar insuficiente, problemas relacionados à saúde pública podem surgir, ou mesmo ocasionar acidentes por causas naturais (como desmoronamento e enchentes).

Essas modificações afetam a estrutura física da cidade. Elas pressupõem que a cada etapa do desenvolvimento econômico e demográfico de uma aglomeração corresponda uma adaptação morfológica. No passado, uma adaptação dessa

ordem podia ser feita gradualmente, com ou sem intervenção de autoridades; contudo, desde a industrialização, só é realizada à custa de um controle rigoroso de urbanização. (PANERAI, 2006, p.71)

À transposição das barreiras que limitam a cidade faz-se necessário acompanhamento: dar características urbanas adequadas às novas áreas de ocupação, bem como reorganizar as polaridades existentes. Além de problemas fundiários, o controle sobre a malha urbana pressupõe planejamento sobre o conjunto da aglomeração.

A polarização é um fenômeno natural das cidades. Cabe ao poder público ordená-la ou conduzi-la. Deve-se, principalmente, ao deslocamento dos serviços para as zonas periféricas, seguida do adensamento populacional nas áreas de entorno. O fenômeno existe desde que as cidades começaram a se expandir. Há poucas décadas, o fenômeno tem ganhado atenção especial e visto com um olhar de articulação urbana e não de isolamento. A polarização traz benefícios às cidades, desde que a expansão urbana seja ordenada.

As investigações que buscam compreender os fenômenos de formação e expansão das cidades e mesmo das transformações das grandes cidades têm uma longa história. O modelo capitalista de transformação Fordista atraiu mais pessoas e promoveu o espraiamento físico das cidades, conurbação com as cidades vizinhas e extensão do poder de influência econômico-social.

A partir das décadas de 1930 e 1940, o fenômeno de periurbanização despertou interesse quanto ao novo modo de construção do território urbano. Com variação entre os países, esse fenômeno pode ser observado do ponto de vista do setor terciário despontando como propulsor econômico.

O crescimento populacional promovido pelas oportunidades surgidas nas grandes cidades implica, na maioria das vezes, o adensamento das áreas centrais e deslocamento das populações e atividades econômicas para as periferias, e um de seus efeitos é o surgimento de novos polos. A partir da década de 1940, sendo fortalecido entre 1950 e 1970, é observado um crescente processo de metropolização ocorrendo de forma contínua e com grande rapidez. Surge um novo relacionamento entre a zona rural e a zona urbana, e entre as cidades mais próximas dos municípios polo das metrópoles.

A metrópole apresenta condições de polarização e concentração no território nas escalas local, regional e nacional. Nesse contexto, os espaços metropolitanos se comportam de

modo diferente entre si, com diferentes níveis de integração à dinâmica do tecido urbano. Ao mesmo tempo em que as periferias metropolitanas apresentam ritmos de crescimento maiores e imigração bastante expressiva, estes mesmos núcleos apresentam um incremento populacional ainda muito considerável, ocorrendo uma dispersão populacional para as periferias, com tendência ao espraiamento do tecido urbano (RIBEIRO, 2012).

Em seu artigo “A questão da fronteira das metrópoles e a reorganização regional em seu entorno: reflexões a respeito de mudanças do paradigma da urbanização”, Rainer Randolph destaca:

Manifesta-se, conforme aponta Capel (2002), na escala intra-metropolitana enquanto redefinição de “centralidades”, como deslocamentos de populações e atividades econômicas (comércio, serviços) dos núcleos para as periferias e, em geral, no “espraiamento” urbano (urbansprawl) cujo efeito é o surgimento de múltiplos polos (policentrismo) ao lado do núcleo principal da região. (RANDOLPH, 2011, p.05)

O geógrafo americano Edward Soja propôs, em seu livro “Postmetropolis”¹, uma reflexão acerca das metrópoles no contexto das transformações sócio espaciais contemporânea, sob a tríade de Lefebvre: “festa” + “poder” + “riqueza”. Investigando as principais pesquisas e estudos sobre as transformações recentes das metrópoles, ele discorreu sobre maneiras diferentes de se olhar as transformações do espaço metropolitano a partir de 1960, num contexto econômico e territorial. Sobre as grandes cidades contemporâneas e o processo de urbanização, Soja aponta:

À frente desses desdobramentos, na minha perspectiva, esteve a identificação de um processo de urbanização regional policêntrica, acompanhado por um relativo declínio do que pode ser descrito como um modelo distintamente metropolitano de crescimento e de mudança urbanas. (SOJA, 2013, p.150)

Esse modelo descentralizado, com uma dinâmica social segregada, ao mesmo tempo em que aproxima diversos nichos sociais, promove deslocamentos pendulares não só a fim de trabalho, mas de lazer, etc. aponta a explosão do tecido urbano territorializando um tempo em que o pessimismo e otimismo acontecem, junto com a nostalgia e exuberância, com o desespero e esperança no futuro. A cidade deixa de concentrar a tríade Lefebvriana em um território compacto e distinto e torna-se um aglomerado urbano interdependente. Não se distingue mais rural e urbano, e o que se observa são escalas distintas de urbanização,

¹ O termo pós-metrópole tem um sentido amplo que se refere às diversas mudanças pelas quais passa as cidades nas últimas décadas

alguns aglomerados com mais ou menos serviços urbanos oferecidos, mas distantes de serem a cidade ou o campo segundo os conceitos tradicionais.

Soja (2000) aborda a territorialização das transformações pelas quais passa a cidade/metrópole contemporânea e a denomina de “exópolis”. Por esse termo, o geógrafo define a reestruturação urbana, inclusive em caráter regional, de um tecido que promove a descentralização e re-centralização do espaço urbano, criticando os conceitos tradicionais de subúrbio, extra urbano, rural, etc. Essa abordagem explicita os efeitos da reestruturação da metrópole industrial pós-fordista, que, segundo Soja (2000,), mobiliza uma nova dinâmica territorial, em que a globalização e acesso a informação redefine o modo de ocupar o solo.

Monte-Mór (2003), a partir de Lefebvre, desenvolve essa ideia de urbanização, chamando-a de extensiva, como a metrópole flexível, com múltiplas interdependências locais articuladas a forças reestruturadoras locais distantes. Ainda sobre esse processo, Monte-Mór remete a SOJA (2000), ao apontar que há a explosão da metrópole sobre seu entorno, desconstruindo o conceito de cidade tradicional.

A cidade deixa de ser o espaço tradicional tal como conhecemos, é desconstruída, em um processo de desterritorialização, em que os limites não são definidos, e reterritorialização, em que novos espaços são criados e apropriados para funções distintas no processo socioeconômico de construção urbana. Esse processo altera a centralidade, evidenciando uma policentralidade, promovida pela oferta de serviços e trabalho, que caracteriza uma descentralização, visto que uma área passa a ser influenciada por mais de um centro polarizador.

A expansão metropolitana, caracterizada pela extensão urbana sobre os territórios dos municípios limítrofes e, sobretudo, ao longo dos principais vetores viários é característica dos processos de espraiamento das malhas urbanas das metrópoles brasileiras mais industrializadas. Sua extensão vai além dos núcleos urbanos, se estendendo para os municípios próximos e outras regiões, conforme apresentado por Felipe Magalhães (2006).

O tecido urbano vem se espraiando para além das cidades, abrindo caminho para a urbanização extensiva, desconstruindo as periferias e subúrbios, incorporando a influência regional no processo de construção de um novo território que é influenciado e influencia múltiplas centralidades.

No âmbito da RMBH, esta dissertação tem como recorte espacial de referência, o Vetor Sul, aqui definido como a área que sofre influência direta da BR-040, responsável pela ligação da capital mineira ao Rio de Janeiro e a sudeste do estado, trecho compreendido entre o bairro Belvedere, em Belo Horizonte, e o entroncamento da BR-040 e a BR-356 (Rodovia dos Inconfidentes). Para este vetor, o PDDI-RMBH indica que deve se promover novas centralidades que atendam à demanda em crescimento da população que está se fixando nos loteamentos (convencionais, mas também nos condomínios horizontais ditos fechados) existentes ou que virão a ser implantados, considerando a BR-040 como facilitadora (eixo estruturante) de acesso à Belo Horizonte. Considera-se, em especial, a perspectiva de implantação de grandes projetos encampados pelo mercado imobiliário de expansão e oferta de imóveis e serviços, indicando que a promoção de uma nova centralidade viria suprir as demandas emergentes e futuras, minimizando impactos diretos no centro da capital mineira.

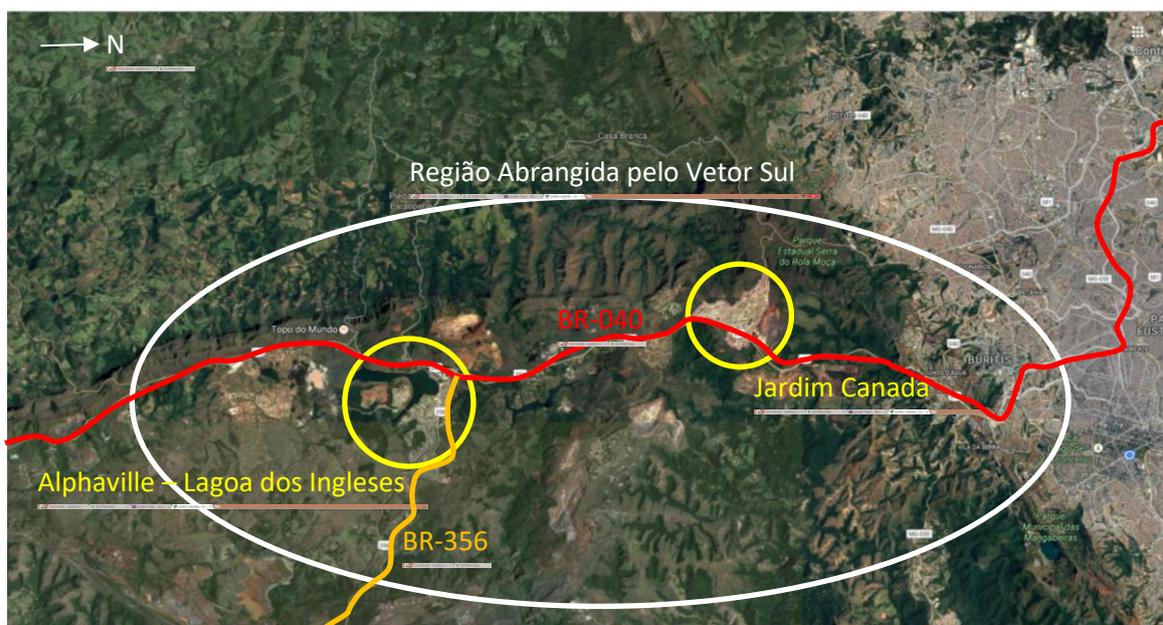


Figura 2 - Imagem de Satélite mostrando a área abarcada pelo Vetor Sul da RMBH, com destaque para o entorno das rodovias BR-040 e BR 356 e para a localização do bairro Jardim Canadá e do Alphaville Lagoa dos Ingleses.

Fonte: Imagem extraída do Google Maps, disponível em < <https://www.google.com.br/maps/@-20.094723,-43.996665,32655m/data=!3m1!1e3>>. Acessado em 03/08/2016.

Analisando em perspectiva a documentação produzida no âmbito do PDDI, o relatório que apresenta as propostas de políticas setoriais, projetos e investimentos prioritários²

² UFMG/CEDEPLAR. **Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado da Região Metropolitana de Belo Horizonte**; propostas de políticas setoriais, projetos e investimentos prioritários. Belo Horizonte; SEDRUMG, v. 1, Maio 2011.

diagnosticou, naquele momento e em relação ao Vetor Sul, que o bairro Jardim Canadá seria um centro local (3º nível) e o empreendimento Alphaville-Lagoa dos Ingleses um lugar simbólico (4º nível), classificação que, na região, se estendeu a Macacos³, Casa Branca⁴ e Retiro do Chalé⁵, apesar de bastante distintos em suas especificidades (FIG. 03). Neste relatório, é mencionado que tanto o Jardim Canadá quanto o Alphaville – “*prenciam a formação de uma nova polarização terciária que deve se consolidar com os investimentos viários previstos para a região*” (UFMG/CEDEPLAR, maio 2011, p. 63).

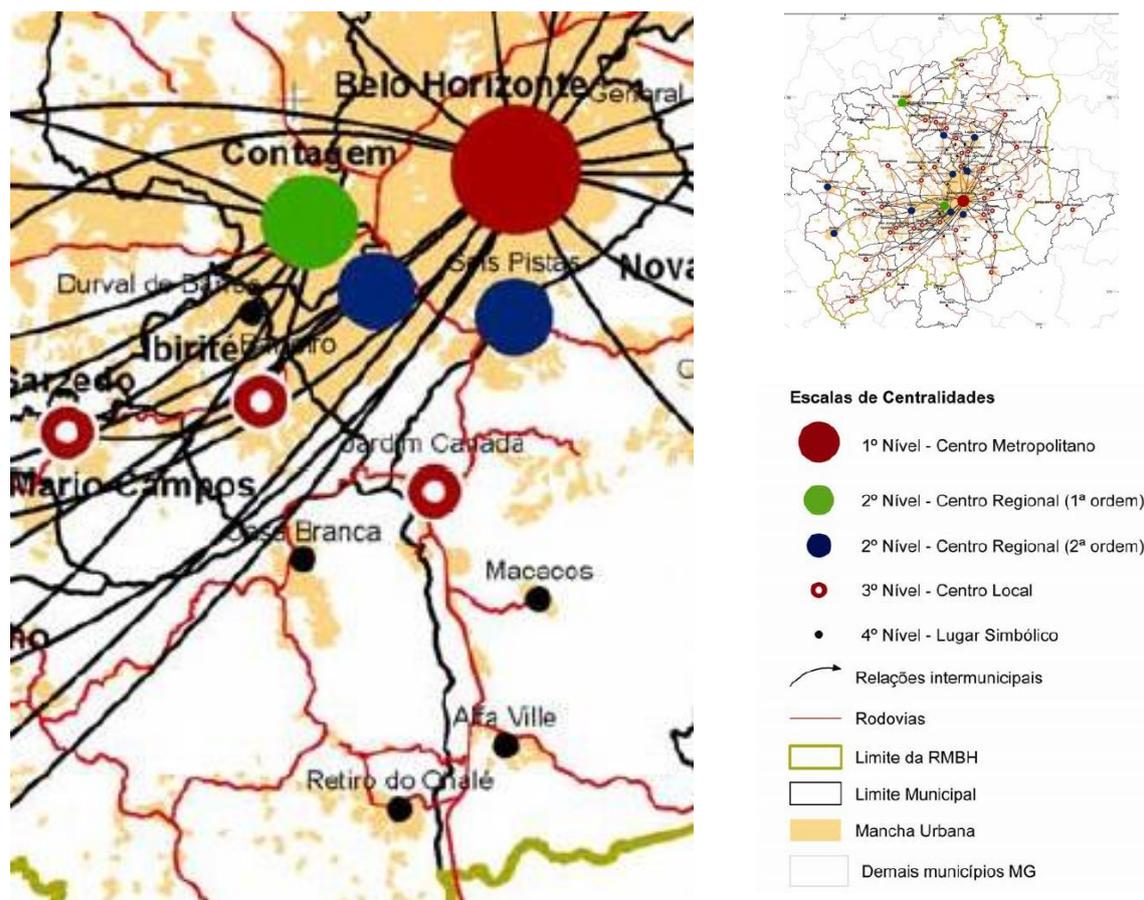


Figura 3- Rede de centralidades na RMBH (diagnóstico), com destaque para o Vetor Sul, indicando o Jardim

³ São Sebastião das Águas Claras, mais conhecido como Macacos, é distrito do município de Nova Lima. De origem colonial, sua fundação remota à segunda década do século XVIII, em razão da descoberta de ouro na região.

⁴ Casa Branca, área urbana localizada no município de Brumadinho, apesar de bastante distante da sede municipal, é um bairro pertencente ao distrito sede, situado no entorno do Parque Estadual da Serra do Rola-Moça. Sua origem tem sido associada às rotas de tropeiros, nos setecentos, mas, atualmente, caracteriza-se pela concentração de pousadas e condomínios horizontais fechados, além de destino turístico, em razão dos atrativos de quatro unidades de conservação nesta região: o Parque Estadual da Serra do Rola Moça; a Área de Proteção Ambiental Sul - APA Sul, a Área de Proteção Especial Catarina - APE Catarina, e a Reserva Particular do Patrimônio Natural Sítio Grimpas - RPPN Sítio Grimpas.

⁵ Retiro do Chalé, localizado no distrito de Piedade do Paraopeba, município de Brumadinho, é um condomínio horizontal fechado, originado do parcelamento da fazenda conhecida como Bragas, ocorrido nos anos de 1980. Estende-se aos pés da Serra da Moeda, no vale do Rio Paraopeba, com acesso pela BR-040. O destaque da região é o chamado Topo do Mundo – a 1500 metros de altitude, na Serra da Moeda –, um sítio de voo livre com vista privilegiada da região serrana, contando com apoio de restaurante/bar.

Canadá como centro local e, em articulação com a BR-040, os lugares simbólicos Alphaville, Retiro do Chale, Macacos e Casa Branca.

Fonte: UFMG/CEDEPLAR. Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado da Região Metropolitana de Belo Horizonte; propostas de políticas setoriais, projetos e investimentos prioritários. Belo Horizonte; SEDRUMG, v. 1, Maio 2011. p. 60. (reprodução da Figura 3).

Mais adiante, neste relatório de 287 páginas, a Proposta de Reestruturação Territorial Metropolitana é mais contundente ao sintetizar “a estrutura territorial metropolitana policêntrica e em rede que se deseja para a RMBH em 2050” (UFMG. CEDEPLAR, Maio 2011, p. 230), expressa na Figura 04, preconizando os papéis de sub-centro e centro metropolitano para o Jardim Canadá e para a região de Alphaville - Lagoa dos Ingleses, respectivamente.

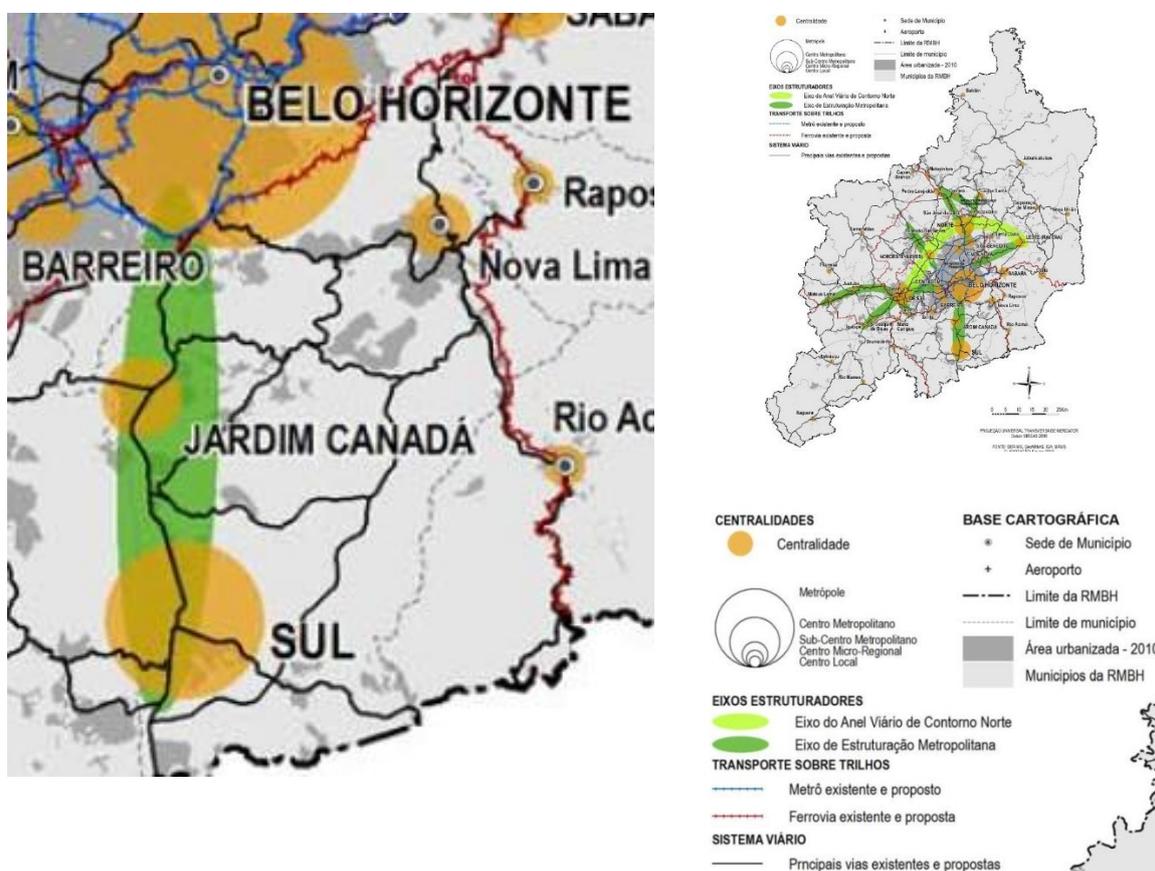


Figura 4 - Proposta de Reestruturação Territorial Metropolitana, indicando o Jardim Canadá como sub-centro metropolitano, com a BR-040 configurando o eixo de estruturação metropolitana que o articula ao Centro Metropolitano Sul, no entorno do entroncamento da BR-040 com a BR-356 (Estrada do Ouro), onde se localiza o Alphaville. Embora, bairros como o Jardim Canadá e empreendimentos residenciais de porte do Alphaville-Lagoa dos Ingleses tenham sido mencionados nos primeiros relatórios do processo de elaboração do PDDI-RMBH com a indicação de centralidade, a chamada Centralidade Sul apresentou-se, nos relatórios finais, como uma intenção sem local claramente definido.

Fonte: UFMG/CEDEPLAR. Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado da Região Metropolitana de Belo Horizonte; propostas de políticas setoriais, projetos e investimentos prioritários. Belo Horizonte; SEDRUMG, v. 1, Maio 2011. p. 232. (reprodução da Figura 21)

Configurando a continuidade e desdobramento de propostas do PDDI, o MZ-RMBH (2015)⁶ aprofunda a discussão de duas centralidades metropolitanas no Vetor Sul, direcionando o foco deste trabalho para a discussão da vocação polarizadora do bairro Jardim Canadá à luz das perspectivas do cenário metropolitano, no contexto do PDDI/MZ-RMBH) e suas implicações.

Contudo, a região do Alphaville Lagoa dos Ingleses – de origem, mais recente e com perspectivas de assunção do papel de centralidade metropolitana – figura como elemento fundamental no contexto das discussões empreendidas nesta dissertação ao possibilitar um paralelo com o Jardim Canadá, o que acabou ampliando nosso foco, sobretudo na crítica aos empreendimentos previstos para o Vetor Sul: o chamado C-Sul.

Assim, o objetivo deste estudo é ampliado com o intuito de avaliar a proposta do PDDI-RMBH de criação de uma Centralidade Metropolitana Vetor Sul, considerando o cenário atual de apropriação do território metropolitano na sua porção sul e a perspectiva da urbanização do entorno da Lagoa dos Ingleses e seu papel na construção dessa nova centralidade.

Neste contexto, o Jardim Canadá destaca-se por já apresentar uma economia dinâmica, localização privilegiada e potencial de adensamento ainda em discussão. Por outro lado, também apresenta problemas de ordem ambiental, social, econômica e política, comprometendo seu possível papel de centralidade. Assim, levantamos questionamentos sobre o comportamento socioeconômico desta porção do território metropolitano bem

⁶Segundo informações disponibilizadas no sítio <<http://www.rmbh.org.br/repositorio/temas/mz-rmbh>>. Acessado em julho 2015, o processo de elaboração do Macrozoneamento Metropolitano (MZ-RMBH) gerou cinco produtos ou relatórios, sendo quatro parciais, disponibilizados em fevereiro, maio, setembro e dezembro de 2014. Datado de julho/2015, o Produto 5, denominado “Definição dos parâmetros urbanísticos e diretrizes específicas de estruturação e desenvolvimento para as Zonas de Interesse Metropolitano (ZIMs)”, pode ser considerado como produto final, representando “*uma síntese dos trabalhos desenvolvidos a partir do Produto 4, no qual foram registradas as ZIMs – Zonas de Interesse Metropolitano – em sua delimitação preliminar, tal como apresentadas no II Seminário Metropolitano, em dezembro passado, contendo agora a revisão dos seus limites, o estabelecimento de diretrizes e parâmetros gerais e o detalhamento do zoneamento interno, dos parâmetros urbanísticos e das diretrizes específicas para cada ZIM.*” (UFMG/CEDEPLAR, jul. 2015, p. 9). No entanto e apesar de ter sido encaminhado para análise pelo Conselho deliberativo de Desenvolvimento da RMBH, nele também é mencionado que “*representa a primeira etapa do Programa Integrado do Macrozoneamento Metropolitano previsto no PDDI, e representa a síntese da participação da sociedade civil e dos aportes técnicos da Universidade e demais envolvidos. As próximas etapas consistem na aprovação pelo Conselho Metropolitano, pactuação política deste instrumento junto aos municípios e sua tramitação na Assembleia Legislativa do Estado, tal como determina o Estatuto da Metrópole. Portanto, apesar de ser uma importante referência, não se trata de um documento definitivo, podendo sofrer alguns ajustes no decorrer desta segunda etapa do projeto.*”

como sobre as tendências/intenções para adequação/apropriação do surgimento de uma nova centralidade.

De loteamento afastado da sede municipal de Nova Lima, com uma dinâmica regional própria, mas indicado a ocupar um papel relevante no contexto metropolitano, será positivo para o Jardim Canadá ser alçado à condição de nova centralidade a partir de diretrizes do PDDI-RMBH, que o apontam como potencial centralidade regional metropolitana? O Município de Nova Lima estará preparado para gerir esta nova realidade, no momento em que as forças de mercado, sobretudo imobiliário, já estão em ação e gerando pressões de toda ordem? Quais as perspectivas de desenvolvimento da nova centralidade proposta no contexto futuro do Vetor Sul?

Ao analisar o Jardim Canadá no seu contexto histórico geográfico, discorrendo a respeito das transformações de usos este teve ao longo de sua existência e o papel que vem exercendo o Estado e demais atores urbanos buscamos identificar as reais vocações do Jardim Canadá no cenário metropolitano atual e se seria adequado, de fato, incentivá-las. É evidente a relação conflituosa da ocupação urbana *versus* a gestão ambiental, sob o cenário especulativo imobiliário, visto que a área é frágil ambientalmente e tem interesse metropolitano para captação d'água e abastecimento de parte expressiva do território metropolitano. Localizado em região de aquífero, tal fator foi negligenciado na época de sua criação (aprovação/implantação), o que torna essa porção do território sensível às recentes intenções de planejamento, seja municipal ou metropolitano. Além disso, o Jardim Canadá é um bairro de características bastante peculiaridades, seja quanto a sua localização e/ou dinâmica socioeconômica. Sob esses aspectos, empreendemos estudos com o intuito de compreender sua formação e evolução sob a ótica dos diversos períodos histórico-políticos que induziram transformações no modo de apropriação daquela fração do território ao longo de sua existência.

O Jardim Canadá ancora a análise da dinâmica metropolitana da apropriação do território pelo capital, que cresce e transforma o Vetor Sul da RMBH de maneira rápida, principalmente nos últimos vinte anos. Nessa lógica de apropriação, o mercado busca induz o planejamento metropolitano, que parece se pautar pela busca de soluções para acompanhar – e, talvez, mitigar! – o ritmo de crescimento e as decisões pelo capital tomadas no sentido de alterar usos e instituir novos modos de ocupação, principalmente no vetor BH-Shopping – Alphaville, passando pelo Jardim Canadá.

Que tipo de centralidade se busca? Para quem? Onde, de fato? Qualquer o seu papel no processo de expansão urbana ao longo do referido vetor? O capital estaria se apropriando – e como? – das propostas de planejamento metropolitano? Ou seria o contrário, o planejamento metropolitano estaria a reboque de processos em indução pelo mercado imobiliário? Neste embate, é possível confrontar as perspectivas de indução do mercado e do poder público?

Dando sequência e aprofundando as questões apresentadas, foi realizada uma coleta minuciosa de dados secundários, a partir de trabalhos científicos publicados e de relatórios elaborados por entidades ligadas ao planejamento municipal e metropolitano. Com base nos trabalhos identificados, foram definidos critérios e selecionados alguns casos de conflito, priorizando os mais significativos no sentido de maiores danos ambientais, ou urbanísticos, para que possa fazer uma investigação mais profunda, com visita *in loco*, contato com os gestores das áreas, coleta de informação a respeito da gestão municipal.

Na organização das informações e análises, esta dissertação estrutura-se em 4 (quatro) capítulos. No primeiro busca-se contextualizar o Plano Diretor Integrado da Região Metropolitana de Belo Horizonte (PDDI-RMBH), norteando o estudo em seu contexto temporal, bem como os objetivos desenvolvidos por ele. Ao longo deste capítulo, faz-se o recorte territorial desta dissertação, focada no Vetor Sul da RMBH, e apresenta o objeto de estudo macro desta pesquisa que é a Centralidade Metropolitana Vetor Sul. No Segundo Capítulo deste trabalho coloca-se o bairro Jardim Canadá como pilar sustentatório da proposta de criação de uma Centralidade Vetor Sul. Após contextualizar o bairro, desde o seu surgimento, visando caracterizar o seu papel atual de centralidade local/regional como algo construído ao longo de gerações, busca-se fazer um contraponto com o modo diverso de surgimento do projeto CSul, a ser apresentado a seguir, e seu intento similar, que convergirá para a proposta de criação da centralidade estudada aqui. Já no terceiro capítulo faz-se a contextualização territorial e apresenta-se o projeto CSul. Partindo do ideário projetado pelo mercado, tece-se críticas ao modelo proposto de ocupação do território, sob a luz do ideal planejado para a Centralidade Metropolitana Vetor Sul pelo PDDI-RMBH. A conclusão deste estudo faz-se no quarto capítulo, que tece amarração entre a proposta de criação de uma nova centralidade metropolitana, com a vocação limitada de desenvolvimento do Jardim Canadá e o intento do projeto CSul, finalizando com uma crítica ao próprio PDDI-RMBH que qualifica uma centralidade ainda distante de existir (Centralidade Vetor Sul) com similaridade à outras centralidades metropolitanas também

propostas no estudo do Plano de Desenvolvimento Integrado da Região Metropolitana de Belo Horizonte

CAPÍTULO 1

O PLANO DIRETOR DE DESENVOLVIMENTO INTEGRADO DA REGIÃO METROPOLITANA DE BELO HORIZONTE (PDDI-RMBH)

As origens do arranjo institucional e territorial do que é, hoje, a Região Metropolitana de Belo Horizonte remontam às décadas de 1940 e 1950, quando já se evidenciava o aumento da dependência de serviços e economia e o crescimento das migrações pendulares diárias por motivos diversos, em relação a alguns dos municípios limítrofes à capital estadual.

A partir de sua efetiva criação, em 1973⁷, a RMBH transformou-se rapidamente, expandindo-se em número de municípios, extensão do tecido urbano conurbado, interdependência econômica, influência política etc. Tais transformações foram marcadas, principalmente, pela rápida expansão e articulação com os municípios do oeste/sudoeste que se tornaram polos importantes no contexto da industrialização mineira/brasileira, e com os municípios dormitório do norte/nordeste, com predominância das populações de menor renda.

Nos anos 1990, assistiu-se uma grande expansão urbana no vetor metropolitano Sul, com o aumento das atividades mineradoras, proliferação de centros comerciais e de serviços bem como de áreas residenciais, notadamente destinadas a famílias de maior renda. Já no início dos anos 2000, também o vetor Norte foi objeto de expressiva expansão, fruto de um crescimento propiciado por uma série de investimentos do Governo do Estado⁸, convertendo-os, inclusive, em polos em relação a municípios do chamado Colar Metropolitano, destacados no mapa apresentado na Figura 5 a seguir, e outros polos microrregionais próximos.

⁷ As oito primeiras regiões metropolitanas brasileiras foram instituídas pela Lei Complementar Federal nº14, de 08 de junho de 1973, que estabelece as regiões metropolitanas de São Paulo, Belo Horizonte, Porto Alegre, Recife, Salvador, Curitiba, Belém e Fortaleza.

⁸ Dentre uma série de investimentos em infraestrutura realizados pelo Estado de Minas, destacam-se a ampliação da capacidade técnica de voos e decolagens e para proporcionar aumento do número de passageiros, além de reestruturação do Aeroporto Internacional Tancredo Neves – Confins, ampliação, duplicação e melhorias na rodovia Linha Verde, que liga a capital mineira ao Aeroporto de Confins, construção e implantação da Cidade Administrativa de Minas Gerais, como centralidade da estrutura executiva do governo estadual, implantação de corredores exclusivos de ônibus, do MOVE (*Bus Rapid Traffic* - BRT) Metropolitano, construção de terminais integrados de transporte público na região norte de Belo Horizonte e em municípios contíguos, incentivo a implantação de polo industrial tecnológico no município de Lagoa Santa, incentivo a implantação de indústrias diversas, bem como novos loteamentos residenciais nos municípios localizados no Vetor Norte, dentre outros.



Figura 5 - Mapa apresentando seus 34 municípios da RMBH e os 16 municípios que compõem o colar metropolitano.

Fonte: Agência RMBH, disponível em Mapa Interativo <<http://www.agenciarmbh.mg.gov.br/rmbh-e-colar-metropolitano/>>. Acessado em 15/05/2016.

Com uma população aproximada de 5 milhões de habitantes, abarcando 26% da população do Estado de Minas Gerais e participando com 40% do PIB estadual, a complexidade e ampliação dos problemas da RMBH tornaram premente repensar as bases de sua gestão. A Emenda nº 65, de 25/11/2004, trouxe avanços expressivos no texto da Constituição Estadual no que se refere à questão metropolitana, com destaque para a definição dos critérios de inclusão de municípios (Art. 44 - §2º); garantia da participação dos representantes dos municípios e de representantes da sociedade civil no Conselho Deliberativo de Desenvolvimento Metropolitano (Art. 46 - §4º); instituição do Fundo de

Desenvolvimento Metropolitano e sua consonância com o Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado (Art. 47) e a obrigação do Estado compatibilizar a organização administrativa regional de seus órgãos da administração direta e indireta com as regiões metropolitanas (Art. 50).

Com tais alterações, é desencadeado um amplo processo político-institucional para implantação e consolidação do novo Sistema de Gestão Metropolitana no Estado de Minas Gerais, cuja continuidade deu-se com a aprovação, em 2006, das Leis Estaduais Complementares nº 88 e 89, ambas de 12/01/2006, que dispõem, respectivamente, sobre a instituição e a gestão de regiões metropolitanas e sobre o Fundo de Desenvolvimento Metropolitano; e, especificamente, sobre a Região Metropolitana de Belo Horizonte.

Em 2007, durante a I Conferência Metropolitana,

foram instalados o Conselho Deliberativo e a Assembleia Metropolitana, e regulamentado o Fundo de Desenvolvimento Metropolitano. Eleitos os membros titulares e suplentes da Sociedade Civil no Conselho, os demais participantes criaram um Colegiado Metropolitano, com representações de 20 entidades da sociedade civil, para apoiar os membros eleitos para o Conselho. O Colegiado não possui amparo legal, mas forte legitimidade e compensa qualitativamente a baixa representatividade numérica da sociedade no Conselho, e é composto por entidades sindicais; entidades profissionais, acadêmicas e de pesquisa; entidades representantes dos empresários; organizações não governamentais; e movimentos sociais e populares. (UFMG/CEDEPLAR, Relatório Final, 2011, p.08)

Neste mesmo ano, foi criada a Subsecretaria de Desenvolvimento Metropolitano, no âmbito da Secretaria Estadual de Desenvolvimento Regional e Política Urbana (SEDRU), para implementar o novo arranjo institucional. A Agência de Desenvolvimento Metropolitano (Agência RMBH) foi criada dois anos mais tarde, como órgão de suporte técnico e de planejamento. Participam também do sistema de gestão metropolitana instituições estaduais, municipais e intermunicipais relacionadas às funções públicas de interesse comum metropolitano.

Tal modelo pressupõe o compartilhamento de decisões entre o Estado e o conjunto de municípios na gestão metropolitana e define a titularidade estadual em relação às funções públicas de interesse comum. Nesse rearranjo institucional, junto com o Fundo de Desenvolvimento Metropolitano, figura um outro pilar do sistema de gestão metropolitana – o Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado (PDDI-RMBH) ou Plano Metropolitano.

Em 2009, iniciam-se os trabalhos de elaboração do PDDI-RMBH⁹, consubstanciando uma série de estudos e propostas. O Plano contratado pela Secretaria de Estado de Desenvolvimento Regional e Política Urbana (SEDRU) do Governo do Estado de Minas Gerais junto à Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas, Administrativas e Contábeis de Minas Gerais (IPEAD), e elaborado por uma equipe coordenada pelo Centro de Planejamento Regional (CEDEPLAR) da Faculdade de Ciências Econômicas (FACE) da Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG), com a participação de técnicos e professores de vários departamentos dessa universidade e de outras instituições de pesquisa e ensino do Estado, além de consultores das mais diversas áreas.

A elaboração do PDDI-RMBH ocorreu sob a responsabilidade de instituições de ensino superior, pesquisa e extensão integradas, em oposição ao modelo mais comumente adotado, ou seja, elaborado pelo corpo técnico da administração estadual, ou por consultoria privada contratada *ad hoc*.

Em contextualização histórica, o relatório síntese do PDDI-RMBH (UFMG, 2011), menciona que a experiência de planejamento metropolitano no país foi construída no contexto da ditadura militar e coordenada por uma tecnocracia que lhe dava legalidade. Neste sentido, pautava-se no conhecimento técnico especializado considerado capacitado a ditar os caminhos ideais para a ação do Estado sobre a sociedade, tendo como objeto principal a produção e programação funcional do seu espaço.

Em contraposição a essa visão tecnocrática do planejamento, surgiram correntes centradas na ‘mobilização social’ e no ‘aprendizado social’, que destacavam a sociedade também como sujeito atuante no planejamento, em detrimento da centralidade absoluta do Estado (UFMG, 2011). Tal abordagem do planejamento, mais contemporânea em recente difusão, pressupõe um processo contínuo de aprendizagem mútua entre planejadores e sociedade, sendo esta protagonista das ações, em suas diversas manifestações organizadas.

O PDDI-RMBH buscou a linha de planejamento metropolitano em que a transformação social é a meta central, reconhecendo a sociedade como detentora de conhecimentos importantes sobre a própria gerência e produção do espaço. Assim, a troca de conhecimentos entre a forma técnico-científica e o saber popular enriqueceria a busca por soluções socialmente legitimadas e apropriadas.

⁹ A elaboração do PDDI-RMBH ocorreu entre 2009 e 2010, tendo sido aprovado pelo Conselho Deliberativo da RMBH, em 11 de julho de 2011.

O sentido da transformação social é o que melhor congrega e dá unidade ao planejamento para uma sociedade em crise, carente de laços de solidariedade e ameaçada por uma anomia social, incapaz de incluir seus membros na economia hegemônica e que aponta para níveis de degradação ambiental que já implicam ameaça à vida no planeta. (UFMG/CEDEPLAR, Relatório Final, 2011, p.05)

O objetivo norteador da elaboração do PDDI-RMBH foi construir um processo de planejamento metropolitano na RMBH envolvendo seus municípios, o estado de Minas Gerais, os órgãos federais ali atuantes, a sociedade civil organizada em seus movimentos sociais, associações empresariais e populares e também, complementarmente, os municípios que compõem o Colar e o Entorno Metropolitano¹⁰. O PDDI-RMBH incorporou, de forma participativa e sempre que possível, as diretrizes definidas nos planos diretores municipais e nas políticas e programas existentes nos vários órgãos setoriais da administração estadual e federal.

Tendo em vista que uma região metropolitana constitui uma estrutura territorial intermediária e não reconhecida como ente federativo, seu planejamento busca transcender os limites tradicionais dos municípios, articular as várias escalas de poder e de identidades e aprofundar os mecanismos e processos de integração, cooperação e articulação intermunicipal, fortalecendo a gestão colaborativa e execução dos serviços comuns e complementares de forma conjunta, tornando mais eficazes os investimentos públicos e ampliando o atendimento e a inclusão da população metropolitana de forma coletiva, o que é destacado em documentos produzidos no âmbito do PDDI-RMBH:

Apenas ampliando a integração e inclusão da população metropolitana e fortalecendo o sentido de justiça social e ambiental, e reduzindo assim radicalmente as desigualdades socioespaciais e econômicas hoje agudizadas, pode-se pensar em uma Região Metropolitana suficientemente forte para competir em pé de igualdade com as duas regiões metropolitanas vizinhas e historicamente muito mais fortes, de São Paulo e do Rio de Janeiro. (UFMG/CEDEPLAR, Relatório Final, 2011, p.16)

No processo de elaboração do PDDI-RMBH, foi adotado um sistema conformado por um Núcleo de Coordenação e equipes aglutinadas em torno de áreas temáticas, que transcendiam limites políticos ou geográficos. Foram, a princípio, definidas dez Áreas

¹⁰Colar metropolitano é a designação referente ao conjunto dos municípios adjacentes aos municípios da região metropolitana, mas que dela não fazem parte, embora possam vir a ser no futuro, uma vez que a região metropolitana só pode ser formada por municípios adjacentes (conexos). O colar metropolitano da Região Metropolitana de Belo Horizonte é composto por 16 municípios: Barão de Cocais, Belo Vale, Bom Jesus do Amparo, Bonfim, Fortuna de Minas, Funilândia, Inhaúma, Itabirito, Itaúna, Moeda, Pará de Minas, Prudente de Moraes, Santa Bárbara, São Gonçalo do Rio Abaixo, São José da Varginha e Sete Lagoas.

Temáticas Transversais de caráter suprassetorial, que perpassaram os Núcleos Temáticos de Desenvolvimento Econômico, Social e Ambiental, com um enfoque transdisciplinar e buscando uma integração transversal entre as tradicionais áreas de atuação setorial, relacionando-as entre si e reunindo temas considerados centrais para o PDDI-RMBH (UFMG, 2011).

Ao propor a ordenação socioespacial do território, apresentando um referencial territorial institucional para o planejamento metropolitano integrado e participativo, foi necessário recorrer à integração das diversas dimensões e escalas possíveis, desde a local, passando pela regional e estadual, até a nacional e mundial.

Da centralidade inquestionável de Belo Horizonte, a vida metropolitana envolve, acima de tudo, diversões e serviços. Já para o morador dos outros municípios metropolitanos, além das questões relativas ao trabalho, serviços de saúde e possibilidades na educação e na economia como um todo, a centralidade metropolitana pode significar também o espaço do desejo, da realização das possibilidades de uma vida mais ampla, de uma vida de “cidade metropolitana”, que se agregue à valorização das identidades e possibilidades locais e sub-regionais. (UFMG/CEDEPLAR, Relatório Final, 2011, p.31)

Nesse sentido, a centralidade metropolitana é entendida como espaço de poder político e institucional, da riqueza coletiva, da festa, expressão do regionalismo. A RMBH apresenta, hoje, um modelo centro-periferia comum à maioria das regiões metropolitanas brasileiras, modelo esse desigual, hierárquico e excludente, visto que segrega a população da vivência completa do espaço coletivo. Segundo análises do PDDI-RMBH, a vida metropolitana carece de maior igualdade e harmonia, de um sentido integrador de hierarquias variadas e múltiplas ampliando os espaços sociais e de vivência. Assim, o Plano buscou reestruturar a RMBH no sentido de uma região com dinâmica integrada, diversificada em riquezas e identidades, generosa na construção de oportunidades e facilitadora da coletividade, tendo 2023 como referencial temporal de médio prazo, e 2050 como horizonte de longo prazo.

Em dezembro de 2010, o PDDI-RMBH foi entregue ao Governo do Estado; recebeu aprovação do Conselho Deliberativo da RMBH, em 11 de julho de 2011, com referendo da Assembleia Metropolitana e, em 14 de setembro, foi entregue oficialmente à sociedade metropolitana.¹¹

¹¹Governo lança PDDI como referência para o desenvolvimento da RMBH. Belo Horizonte, 15/09/2011. Disponível em: <<http://www.rmbh.org.br/pt-br/content/governo-lan-pddi-como-refer-ncia-para-o-desenvolvimento-da-rmbh>>. Acessado em maio de 2016.

A proposta de reestruturação territorial apresentada no PDDI-RMBH baseia-se em duas principais políticas estruturantes para a RMBH – a *Política Metropolitana Integrada de Centralidades em Rede* e a *Política Metropolitana Integrada de Regulação do Uso e da Ocupação do Solo*, intrinsecamente associadas.

Para consolidação da Política Metropolitana Integrada de Regulação do Uso e da Ocupação do Solo, o PDDI-RMBH apresenta quatro grandes programas (UFMG/CEDEPLAR, maio 2011, p. 234):

- Programa Integrado do Macrozoneamento Metropolitano;
- Programa de Regulação do Uso e da Ocupação do Solo;
- Programa de Apoio à Elaboração e Revisão das Legislações Municipais;
- Programa de Apoio à Regularização Fundiária Sustentável.

O Programa Integrado do Macrozoneamento Metropolitano veio dar continuidade aos trabalhos iniciados com o PDDI-RMBH, balizado pelas seguintes diretrizes (UFMG/CEDEPLAR, maio 2011, p. 270-271):

- Promover a reestruturação territorial metropolitana com vistas à redução das desigualdades socioespaciais;
- Reconhecer o sistema viário e de transportes como indutores da ocupação e uso do solo;
- Reforçar a organização espacial das centralidades em rede de modo a disseminar ao máximo no território o acesso às oportunidades de desenvolvimento;
- Estimular a criação de novas centralidades de nível intermediário, para equilibrar a ocupação e o acesso a bens e serviços públicos e privados;
- Reconhecer o direito à cidade e ao espaço cotidiano, da garantia da função social da propriedade e da recuperação para a coletividade da apropriação privada dos investimentos públicos através da adoção integrada dos instrumentos do Estatuto da Cidade.
- Garantir o uso habitacional como uso estruturante da metrópole;
- Promover a implementação dos Complexos Ambientais Culturais metropolitanos, com usos de interesse coletivo, valorizando as três principais “unidades de paisagem” da RMBH (Quadrilátero Ferrífero, Carste e a Depressão Belorizontina) com vistas a fortalecer uma vocação metropolitana cultural e turística;
- Valorizar as dimensões ambiental, cultural e social no processo de disputa pelo espaço, para além da dimensão econômica;

- Garantir a proteção e a recuperação dos recursos hídricos das três bacias da RMBH (Velhas, Paraopeba e Pará);
- Garantir a previsão de espaços adequados para a instalação de novas atividades produtivas compatíveis com o crescimento da RMBH e seu papel na rede urbana regional;
- Garantir localizações social, econômica e ambientalmente adequadas para as diversas atividades que disputam e estruturam o território metropolitano – habitação, produção industrial, comércio, serviços etc.;
- Valorizar e proteger as áreas destinadas à produção agropecuária e artesanal, e estimular atividades produtivas sustentáveis e criativas na fronteira rural/urbana;
- Compatibilizar a expansão imobiliária, industrial e minerária com a preservação das áreas de interesse para abastecimento e conservação da geo e biodiversidade;
- Intensificar o uso do espaço urbano existente, recuperar edificações e áreas degradadas, aproveitar os vazios urbanos e parcelamentos vagos, promover áreas verdes, novas centralidades e espaços públicos;
- Conter a expansão urbana periférica e reduzir a pressão sobre as áreas verdes, áreas rurais e ambientalmente protegidas.

Se devidamente pactuado, o MZ-RMBH será referência para reelaboração dos instrumentos municipais de uso e ocupação do solo nos municípios, de modo que estes adequem sempre suas legislações e elaborem políticas próprias em consonância com o objetivo geral da política metropolitana.

Com os trabalhos sendo iniciados em fins de 2013¹², o chamado Macrozoneamento da Região Metropolitana de Belo Horizonte (MZ-RMBH) foi elaborado, aos moldes do PDDI, por uma equipe coordenada pelo Centro de Planejamento Regional (CEDEPLAR) da Faculdade de Ciências Econômicas (FACE) da Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG). Os trabalhos encerraram-se com o Seminário Final de Encerramento do Projeto Macrozoneamento Metropolitano, realizado em 30 de abril de 2015, sendo que o relatório denominado Produto 5 foi publicizado em julho de 2015¹³.

¹² Macrozoneamento da RMBH assegura continuidade do planejamento metropolitano. Belo Horizonte, 10/02/2014. Disponível em: <<http://www.rmbh.org.br/pt-br/content/macrozoneamento-da-rmbh-assegura-continuidade-do-planejamento-metropolitano>>. Acessado em 12/05/2016.

¹³ Datado de julho/2015, o Produto 5, denominado “Definição dos parâmetros urbanísticos e diretrizes específicas de estruturação e desenvolvimento para as Zonas de Interesse Metropolitano (ZIMs)”, pode ser considerado como produto final, representando “*uma síntese dos trabalhos desenvolvidos a partir do*

O MZ-RMBH é resultado de uma série de estudos e reuniões entre corpo técnico, população e representantes dos municípios que compõe a RMBH, com o objetivo de elaborar uma reestruturação territorial metropolitana integrada, em consonância com o PDDI-RMBH, garantindo que as diversas políticas propostas sejam implementadas e servindo de referência para reelaboração dos instrumentos municipais de controle, uso e ocupação do solo de cada município da região metropolitana.

A política de Macrozoneamento, ao espacializar, no território, o interesse metropolitano, foi fundamental no processo de implementação das diretrizes do PDDI, propondo a cada município da RMBH, em áreas específicas, que pactue com tais diretrizes, visando a sustentabilidade e redirecionamento integrados da região, em prol de maior desenvolvimento econômico, social e ambiental.

O MZ-RMBH é um instrumento que, naquilo que respeita o interesse metropolitano, orienta cada município na (re)definição de seus perímetros urbanos, respeitando e valorizando as ruralidades; planejem as expansões urbanas para áreas adequadas, considerando a infraestrutura existente e restringindo urbanização em áreas sensíveis ambientalmente ou com intuito de proteção; e defina suas zonas de proteção e interesse ambiental, de especial interesse social e áreas especiais na proximidade de equipamentos de comum metropolitano.

Para tanto, o MZ-RMBH estabelece parâmetros gerais e específicos de modo a orientar o planejamento e o controle do uso e da ocupação do solo. Também orienta sobre investimentos em infraestrutura nas áreas das futuras centralidades metropolitanas propostas, cujos zoneamentos deverão ser definidos pelos municípios, observando a compatibilidade com as diretrizes do PDDI-RMBH, entre as quais a de adensamento compatível com sistema viário e da implantação estratégica de equipamentos de uso coletivo.

Produto 4, no qual foram registradas as ZIMs – Zonas de Interesse Metropolitano – em sua delimitação preliminar, tal como apresentadas no II Seminário Metropolitano, em dezembro passado, contendo agora a revisão dos seus limites, o estabelecimento de diretrizes e parâmetros gerais e o detalhamento do zoneamento interno, dos parâmetros urbanísticos e das diretrizes específicas para cada ZIM.” (UFMG/CEDEPLAR, jul. 2015, p. 9). No entanto e apesar de ter sido encaminhado para análise pelo Conselho Deliberativo de Desenvolvimento da RMBH, nele também é mencionado que “representa a primeira etapa do Programa Integrado do Macrozoneamento Metropolitano previsto no PDDI, e representa a síntese da participação da sociedade civil e dos aportes técnicos da Universidade e demais envolvidos. As próximas etapas consistem na aprovação pelo Conselho Metropolitano, pactuação política deste instrumento junto aos municípios e sua tramitação na Assembleia Legislativa do Estado, tal como determina o Estatuto da Metrópole. Portanto, apesar de ser uma importante referência, não se trata de um documento definitivo, podendo sofrer alguns ajustes no decorrer desta segunda etapa do projeto».

Como principal produto, o Macrozoneamento Metropolitano definiu Zonas de Interesse Metropolitano (ZIM), ou seja, territórios delimitados em que o interesse metropolitano prevalece sobre o local. São dezenove ZIM's (localizadas no território metropolitano conforme FIG.6) definidas no estudo, explicitando seus limites, sua natureza e características específicas.

Dentre as ZIM, destacam-se duas de caráter especial: a ZIM Rodoanel e a ZIM Serras. A primeira não se sobrepõe ao Vetor Sul da RMBH, porém a ZIM Serras tem uma porção significativa dominando este Vetor. As outras dezessete podem ser divididas em um primeiro grupo de seis, nas quais preponderam características de preservação ambiental, principalmente a partir da presença de mananciais aquíferos que abastecem a RMBH e, um segundo grupo, caracterizado por onze centralidades metropolitanas de níveis diferenciados e pelos vetores de articulação e desenvolvimento a elas vinculados.

Para cada ZIM, são ainda apresentadas diretrizes gerais, concernentes à Reestruturação Territorial; Desenvolvimento Produtivo Sustentável; Proteção e Desenvolvimento Ambiental; e Regulação Urbanística, acompanhadas de parâmetros gerais para o controle do parcelamento, ocupação e uso do solo definido como de interesse metropolitano. No zoneamento interno de cada ZIM, foram definidas zonas específicas de Proteção (ZP-1, ZP-2 e ZP-3); de Atividades Complementares (ZAC-1 e ZAC-2); de Indústria e Logística (ZIL) e de Diversificação e Adensamento (ZDA), para as quais são apresentados quadros-síntese como descrição sumária das áreas onde se aplicam o zoneamento; diretrizes gerais e específicas e parâmetros urbanísticos¹⁴.

Além dessas, há ainda as Zonas de Diretrizes Especiais Metropolitanas (ZDEM-TVA, ZDEM-MIN, ZDEM-REQ, ZDEM-GE, ZDEM-URB e ZDEM-IS), que implicam um “sobre zoneamento” em relação às anteriores. A Trama Verde e Azul representa um importante alinhamento conceitual na proposta do MZ-RMBH. Está presente em todas as dezenove ZIM, articulando bacias hidrográficas; áreas de preservação, proteção e de interesse ambiental e cultural, incluindo corredores de seu acesso, com a intenção de valorização desses espaços.

¹⁴Os parâmetros apresentados para as ZIM referem-se a coeficiente máximo de aproveitamento, taxa mínima de permeabilidade, quota de terreno por unidade habitacional, lote mínimo, gabarito de altura, extensão máxima de quadra, percentual mínimo de habitação de interesse social

Para as ZDEM não são apresentados parâmetros urbanísticos claros com os das demais zonas, dada as especificidades das áreas que abarca, inclusive considerando os conflitos que ocorrem, em maior concentração, em parte de seus territórios, sobretudo nas ZIM Vetor Sul, Serras e Gandarela e em algumas porções da ZDEM-TVA, o que é abordado na seção seguinte, na análise do Vetor Sul.

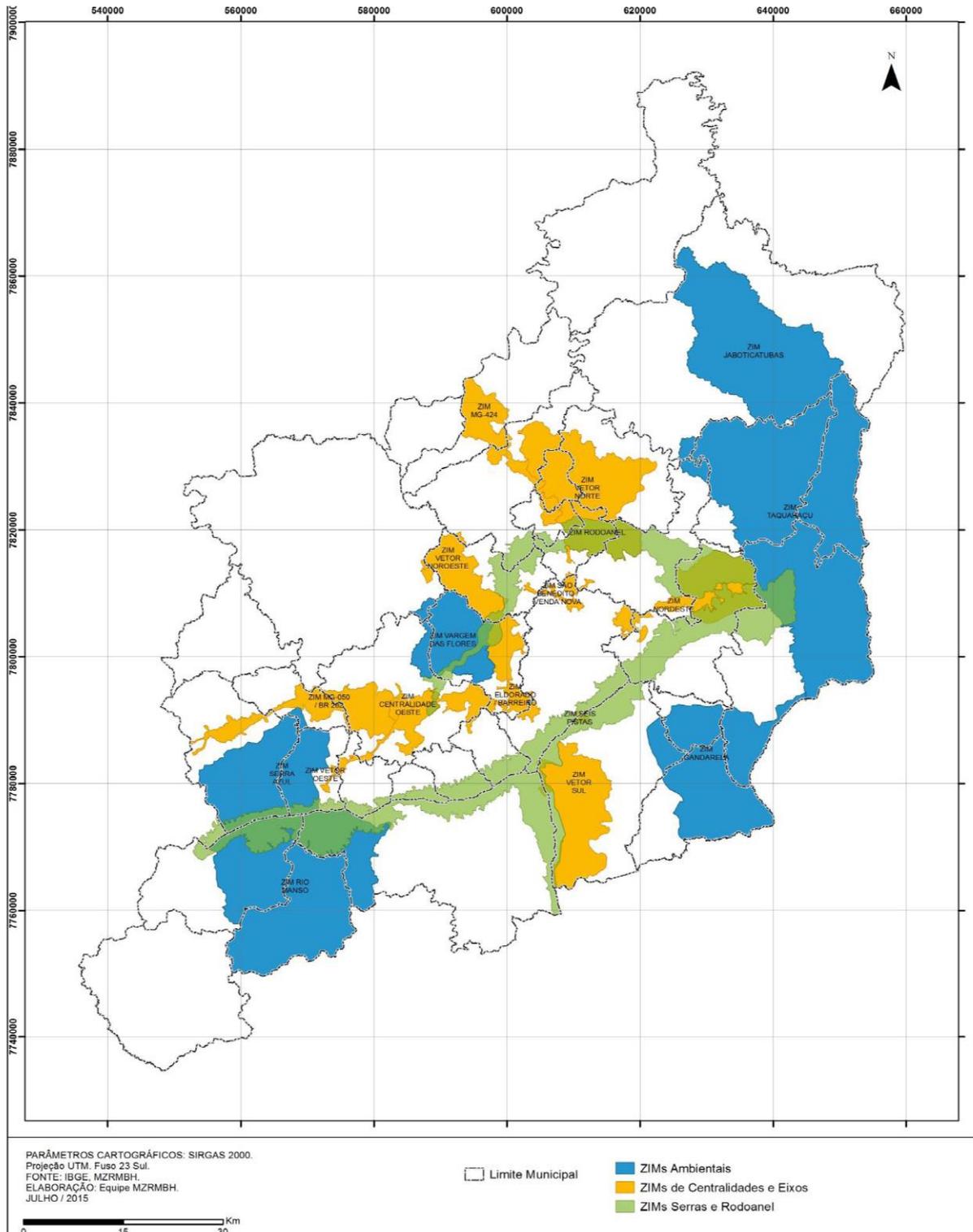


Figura 6 - Delimitação das ZIM propostas para a RMBH, conforme MZ -RMBH

Fonte: UFMG/CEDEPLAR. Macrozoneamento Metropolitano. Produto 05: Definição dos parâmetros urbanísticos e diretrizes específicas de estruturação e desenvolvimento para as Zonas de Interesse Metropolitano (ZIM's). Belo Horizonte, julho 2015. 5, p. 11.

1.1. A LÓGICA DO VETOR SUL DA RMBH

Dentre as subdivisões de estudo e planejamento metropolitano referentes ao Vetor Sul, o município de Nova Lima se sobressai por abrigar o transbordamento da ocupação vertical de grande densidade da zona sul de Belo Horizonte, replicando de forma contígua os grandes edifícios comerciais, empresariais e residenciais de alto padrão, principalmente nos bairros Vila da Serra e Vale do Sereno, bem como as tipologias de condomínios horizontais fechados que se expandem em várias frentes de ocupação neste e em outros municípios deste vetor.

No espaço urbanizado, evidencia-se a ocorrência de vários tipos de parcelamento, ocupação e uso do solo, desde “áreas de ocupações espontâneas tradicionais” aos “parcelamentos fechados” voltados para camadas de alta renda e aos “parcelamentos desocupados e com carência de infraestrutura”. A ocupação no Vetor Sul é caracterizada pela dispersão dos loteamentos de alta renda exclusivamente residenciais (usualmente “fechados”), dependentes de comércio e serviços distantes e do uso do automóvel, sobrecarregando o sistema viário e intensificando a formação de centralidades lineares sem previsão de espaços públicos ou infraestrutura compatível com os padrões de adensamento potencial.

O crescimento em extensão das cidades se dá mediante a combinação de linhas de crescimento em numerosas direções. A rodovia BR-040 funciona com um vetor articulador de crescimento urbano, direcionando o espraiamento territorial ao longo de seu percurso, considerando que *“Fisicamente, o crescimento das cidades parece ser regulado pela relação entre dois tipos de elementos: aqueles que organizam a expansão (linhas e polos) e aqueles que a contêm (barreiras e limites)”*. (PANERAI, 2006, p. 60).

Entende-se por Vetor Sul, no contexto da expansão na porção sul da RMBH, toda a área que sofre influência direta da BR-040, responsável pela ligação da capital mineira ao Rio de Janeiro e a sudeste do estado. Essa via é um grande canal de tráfego de mercadorias e pessoas, sendo seu trecho metropolitano intensamente utilizado na migração pendular¹⁵ diária entre os residentes ao sul de Belo Horizonte com seus locais de trabalho, estudo e ou lazer, geralmente na própria capital, vista a dependência da centralidade existente, já

¹⁵ A migração pendular é um fenômeno urbano, presente principalmente nas grandes cidades, que trata do fluxo populacional, não propriamente como migração, em que o indivíduo se desloca por grandes distâncias, geralmente de uma cidade para outra, para trabalhar ou estudar, ou outro objetivo que faça com que este passe apenas uma pequena parte do dia em sua residência, que serve apenas de dormitório para que este cumpra sua função de geração de capital em outro local.

explicitada aqui. No sentido contrário, o deslocamento também é expressivo, considerando o fluxo de prestadores de serviços, estudantes e trabalhadores que tem seus compromissos nos municípios do Vetor Sul.

Panerai aponta, com relação aos polos, que as passagens obrigatórias, cruzamentos, entroncamentos viários, bifurcação de estradas, vales ou cumes, pontos de baldeação de carga... são, historicamente, áreas propícias à povoação natural (sem investimento imobiliário maior). Esses locais transformam-se em centros secundários de atividades e tendem a se expandir, principalmente em direção ao chamado centro antigo. São locais comumente marcados simbolicamente por elementos religiosos (cruz, igreja) ou públicos militares ou civis (fortes militares, postos policiais, pedágio, delegacia, hospitais), que se tornam referências mais atrativas à habitação. Essa atividade comercial está ligada ao tráfego, num contexto moderno compreende ao albergue, hotel, postos de combustível, borracharia, estacionamentos, etc.

No tempo contemporâneo, é mais difícil identificar os polos. Panerai lança a ideia de equivalência temporal:

Será que o par viaduto-hipermercado não constitui o equivalente moderno da feira, a princípio situada fora da cidade e em torno da qual se organizou uma parte da urbanização? O aeroporto não está levando ao surgimento de novas periferias tecnológicas, do mesmo modo como outrora a estação de trem acarreava fábricas e bairros industriais? (PANERAI, 2006, p. 64)

Podemos adicionar outros exemplos de equivalência, como os *shopping centers*, comparados às antigas feiras fora da cidade ou os terminais rodoviários ou transporte urbano, bem como os entrepostos de carga, como atrativo ao comércio. Fator crucial para estender a expansão urbana no sentido sul da capital mineira foi a inauguração de um centro comercial (BH Shopping) na década de 1970, no acesso à capital mineira, próximo ao entroncamento viário com a MG-030 de acesso à Nova Lima, considerando que “Qualquer que seja sua causa ou origem, o polo de crescimento está marcado no tecido urbano como um lugar singular, um local de concentração que indica a acumulação histórica, o valor comercial, a carga simbólica”. (PANERAI, 2006, p. 63)

Assim, a partir da junção das áreas de abrangência de várias linhas de crescimento, a malha urbana cresce em extensão. Uma linha principal se ramifica, criando uma hierarquia viária. O suporte de expansão viária muitas vezes se dá pelo aproveitamento do traçado agrícola

da área rural. Assim, a estrada antes não urbana passa a adquirir função estruturadora e de ordenamento do loteamento que surge no entorno.

A cidade está correlacionada com a rota. Só existe relacionada à circulação e aos circuitos; é um ponto excepcional sobre os circuitos que cria e que a criam. Define-se a si mesma por entradas e saídas... Impõe uma frequência. Cria uma polarização de matéria, quer seja inerte, viva ou humana; faz com que os fluxos passem através dela de um sentido a outro, seguindo linhas horizontais. (DELEUZE, 1989, p.151)

Essas vias estruturadoras, por serem dotadas de grande dinamismo, atraem a implantação de comércio e serviços. Quando há o cruzamento de vias com essas características, trevos viários, nós, a região passa a ser cobijada por supermercados e centros de negócios que querem estar visíveis e com fácil acesso. Essa é uma realidade que se impõe claramente em relação ao trecho em tela da BR-040 e um polo, como é o caso do BH Shopping no Vetor Sul da RMBH, figura como origem de um crescimento multidirecional “distendido” por várias linhas (PANERAI, 2006).

Além das ligações rodoviárias, devemos observar sua relação com os transportes coletivos. Sejam ônibus, bondes, trens, os veículos de transporte coletivo atendem e conectam polos e setores adensados, geralmente utilizando vias de maior hierarquia como base de seus percursos.

O espraiamento urbano, para além das divisas municipais, permite as condições gerais de produção¹⁶ dos modos gerais de produção (MAGALHÃES, 2006) a espaços mais amplos. No entorno metropolitano de Belo Horizonte, pode ser verificada a existência de vetores de expansão, estruturados pelos principais corredores viários que cruzam a capital mineira. Destaco, no Vetor Sul, a expansão de base residencial, caracterizada pela existência de diversos bairros, muitos dos quais condomínios horizontais fechados, alguns contíguos, outros isolados, apoiados por múltiplas pequenas centralidades periféricas de ofertas de serviços comerciais, que amparam e são amparadas por este padrão de urbanização específico.

A expansão no sentido Vetor Sul também é caracterizada pelo crescimento do setor terciário na região. Em um primeiro momento, houve a construção de um centro comercial (BH Shopping) no limite de Belo Horizonte com Nova Lima, seguida da duplicação e

¹⁶ as condições gerais de produção é um conceito elaborado por Karl Marx que indicação as condições físico-ambientais e sociais que favorecem em maior ou menor grau a produção de bens e geração de capital.

melhorias da via de acesso a essa cidade e posterior estímulo legal ao adensamento e fixação de empresas prestadoras de serviços, bem como implantação de edifícios corporativos. Hoje, observa-se o surgimento tanto de pequenos núcleos comerciais para atender os bairros implantados ao longo da rodovia, com a prestação de serviços domésticos bem como a implantação de empresas de abrangência regional, tendo na rodovia o seu principal elemento de articulação com a região metropolitana e até mesmo com outras regiões.

Destaca-se também como potencial polarizadora e atratora de população para o Vetor Sul, a dinâmica relacionada às atividades de ensino superior, que constitui um fator potencial de centralidade, contribuindo para a atração de uma população mais qualificada educacionalmente, que se dirige a capital em busca de oportunidades de ensino e capital social. Além disso, essa dinâmica educacional promove uma diversidade de oportunidades que contribuem para a reprodução da força de trabalho atrelada ao conhecimento.

Há também a previsão da instalação de um polo hospitalar no terreno da antiga fábrica da Skol, às margens da rodovia, por iniciativa do setor privado, o que poderá catalisar transformações mais amplas no uso e ocupação do solo no seu entorno.

A valorização imobiliária tem se intensificado neste processo urbanizador nos últimos vinte anos. Com o arrefecimento da exploração mineral, principal motor econômico dos municípios dessa região, os agentes imobiliários têm se utilizado dos atrativos naturais para vender seus produtos (loteamentos, “condomínios fechados”).

O que se vê no Vetor Sul é o predomínio da instância reprodução sobre a produção; predomínio do urbano-terciário sobre o industrial (CRAVEIRO, 2004). Surgem centros ligados à prestação de serviços, segregados, ofertando aos “condomínios fechados”, comércio, lazer; e, no caso do Alphaville Lagoa dos Ingleses, até mesmo escolas, *shopping center*, além de outros serviços avançados, porém que não se sustentam economicamente atualmente devido a baixa demanda. Pode-se observar no Vetor Sul da Região Metropolitana, a consolidação do processo de urbanização extensiva, que extrapola, inclusive, o território metropolitano.

Com o aumento do preço da terra, especulação imobiliária e surgimento de enclaves associados à alta renda, as famílias de baixa renda não têm como adquirir lotes na região.

Com isso, vem ocorrendo, em loteamentos abertos¹⁷, a invasão de terrenos. É o caso do Jardim Canadá, por ser um bairro com pouca área construída, grandes vazios urbanos e pouca fiscalização, gerando uma ocupação irregular de forma descontrolada. Deste modo, o bairro Jardim Canadá, pela localização e disponibilidade de área urbanizada mais acessível¹⁸, passou a ser local de moradia de pessoas que trabalham nos condomínios residenciais próximos e de ocupação de famílias com renda média, além de ter um comércio e oferta de serviços que buscam atender as demandas locais do entorno expandido.

A oferta de serviços nos bairros próximos e o crescimento da região próxima ao BH Shopping tornaram possível a fixação de moradores permanentes no Jardim Canadá, porém a maioria trabalha, estuda, e depende dos serviços da capital, criando um fluxo pendular diário na BR-040 sentido Belo Horizonte. Observa-se o crescimento do número de loteamentos implantados ao longo desta rodovia e o adensamento de outros já existentes. Há ainda a perspectiva de implantação de um grande complexo hoteleiro e de serviços em Brumadinho, outro município do Vetor Sul.

A expansão do Alphaville, com a promoção de maior diversidade econômica na área tende a reconfigurar a área próxima ao encontro da BR-040 com a BR-356, próximo à Lagoa dos Ingleses, quando esta passa a se denominar Rodovia dos Inconfidentes. O fortalecimento da centralidade local do Jardim Canadá, pela diversidade de usos e serviços, promove uma diminuição da dependência da capital belorizontina relacionada a pequenos serviços e itens de consumo, chegando a abarcar boa parte dos núcleos urbanos localizados no Vetor Sul da RMBH.

A territorialização da urbanização no Vetor Sul de Belo Horizonte sintetiza a diversidade pós-metropolitana apontada por SOJA (2000), situação em que o tecido se espalha, desconstruindo a cidade e criando e reconfigurando novas centralidades. O caráter estruturador da rodovia BR-040 reforça a ligação de Belo Horizonte com os demais municípios ao sul da capital, a partir de um caráter de influência cultural e social. A interdependência dos núcleos urbanos é condicionada pela existência das vias e a

¹⁷ O termo “loteamentos abertos” é adotado referenciando-se a loteamentos tradicionais sem acesso restrito, em oposição ao modelo “condomínio fechado” apresentado anteriormente.

¹⁸ O termo acessível, associado à aquisição de lotes no bairro Jardim Canadá, relaciona-se ao termo de valor dos imóveis, mas não necessariamente desconsidera situações de irregularidade fundiária.

facilidade de troca de informações e traslados, tornando desnecessário o adensamento urbano, visto que não há mais uma concentração de serviços, trabalho, etc.

A urbanização da cidade exterior corrompe o Rural e os limites existentes, promovendo uma nova dinâmica, que reconfigura a situação da metrópole, não apenas no espaço abarcado oficialmente, mas muito além disso, num sentido regional de forças de sentido duplo, atraindo e expulsando população, serviços, técnica e conhecimento.

O Jardim Canadá, em especial, destaca-se nessa dinâmica contemporânea de ocupação e apropriação do território que vem ocorrendo no Vetor Sul da RMBH. De um insucesso de vendas pós-lançamento, objeto de ocupações irregulares e disputas, hoje é foco das atenções, por ter disponibilidade de terra e infraestrutura no coração de uma região onde os empreendimentos imobiliários vem aumentando cada vez mais, principalmente com moradores da camada de alta renda, residentes nos condomínios próximos.

O bairro abriga hoje mais de mil empresas. De acordo com dados da Prefeitura de Nova Lima, a região tem, aproximadamente, 4,8 mil habitantes, sendo mais de 1,2 mil imóveis residenciais, 606 empresas comerciais, 38 prestadoras de serviços e 58 indústrias, tornando-se o segundo maior contribuinte em termos de arrecadação tributária do município. Conforme dados da Associação Industrial e Comercial do Jardim Canadá (AICJC), apresentados em reportagem do Jornal Estado de Minas em 2015 (ESTADO DE MINAS, 2015) o bairro gera hoje mais de 6 mil empregos diretos. O preço do metro quadro de construção gira em torno de R\$ 10 mil, sendo que o dos imóveis varia entre R\$ 320 mil (casa de 33m²) a R\$ 741.348,50 (casa de 82,30m²).

Apesar de o bairro remontar aos anos 1950, ele começou a chamar a atenção dos empreendedores imobiliários há cerca de 15 anos. Com o polo industrial de Contagem e Betim saturado, a localização do Jardim Canadá – junto a uma rodovia de fácil escoamento em relação às grandes capitais do sudeste e aos portos de exportação no Rio de Janeiro – e os preços acessíveis de terrenos vem atraindo investidores. Além disso, com a grande expansão residencial ocorrida a partir dos anos 1990, em Nova Lima e Brumadinho, com a implantação de diversos condomínios horizontais fechados com acesso pela BR-040, o bairro assumiu um caráter de centralidade territorial daquele vetor, sendo apropriada pelo comércio varejista.

No coração do Quadrilátero Ferrífero¹⁹ mineiro, o conflito mineração x preservação ambiental x loteamentos existe de forma preocupante, questão que é tratada a seguir. Além dos núcleos de ocupação urbana, o Vetor Sul tem grandes reservas hidrológicas que contribuem para o abastecimento de porções territoriais expressivas da RMBH e maciços de rochas e vegetais que formam uma paisagem exuberante. Além disso, soma-se a grande quantidade de minas sendo exploradas na região, agravando questões ambientais e conflitando com o uso humano habitacional (loteamentos).

1.2. A QUESTÃO AMBIENTAL E OS CONFLITOS COM A EXPANSÃO METROPOLITANA NO VETOR SUL

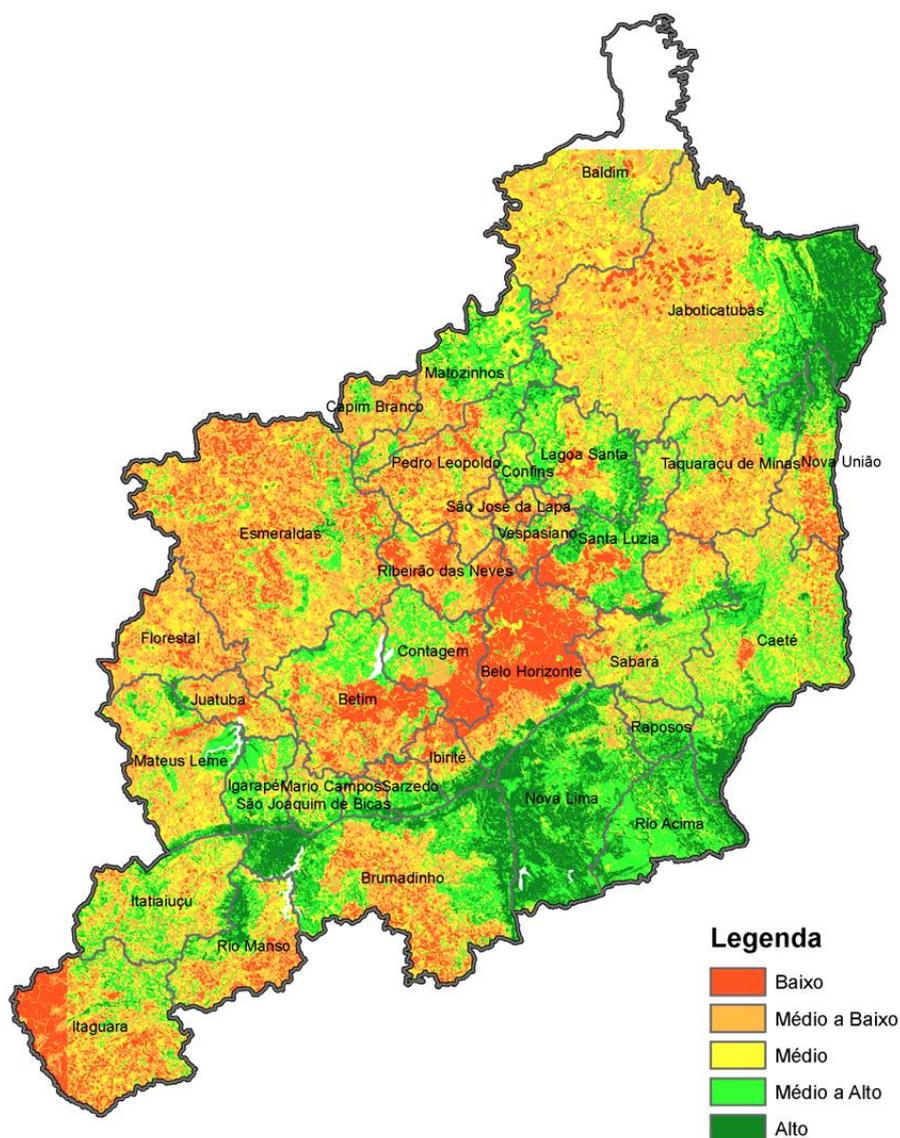
Para a elaboração do PDDI-RMBH, foi realizada uma série de estudos de análise espacial, possibilitando a leitura e compreensão da dinâmica metropolitana, tanto em partes (vínculos regionais/setoriais) quanto no todo (inter-relação com outras centralidades e setores mais distantes). No que se refere ao Vetor Sul, destacam-se duas situações que se sobrepõem: as das áreas de interesse ambiental e as de maior atratividade imobiliária.

A região Sul apresenta significativo interesse ambiental, em razão da presença de unidades de conservação – como a APA-SUL, o Parque Estadual da Serra do Rola Moça, a Estação Ecológica de Fechos e Áreas de Proteção Especiais –, associadas a nascentes e mananciais que são fundamentais para o abastecimento de água de porções expressivas do território metropolitano, bem como a locais de relevância cultural, potencial turístico e de lazer.

Na figura 7, confrontada com o zoneamento proposto no MZ-RMBH, observa-se uma extensa região de alto e médio-alto interesse ambiental, coincidente com as ZIM Vetor Sul, Serras e Gandarela e alinhavadas por parte expressiva da Trama Verde e Azul (ZDEM-TVA; Fig.8).

¹⁹ Localizado na porção centro-sul do estado de Minas Gerais e com extensão territorial de aproximadamente sete mil quilômetros quadrados, o Quadrilátero Ferrífero é uma área vizinha a Belo Horizonte formada pelas cidades de Sabará, Rio Piracicaba, Congonhas, Casa Branca, Itaúna, Itabira, Nova Lima, Santa Bárbara, Mariana, Ouro Preto, entre outras.

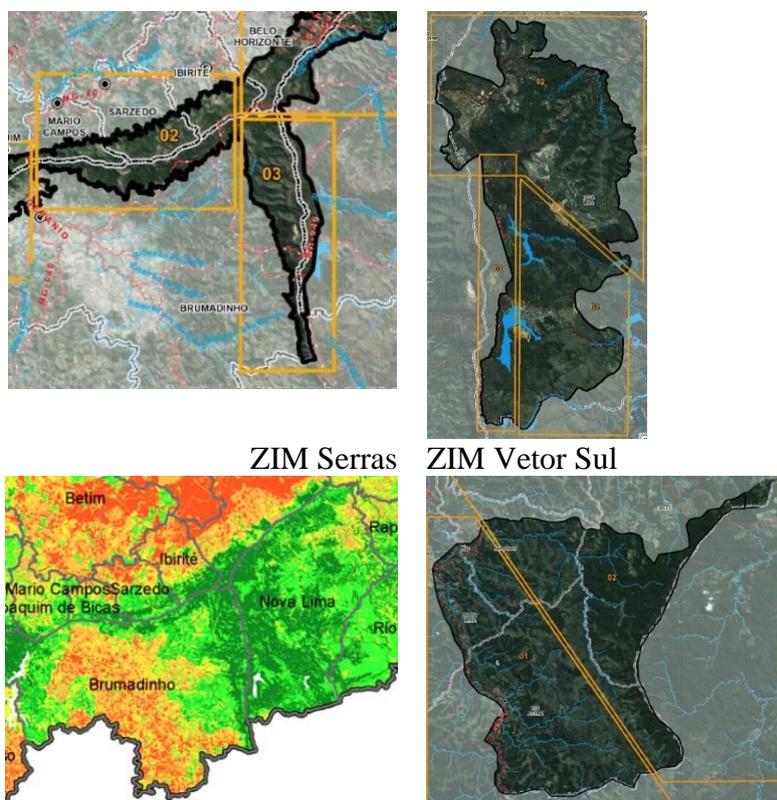
Síntese - Interesse Ambiental



Laboratório de Geoprocessamento
Escola de Arquitetura - UFMG
out 2010

Figura 7 - Mapa síntese do interesse ambiental no território da RMBH, classificado segundo critérios de graus de importância/interesse.

Fonte: Relatório Final do Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado da RMBH, Página 170, Vol. 01.p. 165.



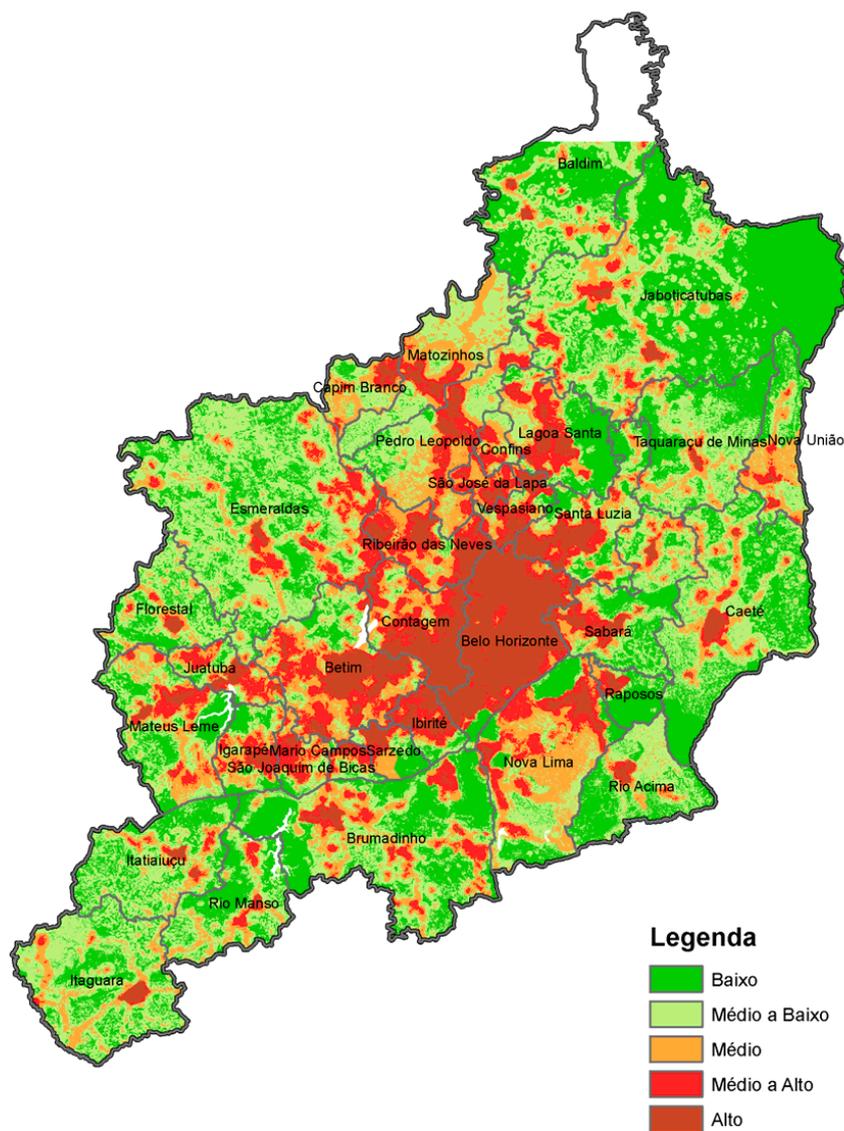
Interesse Ambiental ZIM Gandarela

Figura 8 - Cotejamento da mancha de alto e médio alto interesse ambiental com as ZIM Serras, Vetor Sul e Gandarela.

Fonte: Macrozoneamento Metropolitano – Produto 05, UFMG/CEDEPLAR, jul. 2015, mapas p.34, p.78, p.129 e Relatório Final do Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado da RMBH, MINAS GERAIS/CEDEPLAR, maio de 2011. p. 170, Vol. 01. p. 165.; alterados pelo autor.

Já no mapeamento das áreas de maior interesse para ocupação urbana do território metropolitano (FIG.09), praticamente todo o território do município de Belo Horizonte apresenta alta atratividade imobiliária. No Vetor Sul, observa-se possibilidades expressivas de expansão urbana da mancha belorizontina em razão do predomínio do grau médio-alto de atratividade ao longo de uma faixa lindeira à rodovia BR-040, no trecho que se estende desde a divisa de Belo Horizonte com Nova Lima, até a Lagoa dos Ingleses a sudeste da RMBH, nele incluídos o Jardim Canadá e o empreendimento Alphaville.

Síntese - Atratividade Imobiliária Ocupação Urbana



Laboratório de Geoprocessamento
Escola de Arquitetura - UFMG
out 2010

Figura 9 - Mapa síntese da atratividade imobiliária/expansão urbana no território da RMBH, classificado segundo critérios de graus de importância/interesse.

Fonte: Relatório Final do Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado da RMBH, Página 163, Vol. 01.p.163.

A partir do cotejamento das informações constantes dos mapas anteriores (FIGs. 7 e 9), observam-se sobreposições nas quais há claro interesse de preservação ambiental ou de interesse de ocupação urbana e outras onde há interesse em ambos os critérios, apontando conflitos explícitos (FIG. 10).

Conflitos de Interesse Ambiental & Urbano

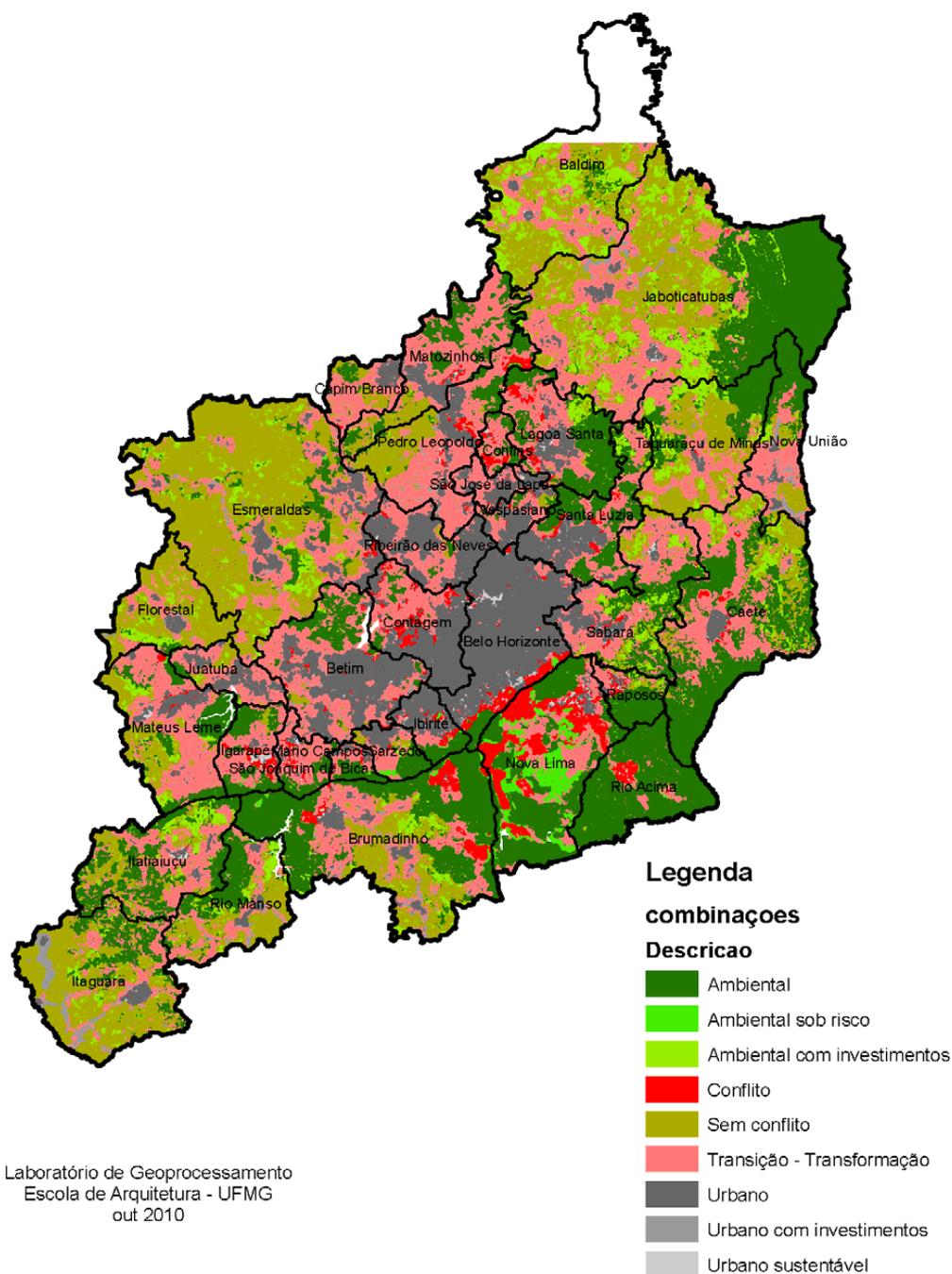


Figura 10 - Mapa síntese do das informações cruzadas das áreas de interesse ambiental com atividade imobiliária/ocupação urbana, acrescido de dados multicritérios para cercar a combinação. Observa-se o grande adensamento urbano junto à capital belorizontina, na porção central da RMBH e grandes massas vegetadas ainda preservadas, concentradas na porção sul e norte da RMBH.

Fonte: Relatório Final do Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado da RMBH, Página 173, Vol. 01.p. 168.

Buscando avançar na gestão desses conflitos, o MZ-RMBH propôs a criação da ZIM Serras, que se constitui em um extenso corredor definido pelos principais divisores de água das duas bacias metropolitanas mais importantes – Bacia do Paraopeba e Bacia das Velhas. Constitui uma conexão contínua das serras do Itatiaiuçu, Rola Moça, Moeda, Curral e da Piedade, passando pelos municípios de Caeté, Sabará, Santa Luzia, Belo Horizonte, Nova Lima, Ibirité, Brumadinho, Sarzedo, Mário Campos, São Joaquim de Bicas, Igarapé, Mateus Leme e Itatiaiuçu (FIG. 11).

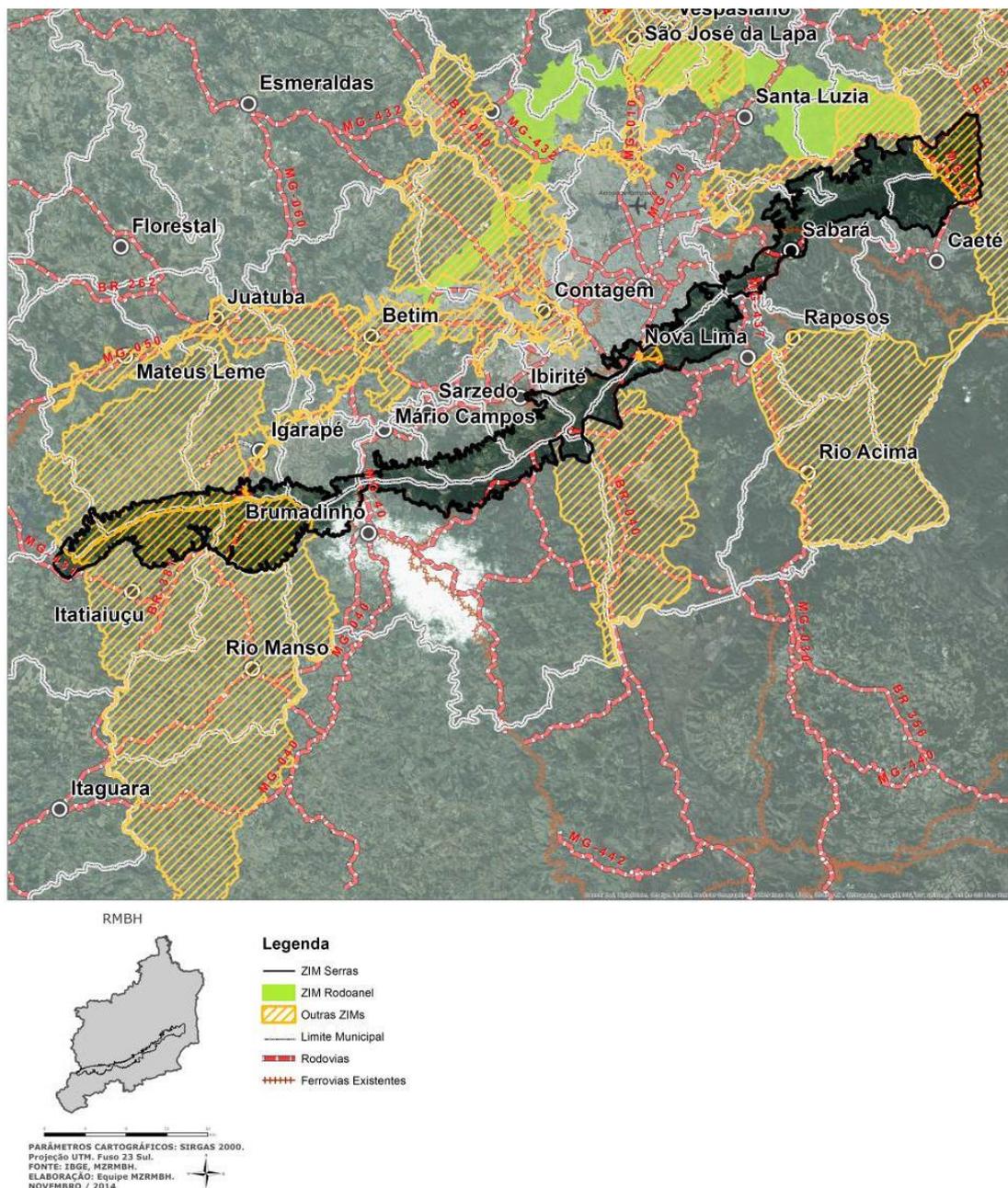


Figura 11 - Limites da ZIM Serras

Fonte: Produto 04 do Macrozoneamento Metropolitano, Minas Gerais, 2014, Página 43.

Os limites da ZIM Serras compreendem porções consideráveis das serras que são objeto de proteção ambiental, além de partes urbanamente ocupadas. Observa-se uma diversidade de zonas de uso e ocupação – no zoneamento municipal de Belo Horizonte, além de Unidades de Conservação representados no mapa –, com destaque para as áreas de sobreposição com outras ZIM (FIG. 12), sendo algumas dessas com zoneamentos bastante permissivos à ocupação e ao adensamento, sendo que, nos municípios de Brumadinho e Nova Lima, trecho central da ZIM Serras a ZIM Vetor Sul foi um dos principais elementos que definiram seu limite.

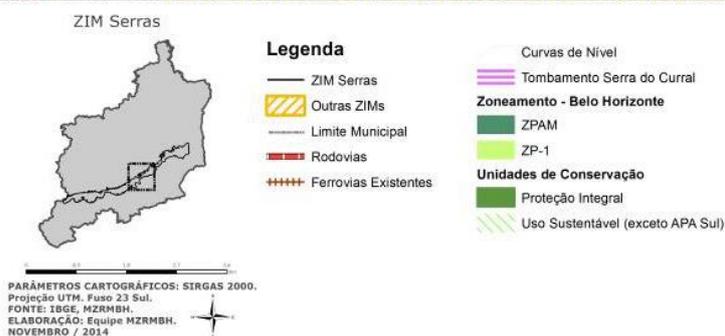
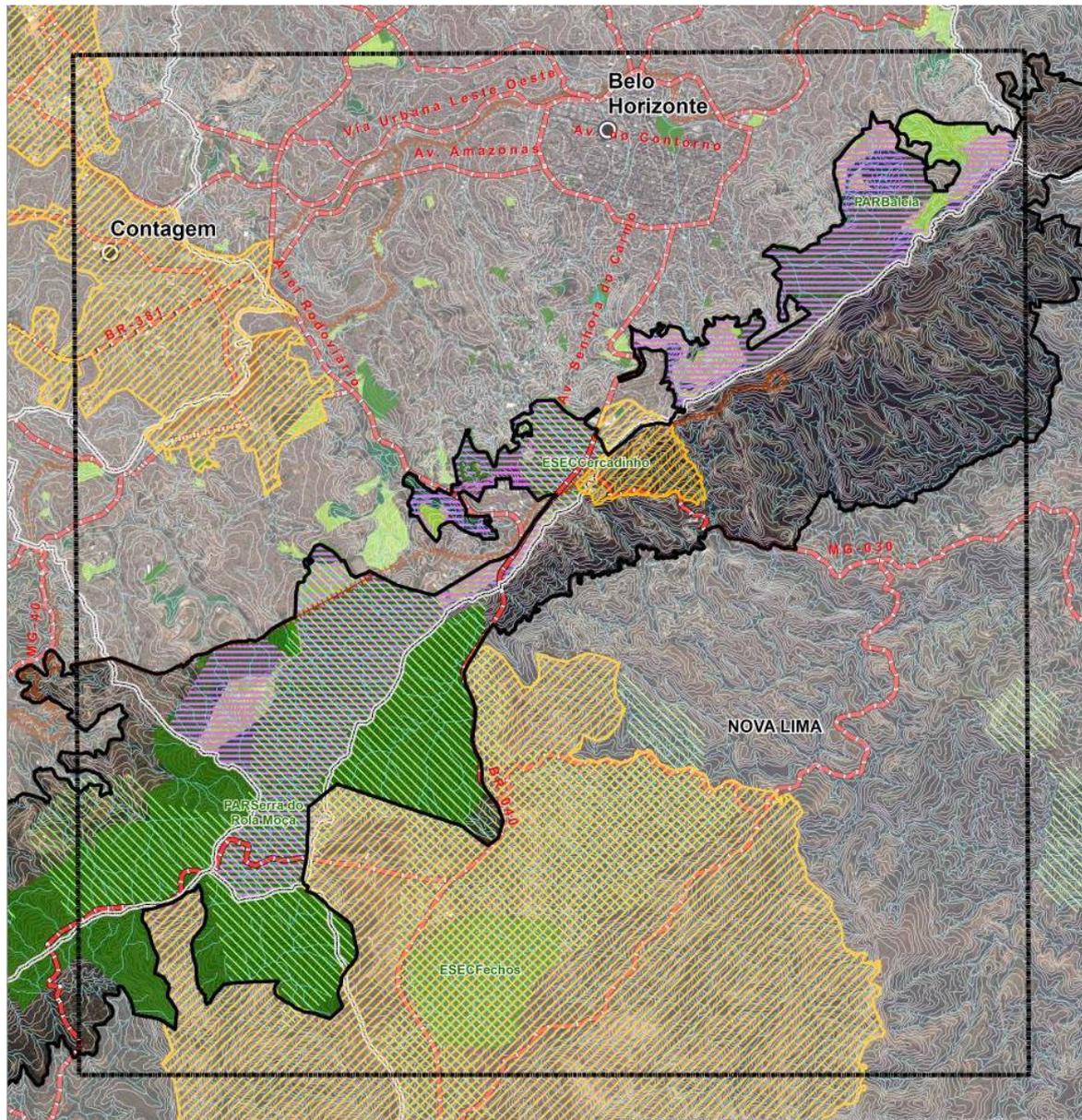


Figura 12 - Porção Central da ZIM Serras

Fonte: Produto 04 do Macrozoneamento Metropolitano, Minas Gerais, 2014, Página 44

A proposição da ZIM Vetor Sul teve sua importância metropolitana qualificada pelo vetor viário estruturante da rodovia BR-040, que orienta a expansão urbana neste sentido,

considerando a presença de uma centralidade local – o bairro Jardim Canadá – e seu potencial de se converter em centralidade regional. Sua área abrange os municípios de Nova Lima e Brumadinho (FIG. 13). As funções públicas coletivas a RMBH que orientaram a criação desta ZIM foram, além do sistema viário de importância metropolitana, já mencionado, aspectos relativos à proteção e gestão ambiental, ligados a qualidade dos recursos hídricos que abastecem a região e áreas frágeis ambientalmente, atividades associadas ao desenvolvimento socioeconômico, principalmente no setor de serviços e indústrias de tecnologia, e a demanda relativa à infraestrutura para habitação, com presença de invasões e marcada pelo conflito fundiário estimulado pela especulação imobiliária e alto valor da terra.

Há, como mencionado, grandes projetos de cunho privado previstos para o Vetor Sul, como a implantação de um polo hospitalar, próximo ao Jardim Canadá na antiga fábrica da Skol, e ampliação da área urbanizada por meio de novos loteamentos com múltiplos usos, localizado contíguo ao Alphaville Lagoa dos Ingleses, o chamado CSul²⁰, que se apresenta como uma empresa desenvolvedora de soluções urbanísticas para o Vetor Sul da Região Metropolitana de Belo Horizonte. A CSul Desenvolvimento Urbano se apresenta como uma empresa que tem forte compromisso com a sustentabilidade econômica, social e ambiental no seu território

A ZIM Vetor Sul também está envolvida nos conflitos resultantes pelas cavas da atividade minerária abertas e esgotadas no município vizinho, pertencente ao colar metropolitano, Itabirito e sua problemática ambiental e destinação. Além disso, esta ZIM está no limite do Parque Estadual do Rola Moça, com preservação que deve ser efetivada e mantida e da Área de Proteção Especial (APE) de Fechos, sob o Jardim Canadá, que consiste num aquífero subterrâneo que alimenta parte do manancial de Fechos que abastece a RMBH. Há ainda uma Proposta de Sistemas Ambientais do Plano Diretor do município de Nova Lima no que se refere ao corredor de mananciais. Ou seja, trata-se de centralidade metropolitana com várias demandas e projetos previstos. Inserem-se na ZIM Vetor Sul as cavas das minas Capão Xavier, Mutuca e Mar Azul, devido aos potenciais futuros de exploração.

20 O projeto CSul, um empreendimento de grande porte que abrange aproximadamente 27 milhões de metros quadrados, com expectativa de aglutinar cerca de 120 mil pessoas. O projeto contempla áreas destinadas à habitação e equipamentos como centros comerciais e de lazer, além de indústrias de alta tecnologia.

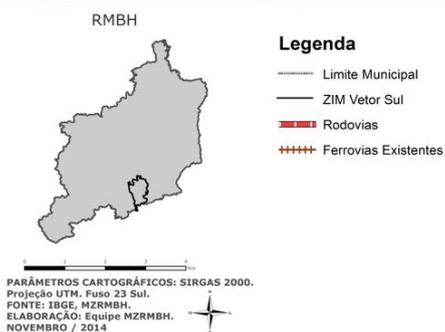
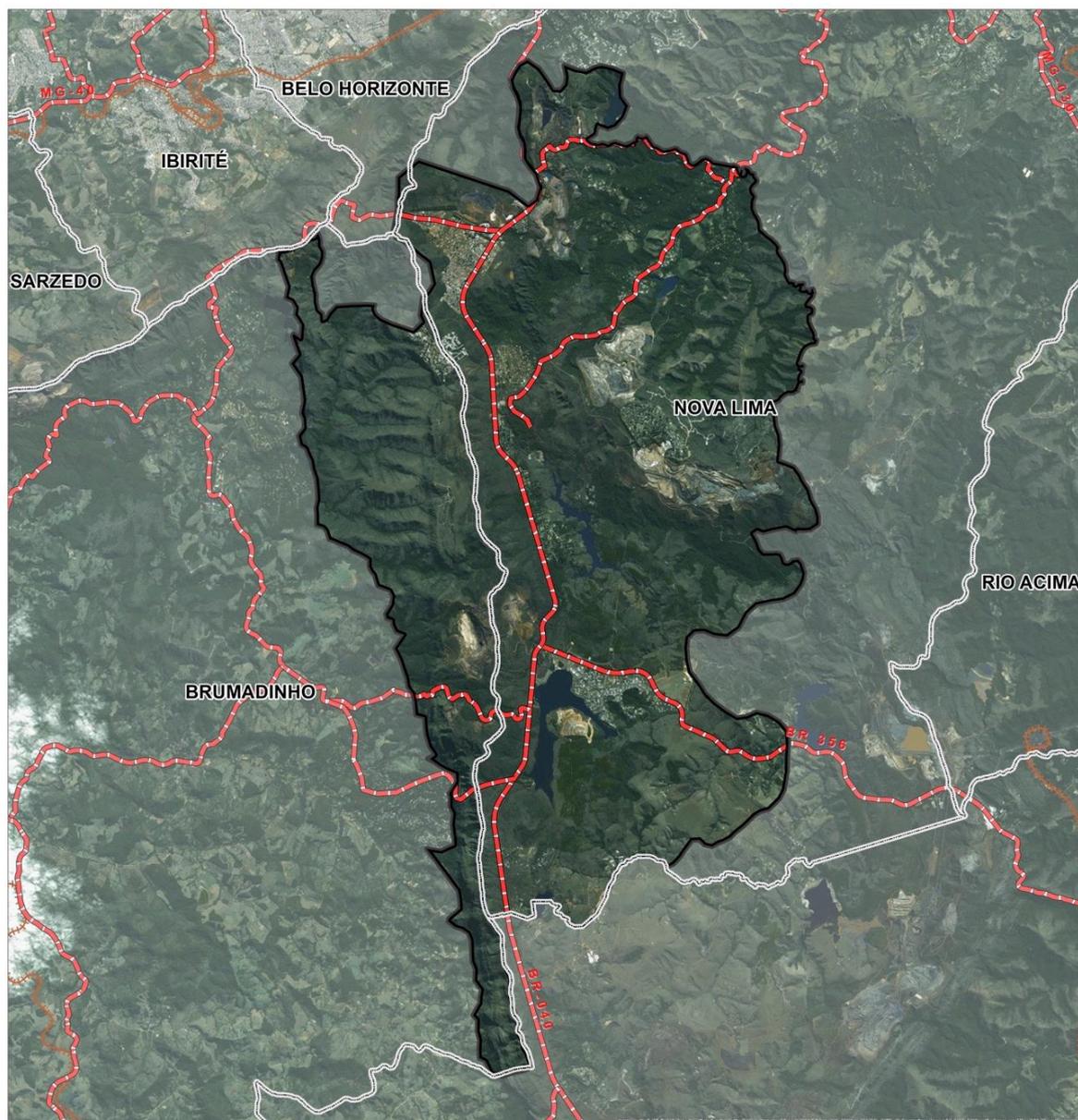


Figura 13 - Limites da ZIM Votor Sul

Fonte: Produto 04 do Macrozoneamento Metropolitano, Minas Gerais, 2014, Página 10.

O PDDI-RMBH reconhece que se trata de uma região em que há conflitos entre interesses ambientais e imobiliários, e, notadamente, relacionados a processos de expansão da ocupação e/ou adensamento já estão em curso:

“Ressalta-se que a proliferação indiscriminada e dispersa de novas atividades ao longo do vetor sul já tem trazido impactos ambientais significativos, e a proposta de novas centralidades no eixo deverá dar um tratamento diferenciado às possibilidades de adensamento e urbanização nessa região, a partir de uma série de condicionantes ambientais à atuação do poder público e do setor privado, haja em vista essas centralidades estarem inseridas na Área de Proteção Ambiental Sul da RMBH (APA-Sul), e próximas de outras unidades de conservação, como o Parque Estadual da Serra do Rola Moça.” (UFMG/CEDEPLAR, maio 2011, p. 217, grifos nossos)

Tais conflitos também se revelam nas lides dos organismos de gestão municipal, metropolitana e estadual da ocupação e do uso do solo, tendo em vista que, até o momento, há lacunas em relação a sua ordenação adequada, de modo a também coibir a fragmentação e espraiamento da expansão urbana. Além disso, no conjunto ZIM Serras e Vetor Sul (FIG. 14), há processos minerários importantes para a ordem econômica, ainda que com grande potencial de degradação do meio ambiente em relação aos seus passivos (estéreis, resíduos e rejeitos) e sobre a reconversão de suas cavas abandonadas e/ou esgotadas.

A ZIM Serras tem grande potencial e disponibilidade de recursos naturais. Sua criação fortalece o uso de diversos instrumentos de proteção e preservação dos recursos ambientais, mas ao mesmo tempo, conflita com interesses econômicos ligados, principalmente, aos processos minerários, para os quais deverão ser tomadas medidas específicas quanto a seus estéreis, resíduos e rejeitos. A degradação ambiental causada por essa atividade refere-se, ainda, à existência de passivos ambientais associados a minas abandonadas e paralisadas sem processos formais de fechamento (UFMG/CEDEPLAR, julho 2015, p. 76).

Passados cinco anos da publicização do relatório final do PDDI-RMBH, no relatório “*Macrozoneamento Metropolitano. Definição dos parâmetros urbanísticos e diretrizes específicas de estruturação e desenvolvimento para as Zonas de Interesse Metropolitano (ZIMs)*”, de julho de 2015, são apresentados parâmetros que balizam o referido tratamento diferenciado às possibilidades de adensamento e urbanização para a Zona de Interesse Metropolitano (ZIM) Vetor Sul. Nela, o Jardim Canadá é classificado como Zona de Diretrizes Especiais Metropolitanas de Requalificação (ZDEM-REQ) e descrito como “*área de fragilidade ambiental e urbana onde se mostra necessário um controle de ocupação e adensamento mais minucioso*”. No entanto, as diretrizes específicas – “*Necessário investimento em infraestrutura, equipamentos e serviços para adensamento*” (UFMG/CEDEPLAR, jul. 2015, p. 39) – abrem possibilidades de adensamento para um bairro que, como detalhado no capítulo seguinte, foi implantado em área de aquífero, dentre outras questões ambientais que merecem atenção.

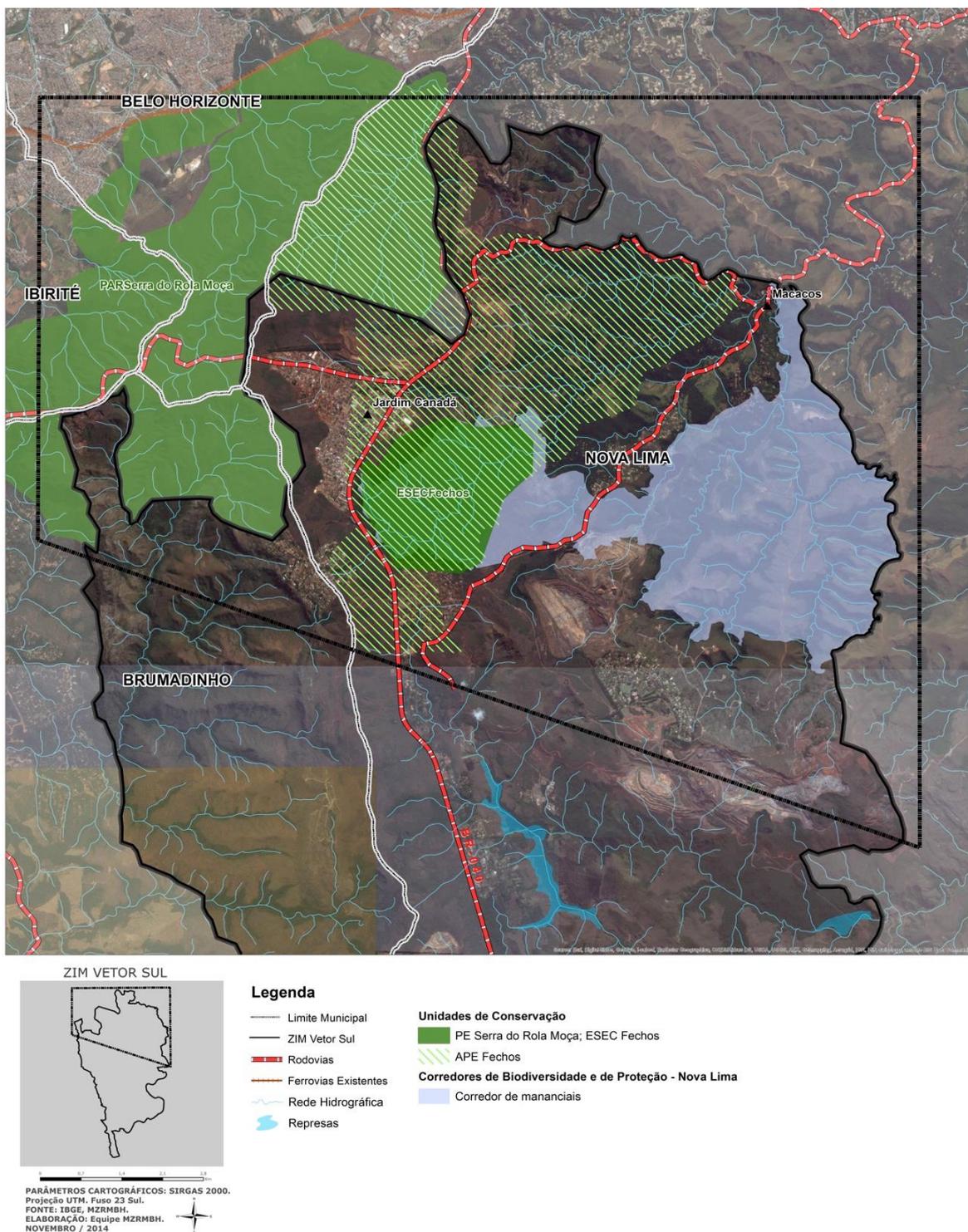


Figura 14 - Porção da ZIM Vetor Sul na qual se utilizou como critério o limite do Parque Estadual da Serra do Rola-Moça.

Fonte: Produto 04 do Macrozoneamento Metropolitano, Minas Gerais, 2014, Página 12.

Obviamente, trata-se de um macrozoneamento, cujo detalhamento normativo em termos de parâmetros locais específicos de parcelamento, ocupação e uso do solo é, ao fim e ao cabo, responsabilidade das administrações municipais. Neste contexto, a *Política Metropolitana*

Integrada de Regulação do Uso e da Ocupação do Solo ganha urgência de efetivação para, de fato, garantir a compatibilização das políticas municipais e metropolitanas a partir de uma visão integrada de território metropolitano. Assim, a política referida tem por objetivo:

Promover, com a participação dos municípios, a consolidação do macrozoneamento do território metropolitano, a partir da proposta de reestruturação territorial apresentada no PDDI-RMBH e das diretrizes de uso e ocupação do solo relativas às funções públicas de interesse comum (UFMG/CEDEPLAR, 2011, p.267)

Um dos aspectos que possibilitaria um maior controle sobre as legislações de parcelamento municipais coincide com os objetivos dessa política, explicitada em outro de seus objetivos: a definição de “*diretrizes urbanísticas que possam ser incorporadas aos processos de anuência prévia para parcelamentos e licenciamento ambiental na RMBH*” (UFMG/CEDEPLAR, maio de 2011, p. 276). Contudo, no caso da ZDEM-REQ Jardim Canadá para a qual não foram estipulados os parâmetros de ocupação – restaria a possibilidade de aplicação dos dispositivos do artigo 42-B do Estatuto da Cidade, restrita a situações de ampliação de perímetros urbanos.

No relatório final do Macrozoneamento Metropolitano (UFMG/CEDEPLAR jul. 2015, p. 20), são apresentadas diretrizes gerais de regulação urbanística para as ZDEM, dentre as quais destaca-se a de:

Promover a elaboração de legislação complementar e a regulamentação de instrumentos necessários à implementação do Macrozoneamento com destaque para a precisão dos limites e definição dos parâmetros urbanísticos especiais das Zonas de Diretrizes Especiais Metropolitanas (ZDEMs), a partir da realização dos estudos específicos e negociações junto às Prefeituras Municipais, proprietários, comunidades afetadas e demais agentes interessados (UFMG/CEDEPLAR, julho 2015, p. 20).

Contudo, o pacto metropolitano-municipal ainda não foi claramente firmado e, enquanto isso, há processos imobiliários e negociações em curso que podem se adiantar na ocupação inadequada do Vetor Sul, sem se ater às especificidades e fragilidades locais, que poderiam ser respeitadas à luz de uma regulação de parcelamento, ocupação e uso do solo pactuada junto aos municípios.

Às considerações mais amplas em relação ao conflito interesse ambiental x expansão urbana, a seção seguinte trata, mais especificamente, deste último aspecto, intrinsecamente

relacionado à questão da estruturação do território metropolitana em múltiplas centralidades, convergindo para o caso específico do Vetor Sul – região de Alphaville e do Jardim Canadá.

1.3.A PROPOSTA DE ESTRUTURAÇÃO POLICÊNTRICA²¹ DA RMBH

No âmbito do PDDI-RMBH, a proposta de criação e/ou fortalecimento de centralidades urbanas em rede, articuladas por um sistema viário e de transportes eficiente, de baixo custo ambiental, energético e operacional é considerada a base do processo de reordenamento territorial em escala metropolitana (UFMG/CEDEPLAR, 2011). A criação de centralidades, relacionadas e interligadas por um sistema viário (rodoviário e ferroviário) que favoreça as ligações, o transporte coletivo, altere as noções de distância e tempo de deslocamento minimiza o custo social da migração pendular, bem como os efeitos negativos da distância entre as pessoas e os locais de convivência, trabalho, etc.

O PDDI-RMBH teve a preocupação de estimular e fortalecer as centralidades urbanas já vocacionadas, que se articulassem uma em rede de polarizada a partir da concentração e diversificação de atividades, em graus variados de complexidade e complementaridade. Nesse sentido, as centralidades configurariam nós espaciais que incorporam a noção de lugar e vivência, marcada pela sociabilidade e construção de identidade metropolitana em diferentes escalas.

O espaço público da cidade é organizado a partir da existência de lugares específicos geradores de centralidade, com história e usos consolidados no tempo e espaço. A ampliação de um centro é um processo natural, por vezes comprometido pela presença de barreiras geográficas, como relevo montanhoso ou grandes rios adjacentes. Há cidades em que o centro se expande de maneira radiocêntrica e outras que ele se adensa, com a sua verticalização. Em ambos os contextos, é recorrente haver reformas viárias para adequar a antiga área aos novos usos e fluxos.

²¹ Utiliza-se o termo policêntrica em referência às múltiplas centralidades existentes/planejadas, não caracterizando de forma alguma dispersão espacial de aglomerações urbanas ou formação de núcleos urbanos isolados, sob esta referência. Reitera-se a existência da compacidade urbana/metropolitana e seu adensamento de forma continuada no território, sendo a proposta do PDDI/RMBH de constituir Belo Horizonte como uma metrópole policompacta, como característica de uma metrópole multicêntrica.

No processo de expansão dos centros, podemos observar a coexistência de vários centros, que acabam por se conturbar, gerando uma única aglomeração. Neste processo, aparecem complementaridades, com a implantação de novos serviços, bem como concorrências, decorrentes da mudança de locais, do abandono das edificações antigas e a ocupação de áreas novas, muitas vezes sendo o início de degradação de uma área significativa do território.

O centro, local de ocupação primária, é chamado comumente de centro histórico. A área expandida ou polarizada desse centro também é considerada dele integrante, porém o centro histórico tem características bem definidas e pode ser identificado como a porção de ocupação mais antiga. Mesmo perdendo o papel de centralidade exclusiva, o centro histórico pode recuperar papel de destaque, muitas vezes se revalorizando, ainda que tenha sofrido concorrência de outras áreas. Centros secundários também se consolidam, porém, o caráter central do território total da cidade mantém-se associado ao centro histórico, cabendo aos outros o caráter de centro regional ou local, mesmo considerando que:

A noção de centro modificou-se nas últimas décadas, os grandes aglomerados urbanos possuem vários polos. A modificação conceitual é um ajuste histórico, devido às mudanças sociais. O centro histórico tem seu valor singular, mas seu significado econômico e de relações sociais tende a diminuir. (TOURINHO, 2006, p. 23)

O centro de Belo Horizonte somente passou a se constituir quando a própria cidade foi implantada. O projeto de Aarão Reis²² desconsiderou o antigo Curral Del Rei²³, que teve sua população dispersa, seu sistema viário e casario desfeitos e suas referências de identidades demolidas, restando somente alguns vestígios e a própria Serra do Curral, que passa a desempenhar novo papel identitário na nova capital mineira. A centralidade de Belo Horizonte, hoje, não se restringe ao seu hipercentro – entorno da Praça Sete –, pois, com a expansão e adensamento da região metropolitana, toda área do projeto inicial, bem como suas bordas transbordam essa centralidade una e focal para toda RMBH.

22 Aarão Reis foi um engenheiro paraense de pensamento positivista incumbido de projetar a nova capital mineira. Em 1893, o projeto é entregue ao governador de Minas Gerais e, em 1897, a nova cidade é inaugurada.

23 Curral Del Rey era o nome da “cidadela” existente no local escolhido pelos técnicos e governador para a construção da nova capital, que se tornaria Belo Horizonte. Tratava-se de uma comunidade existente desde 1701, com cultura agrícola, que no final do século XIX chegava a dezoito mil habitantes, sendo extinta para a construção da nova cidade sobre a antiga.

Na cidade contemporânea, parte-se do pressuposto da necessidade de ampliação do conceito de centro, com a existência de diferentes polos de serviços. Segundo Panerai, essa diversidade é um fenômeno novo:

O mito do centro único, agrupando a autoridade política, os locais de comércio, os símbolos da religião e oferecendo um espaço – geralmente uma praça, ágora ou fórum – destinado à reunião dos habitantes e ao debate dos assuntos cidadãos pertence a uma época finda. Há muito que o centro já é múltiplo, quer dizer, formado pela soma dos centros correspondentes aos diferentes grupos sociais ou aos diferentes usos (que variam conforme a época) de um mesmo grupo. [...] Os locais do trabalho, do consumo e do lazer, as dependências administrativas, as instituições religiosas e as preferências culturais desenham um centro particular para cada grupo. (PANERAI, 2006, p. 145)

O espraiamento territorial das cidades, atualmente, vem acompanhado pela maleabilidade do tecido urbano. O modo de vida atual consome muito espaço. No Medievo, as cidades eram contidas por muralhas, o que implicava processos de adensamento, de diversificação e coexistência de usos. Hoje, há a necessidade de áreas verdes, setores de logística e distribuição de produtos, áreas de produção, grandes eixos viários com transposições controladas. As cidades hoje são grandes extensões territoriais urbanizadas, em que relevo, hidrografia, massas verdes, autovias, estações de transportes e grandes instalações comerciais e de serviços referenciam seus espaços.

O crescimento urbano ocorrido no século XX trouxe certa inversão nas características da relação centro/subúrbio, fazendo com que a maior parte da população e a maior parte da superfície urbanizada estejam fora da área central.

A compacidade e a densidade ocorrem apenas pontualmente, a cidade é difusa, o território habitado está submetido aos movimentos brownianos²⁴ que o automóvel individual permite. (PANERAI, 2006, p. 23)

Tal expansão urbana nem sempre é controlada. A população tende a ocupar áreas não adequada para recebê-las, como espaços rurais ou ambientalmente sensíveis a ações antrópicas. As mudanças de modo de vida, novas exigências por conforto, novas modalidades de consumo e lazer promovem uma superfície urbanizada cada vez mais espraiada. Muitas vezes, essas relações fazem com que o centro tradicional perca habitantes para áreas que atendam demandas desta e de outras ordens.

²⁴Movimentos brownianos referem-se ao movimento contínuo e desordenado característico de partículas em suspensão em meio líquido ou gasoso, estudado pela primeira vez em 1828 pelo botânico escocês Robert Brown, 1773-1858 (PANERAI, 2006, p.23)

O PDDI-RMBH aponta centralidades metropolitanas e regionais de acordo com o nível hierárquico de influência metropolitana. A rede de centralidades múltiplas associadas à potencialização da vivência, segundo o PDDI-RMBH, tende a influenciar a redução das desigualdades socioespaciais, tornando-se elemento de ordenamento territorial, possibilitando acesso da população ao comércio, lazer, serviços, lazer, etc., reduzindo os deslocamentos e o custo social.

Observa-se que a estrutura espacial da RMBH mantém-se excessivamente concentrada, baseada num único centro metropolitano, formada pelo núcleo central de Belo Horizonte (interior da Avenida do Contorno), estendendo-se ao longo das principais vias arteriais e áreas conturbadas a partir de centros regionais tradicionais (FIG.15).

De maneira geral, estes centros surgiram e se desenvolveram em função de fatores locais, da disponibilidade de infraestrutura e oferta de comércio e serviços, bem como locais de produção e consumo. Muitos deles caracterizam-se pela precariedade ou total ausência de espaços públicos que favoreçam convívio diversificado e democrático da população, e pelo privilégio do automóvel, em detrimento da segurança e conforto dos pedestres (UFMG, 2011).

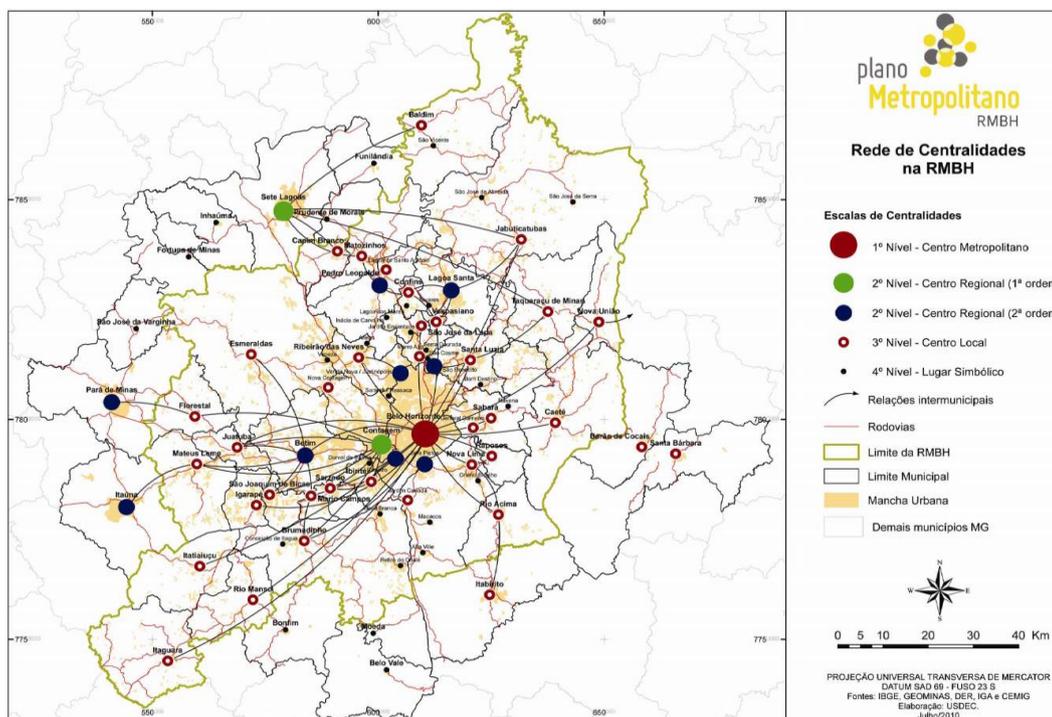


Figura 15 - Mapa apresentando a rede de centralidades metropolitanas existentes e seus principais vínculos. Destacados, na legenda, observa-se que, no vetor Sul, o Jardim Canadá figura como centralidade de 3º nível (centro local) e a região do Alphaville como 4º(lugar simbólico).

Fonte: Relatório Final do Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado da RMBH, Página 60, Vol. 01.

Durante os estudos para elaboração do PDDI-RMBH, foi observada, junto à população, a necessidade de fortalecer a rede de centralidades. Foram identificadas muitas aglomerações que são reconhecidas pela população como diferenciadas, que devem ser reforçadas pela requalificação dos espaços públicos e localização estratégica dos equipamentos de uso coletivo nelas localizadas.

No Vetor Sul, a vocação ambiental está associada, *grosso modo*, às áreas protegidas por lei. As áreas de conflito correspondem àquelas de atratividade imobiliária médio-alta, basicamente o trecho da rodovia BR-040, como mencionado anteriormente. Essa atratividade imobiliária vem sendo impulsionada pelo lançamento e expansão de novos condomínios horizontais de luxo, bem como adensamento dos já existentes, estimulados pelos atrativos – inclusive, os de caráter ambiental! – e pela facilidade de acesso à região centro-sul da capital mineira, promovido proporcionada pela rodovia BR-040.

Nessas áreas onde há conflito, as futuras políticas definidas a partir dos estudos realizados pelo PDDI-RMBH deverão apontar claras prioridades, sob interesse justificado e estratégias claras. Nesse sentido, destacam-se duas principais políticas estruturantes para a RMBH – a *Política Metropolitana Integrada de Centralidades em Rede* e a já mencionada *Política Metropolitana Integrada de Regulação do Uso e da Ocupação do Solo* – que, na proposta de Macrozoneamento Metropolitano, apresentam critérios e parâmetros mais específicos, fundamentais para a avaliação das perspectivas de transformação territorial do Vetor Sul da RMBH.

Os estudos referentes à dinâmica metropolitana, centralidades e uso do solo confirmam o poder excessivamente polarizador e concentrador do núcleo central de Belo Horizonte. A rede urbana é caracterizada por um sistema viário radiocêntrico, que direciona os fluxos para o hipercentro da capital, sendo que este polariza uma grande quantidade de pequenas centralidades de menor poder de influência dispersas na RMBH e no colar metropolitano, principalmente pela ausência de centros de nível intermediário de polarização. A concentração excessiva de emprego e renda, no núcleo central da capital, desequilibra a dinâmica e economia de outras áreas tão populosas quanto, mas que tem sua população e renda direcionada para a centralidade belorizontina.

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).

O PDDI-RMBH aponta, contudo, que há potencial para desconcentração urbana e econômica na rede de centralidades da RMBH, passível de criar uma estrutura urbana mais equilibrada e menos dependente do centro de Belo Horizonte. Uma maior distribuição de serviços em centros intermediários seria positiva para as populações residentes próximas; para as atividades produtivas industriais e agropecuárias, que poderiam se especializar na oferta de serviços avançados e desonerar a infraestrutura da capital belorizontina. Um dos objetivos gerais expresso na *Política Metropolitana Integrada de Centralidades em Rede* é

Criar novas centralidades e promover o fortalecimento dos centros intermediários já existentes, objetivando a redução das desigualdades socioespaciais e a conformação de uma nova estrutura territorial metropolitana policêntrica, multiescalar e em rede, em oposição à estrutura atual, monocêntrica e radial (UFMG/CEDEPLAR, maio de 2011, p.236).

O PDDI-RMBH propõe uma reestruturação territorial com a promoção de uma rede multiescalar de centralidades, com o objetivo de reduzir as desigualdades socioespaciais a partir da criação de uma estrutura policêntrica interligada por uma estrutura viária multimodal, consonante com o conceito de centralidade multidimensional.

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 misto se de forma mais adensada. Todavia, ressalta-se que está-se [sic] propondo aqui um conceito de centralidade multidimensional, que extrapola o sentido meramente econômico ou urbanístico (UFMG/CEDEPLAR, maio de 2011, p. 209).

A proposta de criação/estímulo de uma rede de centralidades metropolitanas, em oposição a um crescimento radial tipo centro-periferia, segundo o PDDI-RMBH, deverá estimular uma nova distribuição de atividades econômicas e promover maior articulação microrregional, diminuindo a fragmentação e aumentando a coesão socioterritorial metropolitana. Assim, a cada hierarquia de centralidade apresentada, em síntese, na figura 16 deverá corresponder um nível de investimentos em equipamentos públicos, principalmente aqueles propostos por outras políticas do PDDI.

HIERARQUIA DA REDE DE CENTRALIDADES E REDES DE CENTROS MICRO-REGIONAIS E LOCAIS

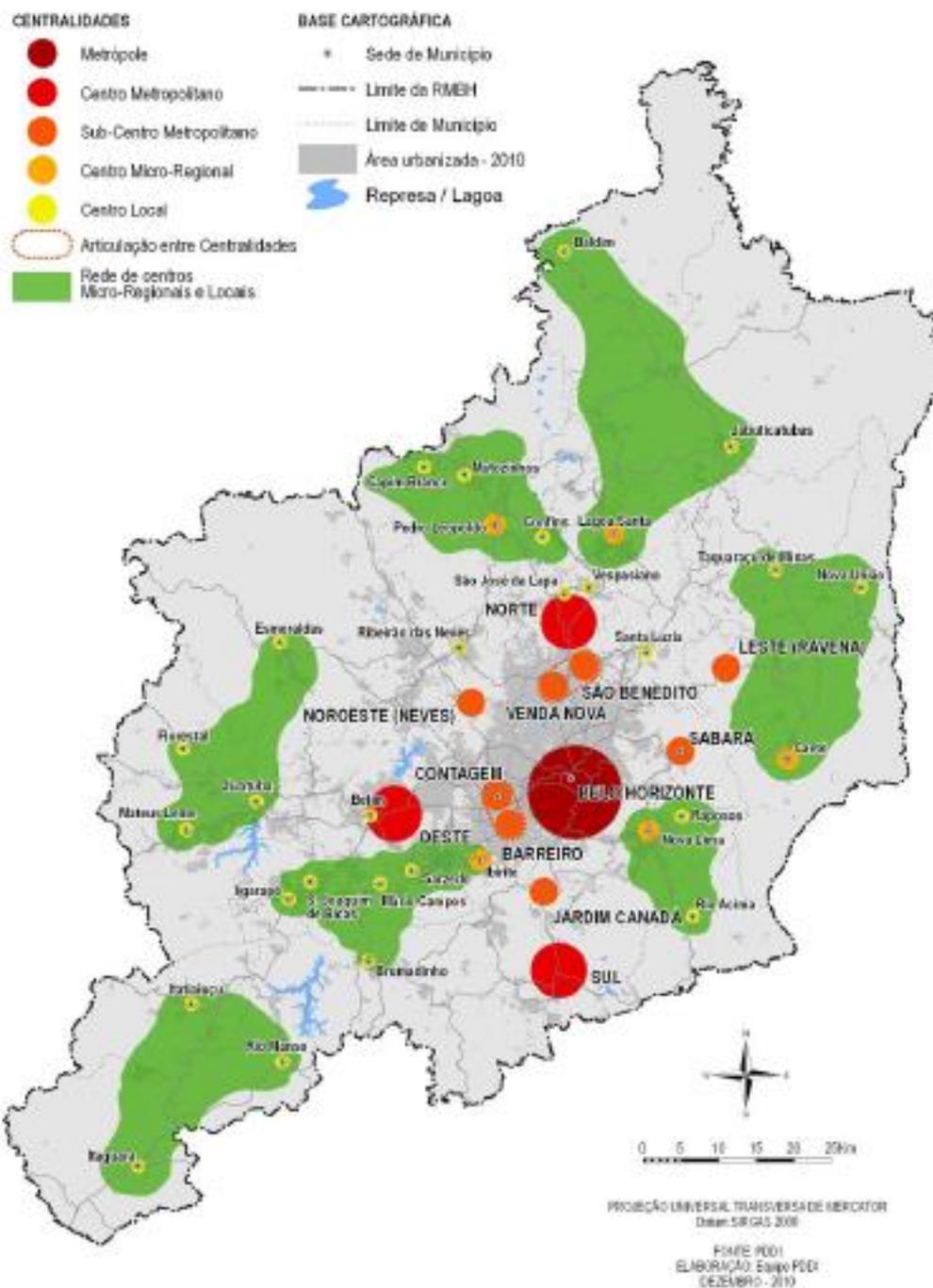


Figura 16 - Hierarquia da rede de centralidade da RMBH. Nesta proposta, a região de Alphaville seria alçada à categoria de centro metropolitano, equiparando-se, a oeste, a Betim, e ao norte, a Ribeirão das Neves. Já o Jardim Canadá figura como subcentro metropolitano, junto com Venda Nova-São Benedito; Barreiro-Eldorado (Contagem), Sabará e um novo centro Leste, em Ravena (Sabará).

Fonte: Propostas de Políticas Setoriais. Relatório Final do Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado da RMBH. Belo Horizonte, maio de 2011, p. 212, Vol. 01.

O grau de centralidade de determinada localidade pode ser medido pela escala de abrangência dos serviços nela oferecidos e densidade populacional existente, combinado com as atividades comerciais, serviços e oferta de empregos existente, e a partir da própria dinâmica da construção civil, que tende a ser mais pulsante nos locais de mais intensa transformação econômica-social. As centralidades metropolitanas são passíveis de maior adensamento, inclusive residencial, para viabilizar a oferta de serviços e utilização plena dos serviços públicos ofertados e o reforço de uma vida urbana e identidade que caracterizem uma centralidade.

As centralidades, apontadas pelo PDDI-RMBH (UFMG/CEDEPLAR, maio de 2011, p.209), devem apresentar os seguintes atributos:

- área urbana com densidade econômica, forte heterogeneidade de usos, 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 positivas entre essas atividades;
- área de acessibilidade privilegiada ao transporte público coletivo, para onde sedireciona parte expressiva dos deslocamentos interurbanos;
- área que possibilita a intensificação da ‘vida urbana’, o convívio aberto e o encontro com camadas, grupos, estratos e comunidades diversas da sociedade;
- área onde o patrimônio, as atividades culturais e a apropriação democrática dos espaços urbanos têm maior expressão enquanto valor de uso, abrigando grande diversidade de manifestações e conformando identidades metropolitanas;
- área onde os espaços públicos e os equipamentos de uso coletivo têm importância fundamental na estruturação do espaço urbano.

Se, praticamente, todos os centros tradicionais consolidados já abarcam parte substantiva desses atributos, não é esta a situação tanto do Jardim Canadá e, sobretudo, do Alphaville, o que implicará investimentos diversos para alçá-los à condição de centralidade.

Além do fortalecimento dos centros intermediários, em outras porções do território metropolitano, o PPDI aponta para a necessidade de “assegurar um crescimento planejado dos novos empreendimentos e atividades”²⁵, tomando como premissa, no caso específico do Vetor Sul, o

²⁵ Propostas de Políticas Setoriais. Relatório Final do Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado da RMBH. Belo Horizonte, maio de 2011., Página 216, Vol. 01

[...] aumento da população de renda média e alta e dos empreendimentos cada vez mais complexos, associando verticalização com parcelamentos horizontais – com destaque para a ampliação do Alphaville –, e pelo crescimento econômico e demográfico esperado para a região do CODAP, mais ao sul na BR-040. (UFMG/CEDEPLAR, maio de 2011, p.216)

Na figura 17, a proposição do bairro Jardim Canadá como subcentro²⁶ e, portanto, menos adensado, e da região do empreendimento Alphaville-Lagoa dos Ingleses como centro metropolitano²⁷, maior e mais adensado, ancora-se em perspectivas de investimentos/empreendimentos privados ao longo do Vetor Sul:

“Aposta-se no potencial do Jardim Canadá e da região do Alphaville (em localidade exata a ser definida em estudos complementares específicos) como áreas privilegiadas para a configuração de novas centralidades. Há também a previsão da instalação de um pólo médico no terreno da antiga fábrica da Skol, às margens da rodovia, por iniciativa do setor privado, e que poderá catalisar transformações mais amplas no uso e ocupação do solo no seu entorno. As centralidades devem cumprir o papel de inserir espaços adensados e coesos que tenham a capacidade de organizar o território neste meio urbano espriado e de baixa densidade, polarizando o vetor como um todo – inclusive sua área de expansão que se estende até a região do CODAP no entorno metropolitano” (UFM/CEDEPLAR, maio de 2011, p. 216, grifo nosso)

²⁶Segundo o PDDI-RMBH (UFMG/CEDEPLAR, jul. 2015, p. 211), sub-centros metropolitanos têm a mesma função dos centros metropolitanos, porém com menor adensamento e grau de polarização, dando apoio aos centros metropolitanos em áreas relativamente distantes destes, mas que têm densidades populacionais significativas. Devem agregar os mesmos atributos que os centros metropolitanos, porém em menor grau.

²⁷Segundo o PDDI-RMBH (UFMG/CEDEPLAR, jul. 2015, p. 211), centros metropolitanos correspondem às novas centralidades propostas e devem ter a função de organizar territórios mais extensos – indicados nas suas áreas de influência respectivas, sediando serviços, gerando altas densidades no ambiente construído e com intenso caráter de urbanidade.

A proposta de constituição de novas centralidades no vetor sul busca assim assegurar um crescimento planejado dos novos empreendimentos e atividades que deverão se instalar no vetor sul ao longo dos próximos anos, estimulados pelo aumento da população de renda média e alta e dos empreendimentos cada vez mais complexos, associando verticalização com parcelamentos horizontais – com destaque para a ampliação do Alphaville –, e pelo crescimento econômico e demográfico esperado para a região do CODAP, mais ao sul na BR-040 (UFMG/CEDEPLAR, 2011, p. 216).

O bairro Jardim Canadá insere-se na porção norte desta ZIM com papel duplo: fortalecer-se econômica e socialmente, transformando-se de centralidade regional a centralidade metropolitana, e de ordenamento territorial quanto ao uso e ocupação urbana, visto sua localização frágil, próximo a unidades de conservação e sobre o aquífero de fechos. O PDDI-RMBH diz que o desenvolvimento do Jardim Canadá deve conciliar progresso econômico à gestão ambiental.

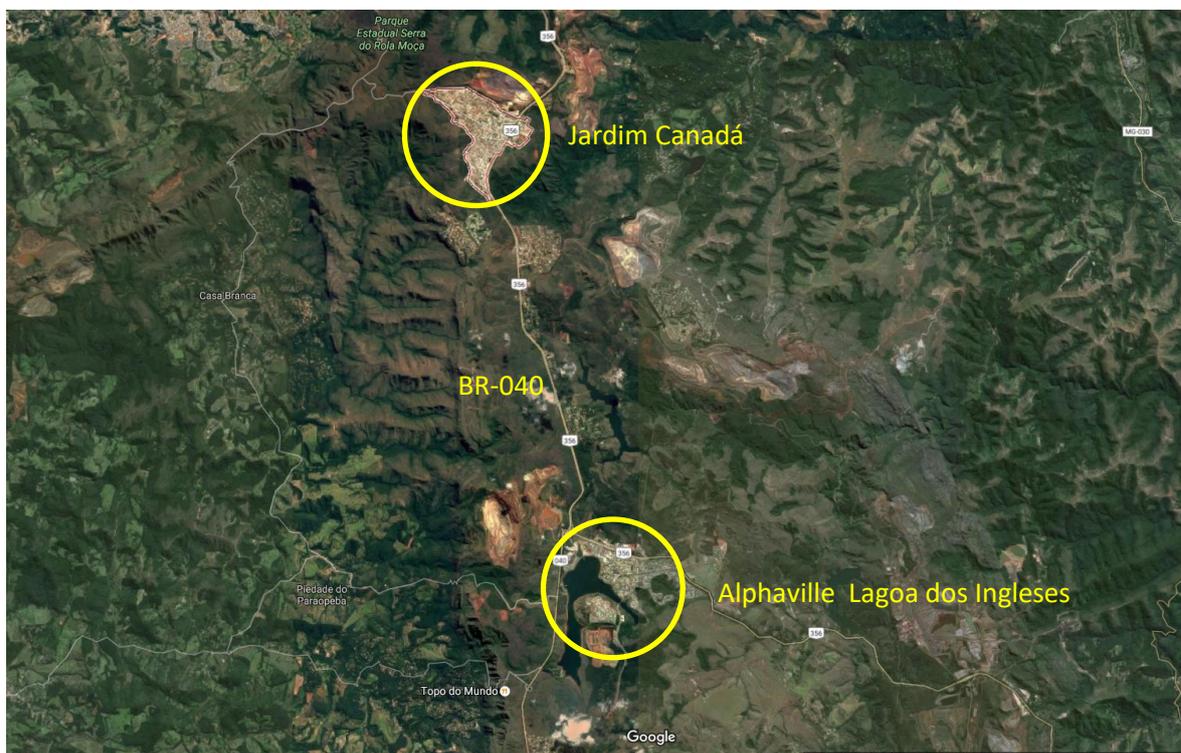


Figura 18 - Imagem de Satélite mostrando a localização do bairro Jardim Canadá e do Alphaville Lagoa dos Ingleses em relação à BR-040, em referência à Fig. 16, anterior.

Fonte: Imagem extraída do Google Maps, disponível em <<https://www.google.com.br/maps/@-20.1230951,-43.9781293,16387m/data=!3m1!1e3>>. Acessado em 03/08/2016.

CAPÍTULO 2

JARDIM CANADÁ: DE LOTEAMENTO ESQUECIDO À CENTRALIDADE URBANA

Nova Lima é um município mineiro, localizado na região central do estado de Minas Gerais, na porção sul da Região Metropolitana de Belo Horizonte, da qual faz parte (FIG. 19).

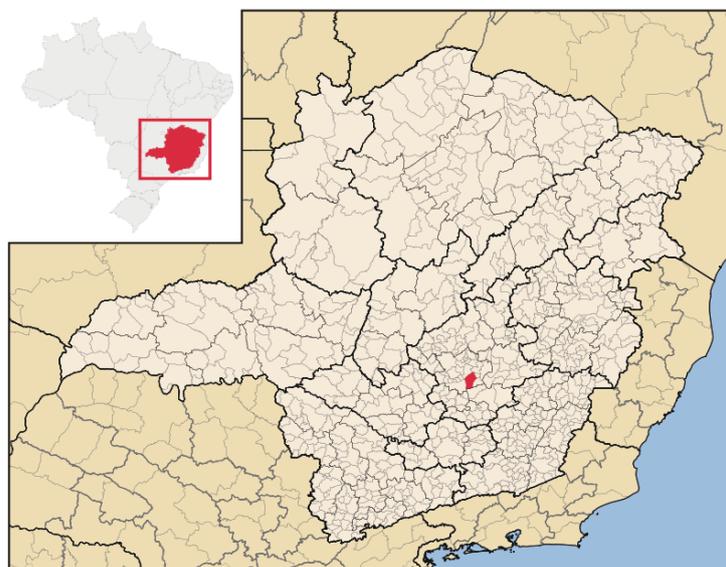


Figura 19 - Localização do município de Nova Lima, na área central do Estado de Minas Gerais.
Fonte: Commons/Wikipédia disponível em <https://commons.wikimedia.org/wiki/File:MinasGerais_MesoMicroMunicip.svg> Acessado em 20/05/2015.

O arraial de Congonhas de Sabará, que viria a dar origem à Nova Lima, teve início por volta de 1700, com a descoberta de ouro de aluvião²⁹ em seus córregos. A atividade exploratória de ouro trouxe grande quantidade de exploradores à região. O arraial se transformou em freguesia em 1748 e em distrito de Sabará em 1836. Sua emancipação como município ocorreu em 1891, constituída unicamente do distrito sede. A denominação Nova Lima foi dada em 1923.

²⁹ Aluvião se refere à designação do mineral encontrado na forma de pepitas nas margens dos rios ou em seu leito, de fácil extração, minerado de forma rudimentar manualmente com o uso de bateias ou com auxílio de sistema composto por pequenas barragens de segregação dos sólidos.

Na fase inicial de ocupação territorial, o processo de extração de ouro era caracterizado pela extrema rudimentariedade, mas com o passar dos séculos, o crescimento do núcleo urbano sede do município foi estimulado pela instalação de empresas mineradoras, que ofereciam maior quantidade de empregos, impulsionando o comércio e a oferta de serviços. Com isso, a vida econômica do município vinculou-se estreitamente à atividade extrativa mineral, dela tornando-se dependente economicamente, direta ou indiretamente.

Por se tratar de uma região com grandes reservas de ouro e minério de ferro, o desenvolvimento econômico do município de Nova Lima manteve-se, predominantemente, relacionado às atividades de extração mineral. Nas proximidades da lavra subterrânea da Mina de Morro Velho e seu entorno, surgiu o povoamento urbano que se consolidaria como sede do município. Segundo o historiador Douglas Cole Libby:

“A Mina de Morro Velho foi inicialmente trabalhada por volta do ano de 1725. As primeiras explorações foram realizadas por processos bem primitivos, simplesmente tirando o minério aurífero através de explosões de aflorações na superfície do morro do veio posteriormente denominado vinegrado. (...) Padre Freitas, segundo R. Burton, filho do primeiro dono da Mina, reiniciou os trabalhos a sério na década de 1810, obtendo bons resultados por alguns anos. Estima-se que Padre Freitas utilizou de 70 a 122 escravos e 34 trabalhadores livres em sua operação efêmera. Não se sabe exatamente quando terminaram essas operações, (...) De qualquer maneira, a possibilidade de extrair o ouro em quantidades suficientes para justificar os custos envolvidos pelo uso dos processos primitivos, havia-se esgotado. A mina permaneceu dormente até mais ou menos 1830, quando foi vendida ao capitão Lyon antigo superintendente da Mina de Congo Soco³⁰, por £6.000”. (LIBBY, 1981, *apud* FREITAS, 2004, p.58)

Em 1834, a lavra da Mina de Morro Velho foi vendida à empresa de capital inglês St. John Del Rey Mining Company Limited, constituída com o objetivo de extrair metais preciosos do subsolo brasileiro, o que implicou sua transferência do município de São João Del Rey para o então Arraial de Congonhas de Sabará, hoje Nova Lima.

Ainda segundo Freitas (2004), a St. John tinha grande força política e influência nas esferas provincial (posteriormente estadual, com a proclamação da República, em 1889), nacional e internacional. O acesso a informações privilegiadas, as ações truculentas contra parcelas do operariado, além do processo de concentração da propriedade fundiária em diversos municípios da RMBH, a ver Nova Lima, tiveram fundamental importância na construção de seu capital em Minas Gerais.

³⁰A Mina de Congo Soco localizava-se no território hoje pertencente ao município de Caeté, vizinho a Nova Lima, também pertencente à RMBH.

A princípio, a aquisição de terras pela St. John Del Rey Mining Company Limited pautou-se pela compra de terrenos em áreas adjacentes à mina de Morro Velho e em locais onde já ocorriam processos de extração aurífera (FREITAS, 2004). Nos anos seguintes à aquisição da Mina, foram também adquiridas outras próximas, inclusive já inoperantes, além de fazendas na região. A ampla aquisição de terras teve como objetivo ampliar e intensificar as atividades de exploração mineral, também contribuindo para a fixação dos trabalhadores das minas. Após a emancipação do município, foram desenvolvidos assentamentos residenciais para esses trabalhadores (COSTA, 2003, MENDONÇA, 2004, *apud* SOUZA, 2005, p. 42). Além disso, adquiriam-se terras com o objetivo de fornecimento de insumos às atividades minerárias, como, por exemplo, áreas que pudessem fornecer madeira para o escoramento quando essa estivesse escassa no mercado e outras mais adequadas à produção de alimentos para os trabalhadores escravos. Cabe mencionar que a constituição brasileira de 1891 passou a reconhecer, até 1834, o direito de propriedade do subsolo aos proprietários das terras superficiais, o que estimulou a concentração fundiária como estratégia de salvaguardar o subsolo para explorações futuras (FREITAS, 2004).

A onipresença das mineradoras no município de Nova Lima fez com que se tornassem proprietárias de grandes extensões de terras, como prática minerária capitalista visando reserva de suas lavras para futuros empreendimentos. Da área total do município novalimense (429,004Km²), cerca de 49% é de propriedade de duas grandes empresas – 130km² da Anglogold³¹ e 80km² da Minerações Brasileiras Reunidas (MBR)³² –, totalizando 210km² (COSTA, 2003). A alta concentração de terras no município nas mãos das mineradoras contribui para que controlem a expansão urbana e o desenvolvimento imobiliário, uma vez que a ocupação territorial está diretamente relacionada aos interesses das empresas (COSTA, 2003).

O município de Nova Lima é muito extenso territorialmente e sua urbanização tem sido dispersa, definida pelos limites das Serras do Curral, da Moeda e àqueles impostos pela atividade mineradora, fragmentando a rede urbana constituída pelos seus distritos e povoados cuja integração é frágil, tanto entre si, quanto com a sede e com a capital mineira, vizinha ao município (FIG. 20).

³¹A Anglogold adquiriu a St. John Del Rey Mining Company Limited e seu patrimônio. Hoje, a Anglo Gold Ashanti é uma das maiores produtoras de ouro do mundo, com exploração no Brasil, principalmente no quadrilátero ferrífero mineiro, e sede administrativa em Nova Lima.

³²A MBR (Minerações Brasileiras Reunidas), quarta maior produtora de minério de ferro do mundo, está localizada em Nova Lima e é um braço da Vale, companhia que detém 85% do seu capital.

2.1. JARDIM CANADÁ: DO ABANDONO À CONTEMPORANEIDADE DINÂMICA

O bairro Jardim Canadá, parcelado e aprovado (FIG. 21) possui 332,28ha, 5.762 lotes com área média (cerca de 96%) de 360m², sendo que apenas 5.030 foram implantados. Deste total, conforme dados da Prefeitura de Nova Lima (2010), 47% estavam ocupados e 53% vagos.

Em 1958, houve reaprovação do loteamento Jardim Canadá, pela Prefeitura de Nova Lima, devido a uma alteração ocorrida no parcelamento, após negociação entre a Melhoramentos e Urbanizações S/A e a Prefeitura de Belo Horizonte (PBH). A empresa transmitiu à PBH 15 quadras do loteamento (cerca de 150.000m²) à jusante da então rodovia BR-3 (hoje BR-040), para que fosse implementada a proteção do manancial do córrego dos Fechos, que abastece a capital mineira. Em troca, a PBH se incumbiu de construir galerias de águas pluviais e esgoto sanitário no loteamento para se evitar a contaminação do aquífero (FREITAS, 2004); porém, tais melhorias foram realizadas em partes e somente anos mais tarde, assumidas pela Prefeitura de Nova Lima.



Figura 21 - Cópia da Planta aprovada do loteamento Jardim Canadá em Janeiro de 1956 (à esquerda), com detalhe para o carimbo de aprovação municipal (à direita).

Fonte: Cópia da planta aprovada do loteamento Jardim Canadá, arquivo público de acesso restrito da Prefeitura Municipal de Nova Lima. Foto reprodução do acervo do autor.

O Jardim Canadá fez parte de uma estratégia de apropriação da riqueza socialmente produzida pela transformação socioespacial do território, servindo a St. John, proprietária

das terras do entorno, que já tinha conhecimento das áreas ricas em ouro e ferro, capitalizando parte das suas propriedades “pobres” sem potencial exploratório minerário.

Cabe destacar que a aprovação de loteamentos pelos municípios no Brasil foi instituída pelo Decreto Lei nº 58, de 10/12/1937. Antes disso, o parcelamento de solo cabia somente à relação entre comprador e vendedor. O referido Decreto Lei instituiu a obrigatoriedade de aprovação de loteamentos pelos municípios, como parte no processo de registro cartorial do parcelamento do solo. Tal lei não ditava, porém, regras e/ou diretrizes sobre como essa aprovação municipal deveria acontecer, dispondo apenas uma indicação genérica, conforme Art. 1º§ 1º, alterado pela Lei nº 4.778, de 1965:

§ 1º Tratando-se de propriedade urbana, o plano e a planta de loteamento devem ser previamente aprovados pela Prefeitura Municipal, ouvidas, quanto ao que lhes disser respeito, as autoridades sanitárias, militares e, desde que se trata de área total ou parcialmente florestada as autoridades florestais. (BRASIL, 1937).

Pelo Decreto Lei nº 58, o município figurava como anuente ao desejo privado de se parcelar o solo, sem apontar instrumentos mínimos de análise que balizassem os trâmites para aprovação. O instrumento legal estabelecido apresentava normas de registro cartorial do parcelamento do solo e da relação compra e venda de lote, mas se abstinha de apontar critérios de urbanização e/ou parcelamento, se restringindo à obrigatoriedade de abertura das vias, colocação de meio fio e instalação de solução de água e esgoto.

A Lei Federal nº 6766/1979 é um marco no processo de normatização de parcelamentos e de ordenamento da ocupação do solo urbano, impondo ao loteador privado a corresponsabilidade no processo de construção das cidades. Até então, o loteador privado era apenas o agenciador e/ou proprietário da terra, dela aferindo o lucro gerado pelo processo de urbanização e, tampouco, estavam definidas regras claras acerca das responsabilidades que recaíam sobre os municípios. A partir dessa Lei Federal, o loteador passa a ter uma série de obrigações sobre o loteamento, concedendo ao município sua administração e não mais sua urbanização. A infraestrutura urbana deve obrigatoriamente ser implantada pelo loteador e é composta pelos equipamentos urbanos de escoamento das águas pluviais, iluminação pública, esgotamento sanitário, abastecimento de água potável, energia elétrica pública e domiciliar e vias de circulação.

Em Minas Gerais, à exceção de Belo Horizonte, onde se tentava impor maior controle e rigor sobre a expansão urbana, a partir dos anos de 1950, os agentes imobiliários podiam

incorporar áreas rurais ao tecido urbano de acordo com seus interesses. Praticamente, não havia impedimentos legais e, em contextos em que as prefeituras tentavam aumentar suas receitas, a expansão urbana implicava o aumento de imóveis sobre os quais incidiria Imposto Territorial Urbano (IPTU)³³, não fazendo grandes exigências ao loteador. Com isso, entende-se, em parte, o contexto da aprovação e implantação do Jardim Canadá, localizado às margens de uma rodovia federal.

Foi registrada no Cartório de Registro de Imóveis de Nova Lima – em 07 de junho de 1955, sob o número de ordem 3672 – a “Promessa de Compra e Venda” dos lotes, tendo como proeminente transmitente “The St. John Del Rey Mining Company Limited”, e, como proeminente adquirente, a Melhoramentos e Urbanizações S.A., criada como braço urbanizador da própria mineradora, tendo como objeto:

“Quatro glebas de terreno denominadas “Varginha do Ouro Podre” e Retiro do Moisés (...); sendo que sua área total da superfície era de 232,28ha (...). Em janeiro de 1956, a Prefeitura dá anuência para o parcelamento de quatro glebas (...).”³⁴

Parte das quatro glebas referidas acima (50ha) tomou a denominação de “Bairro Jardim Canadá”, correspondendo a diversas quadras do loteamento. A Melhoramentos e Urbanizações S/A surge como um dos empreendedores imobiliários, cujos donos se tornaram posteriormente sócios da Imobiliária Planalto, constituída, segundo Freitas (2004), por funcionários da própria St. John.

No final da década de 1950, a Melhoramentos e Urbanizações lançou o Jardim Canadá como um empreendimento que comercializava não só lotes vazios como ofertando também casas de três cômodos (sala, cozinha e banheiro), localizadas às margens da rodovia, conforme apresentado na peça publicitária transcrita a seguir.

O bairro Jardim Canadá não é um loteamento comum. Nós lhe oferecemos o que nenhum loteamento comum lhe oferece. Nós lhe oferecemos casas prontas. Basta você ir até o bairro Jardim Canadá e escolher a casa de seu gosto, na rua de sua preferência. Ela lá está construída, pronta para ser habitada. Nós lhe oferecemos ruas abertas, encascalhadas, com meio-fio. Nós lhe oferecemos lotes com água encanada, poço artesiano, com um depósito de 400.00 litros e com a melhor luz do

³³O Imposto sobre a Propriedade Predial e Territorial Urbana – IPTU – é regido pelo Art. 32.a 34 do Código Tributário Nacional - CTN (Lei 5.172, de 25.10.1966). Sua constitucionalidade é prevista no artigo 156, inciso I, da Carta Magna/1988. O imposto, de competência dos Municípios, sobre a propriedade predial e territorial urbana tem como fato gerador a propriedade, o domínio útil ou a posse de bem imóvel por natureza ou por acessão física, como definido na lei civil, localizado na zona urbana do Município.

³⁴Trecho transcrito da Certidão do Registro do Imóvel, sob número de ordem 3672 no Cartório de Registro de Imóveis de Nova Lima, emitida em 29/05/2015.

Brasil, a eletricidade da CEMIG. Nós lhe oferecemos o bairro Jardim Canadá com condução à porta. E em condições excepcionais! Lotes que você adquirirá pagando mensalidades de 4000 cruzeiros! O dia é hoje. O momento é agora, para você conhecer o bairro Jardim Canadá, que lhe oferece ainda a garantia da Imobiliária Planalto, cujos diretores são os senhores Aluizio Aragão Villare José Branco Júnior, e a idoneidade da IDELTA – Itacolomi Empreendimentos Ltda. (Anúncio de venda de lotes no bairro Jardim Canadá *apud* BHERING, 2003, p.103)

No entanto, a oferta de residências construídas à beira da rodovia e o compromisso de dotar a área de infraestrutura completa – o que não ocorreu, na época – não foram suficientes para estimular a imediata ocupação da área. A maioria dos lotes chegou a ser adquirida, em razão dos baixos preços, mas não havia uma intenção imediata de ocupação, certamente em razão do isolamento do empreendimento. À época, a BR-3 era o único acesso ao bairro Jardim Canadá, que se localizava a 15km do tecido urbano da cidade de Belo Horizonte, próximo aos bairros Carmo e Sion. Implantado em local afastado, com acesso difícil e urbanização incompleta, permaneceu por muitos anos como um “loteamento fantasma”, com suas ruas largas e traçado reticulado.

Havia expectativa de o bairro atender às classes trabalhadoras, uma vez que havia várias lavras minerárias próximas e o acesso relativamente facilitado às indústrias que se implantavam no sudoeste da capital mineira.

A partir de meados da década de 1970, começam a ocorrer ocupações ilegais das casas abandonadas, adquiridas ou não, incluindo ainda a ocupação de lotes vagos, que eram em grande número. Tais ocupações caracterizavam-se, principalmente, por famílias de migrantes de outras regiões e de outros estados, atraídos pelas promessas da recente industrialização da capital mineira, e que não encontravam alternativa de acesso à terra (BHERING, 2003). Nessa época, ainda não havia infraestrutura básica e transporte e as ocupações localizavam-se, principalmente, nas áreas central e sul do bairro, com soluções individuais precárias de água e esgoto.

Em 1993, foi construída uma Vila Militar no bairro, iniciativa possibilitada pela parceria da Polícia Militar de Minas Gerais (PMMG) e a Companhia de Habitação de Minas Gerais (COHAB-MG), o que fez com que o mercado de terras se aquecesse e o número de invasões diminuísse, aumentando a ocupação formal do bairro (BHERING, 2003). Porém, a própria vila militar não se consolidou em sua finalidade, sendo revertida em residências para civis.

Com o passar dos anos, o Jardim Canadá foi atraindo um maior número de investidores, que ali viam potencial econômico, dada sua localização junto à rodovia BR-040, que se tornava um vetor de expansão da RMBH. Inicialmente, nos lotes lindeiros à rodovia, com destaque para a área próxima do atual “Posto Chefão”, se instalaram oficinas mecânicas, postos de combustível, restaurantes para viajantes, galpões industriais de pequeno porte que serviam de depósito às empresas instaladas na capital etc. Nas últimas décadas, esses usos se diversificaram e já se estendem para o interior do bairro.

O município de Nova Lima vem ganhando destaque na RMBH devido ao potencial imobiliário e localização empresarial de âmbito regional, principalmente na região conhecida como Seis Pistas. A expansão metropolitana no sentido Vetor Sul está direcionada para a fixação de residência de famílias de renda elevada, distinguindo-o de outros vetores de expansão (FIG. 22). Porém, apesar da expansão imobiliária se caracterizar por “condomínios” residenciais – seja como moradia principal ou segunda moradia, existe uma outra parcela da população que busca a região em razão da proximidade de seus locais de trabalho.

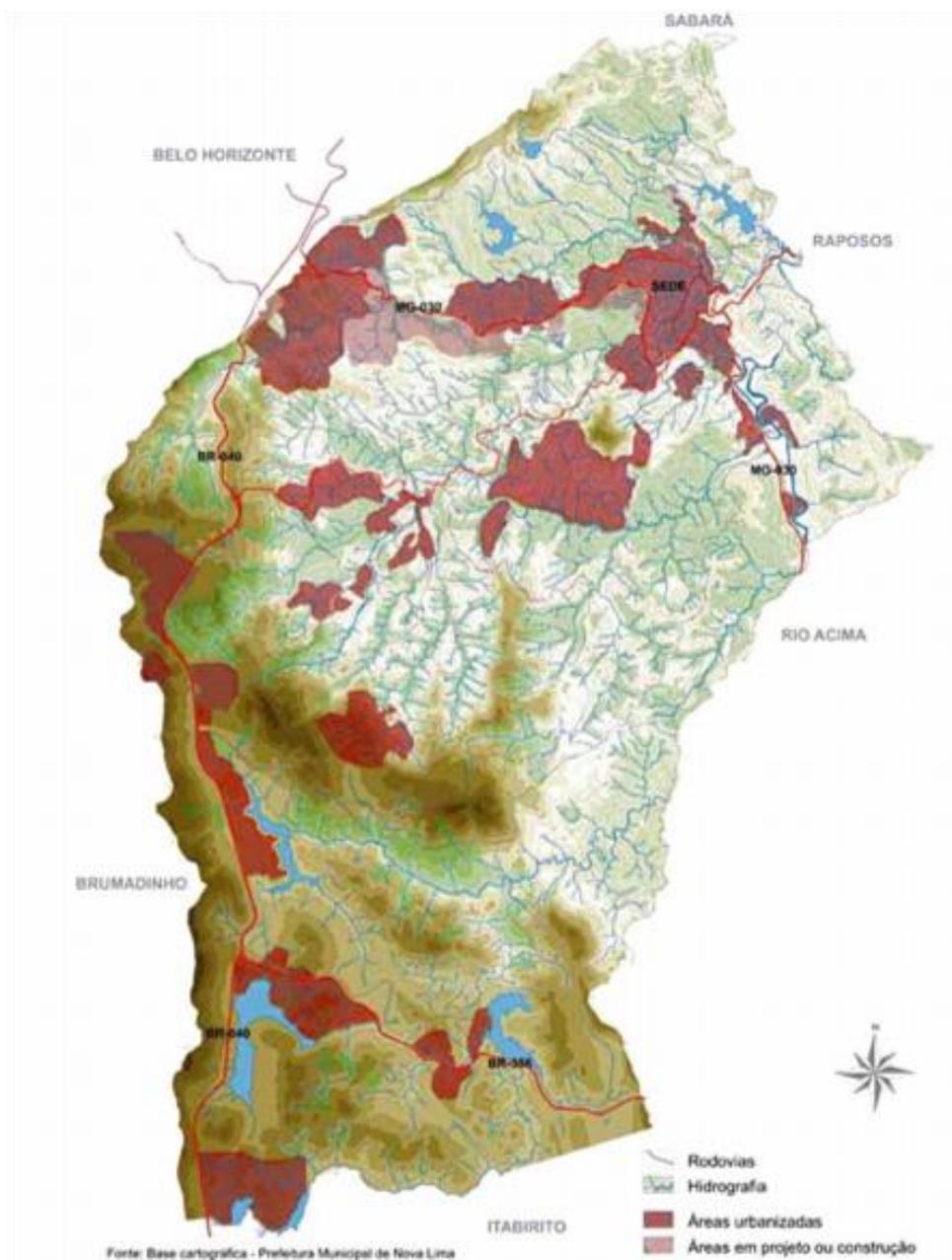


Figura 22 - Mapa do Município de Nova Lima, com destaque para as áreas urbanizadas até 2006.
 Fonte: Plano Diretor de Desenvolvimento Municipal de Nova Lima – MG (NOVA LIMA, 2007)

A expansão do número de condomínios, principalmente nos eixos estruturantes ao longo da MG-030 e BR-040 (FIG. 23), e a redução da extração mineral, com esgotamento da produção aurífera e modernização da mineração de ferro que tem ocasionado drástica diminuição nos postos de trabalho em Nova Lima.

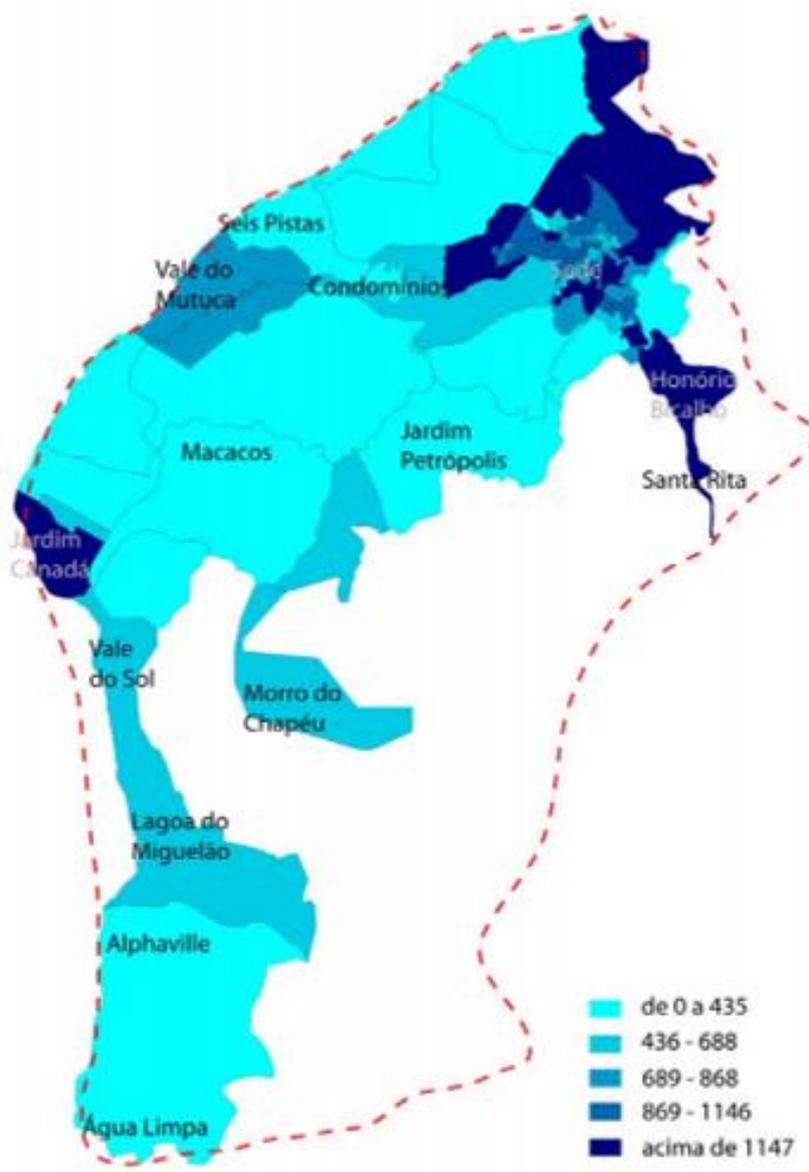


Figura 24 -Município de Nova Lima com destaque para as áreas mais adensadas populacionalmente.
 Fonte: Estudo para Elaboração do Plano Diretor de Desenvolvimento Municipal de Nova Lima – MG (NOVA LIMA, 2007)

A ocupação dessa porção do território é crítica em razão de suas condições geológicas, com depressões alagadiças, a superficialidade do lençol freático, apresentando afloramentos em diversos pontos e gerando problemas de alagamento nas ocasiões de chuva, conforme relatado pela população local. Os desdobros irregulares de lotes, o adensamento urbano na vizinhança de área de atividade minerária – a Mina Capão Xavier encontra-se em atividade – e a posição a montante da Estação Ecológica de Fechos contribuem para a vulnerabilidade do ecossistema local, sobretudo considerando que essa área é a principal recarga do aquífero, identificado como de importante preservação, desde

a época da aprovação do loteamento. Tal aquífero é de suma importância para a estabilidade dos sistemas hídricos naturais da região.

2.2. USOS E OCUPAÇÃO DO SOLO NO JARDIM CANADÁ

Ao contrário dos recentes modelos imobiliários de “condomínios fechados” – enclaves urbanos fortificados, com aparatos de segurança em meio ao bucolismo campestre nas bordas da capital belorizontina –, o Jardim Canadá foi concebido sob uma racionalidade empresarial com objetivo de reproduzir capital a partir da produção do espaço. Em consequência disso, seu processo de ocupação foi mais vulnerável às mudanças socioeconômicas, servindo a diferentes propósitos de manipulação territorial como possibilidade de obtenção de lucro.

Não havia a prognóstico claro de ocupação da área nem seu uso planejado no momento de sua aprovação. A facilidade legal de se aprovar tal empreendimento à época colocou em segundo plano o controle sobre processos de urbanização. Reflexo disso é a forma com se deu a comercialização dos lotes ocorrida nos primeiros anos: em “blocos” de lotes ou quadras inteiras para investidores que buscavam especular, na esperança de ver seus investimentos multiplicados com a urbanização completa da área, por parte do poder público.

Ao sabor do processo especulativo e de valorização imobiliária intensificados por fatores histórico-culturais e socioeconômicos que incidiam sobre a RMBH, pode-se observar com mais clareza essa influência no mercado imobiliário a partir da década de 1990, quando houve forte elevação no preço da terra, motivado pelo aumento da demanda por terrenos para a implantação e/ou ampliação de estabelecimentos comerciais, que de certo modo expulsaram os proprietários com menor renda de áreas próximas à rodovia BR-040 e à avenida principal do loteamento (Av. Montreal), mais procuradas com a intenção comercial. Observa-se uma ‘valorização’ acelerada, embora não se restrinja somente a essas áreas tal elevação do preço da terra. Alvo de ocupações irregulares em meados da década de 1970, hoje são as que dispõem de melhores equipamentos coletivos e de infraestrutura urbana (escola, rede de abastecimento de água, ruas pavimentadas, eletrificação pública e esgotamento sanitário).

Esse movimento de enobrecimento de certas porções do Jardim Canadá, aos olhos do mercado imobiliário, foi percebido pelo município, que nele viu a possibilidade de auferir maiores ganhos – na forma de taxas e impostos – sobre o bairro, até então gerador mais de ônus que de receitas aos cofres públicos.

A dinâmica imobiliária tem um papel importante na estruturação do espaço, via investimentos capazes de deslocar a demanda e influenciá-la (ABRAMO, 1998 *apud* SOUZA, 2005). Souza refere-se à Smolka (1992) para apontar os fatores que operam a dinâmica da substituição de famílias de menor renda por maior renda, segregando territorialmente as populações mais pobres:

Demográficos: estão associados às mudanças de fases do ciclo de vida das famílias, tais como: independência financeira de um filho, constituição de uma nova família, etc.

Socioeconômicos: estão associados a mudanças de emprego que implicam, muitas vezes, a realização dos deslocamentos pendulares entre o local de residência e o trabalho.

Ambientais e culturais: estão associados à inadequação da vizinhança, gerados por problemas como violência, riscos ecológicos, poluição, etc. (SOUZA, 2005, p.24)

A primeira lei que dispôs sobre a ocupação do bairro Jardim Canada foi a Lei Municipal nº 1414/1994, que dividiu o bairro em três zonas: Residencial 1 (ZR-1), destinada à implantação de residências unifamiliares; Residencial 3 (ZR-3), destinada a residências uni e multifamiliares, comércios, serviços e instituições de abrangência local e indústrias de pequeno porte; e Industrial (ZI), com o uso mais permissivo no município abrangendo inclusive indústrias de grande porte, comércio atacadista, instituições de abrangência metropolitana etc.³⁶. Ao estabelecer tal zoneamento, os usos foram regulamentados, proibindo comércio em certas áreas e estimulando-o, bem como a implantação de grandes equipamentos, em outras, principalmente aquelas supervalorizadas, mencionadas anteriormente. Desse modo, o município contribui para a valorização das áreas já sob processo de especulação, promovendo um início de expulsão de antigos moradores de áreas mais valorizadas do próprio bairro, para outras menos valorizadas e criando meios para que fossem implantados estabelecimentos comerciais e industriais.

O Plano Diretor de Nova Lima, Lei Complementar nº 2007/2007, reviu o zoneamento municipal mas, no caso do Jardim Canadá, manteve a caracterização dada pela Lei

³⁶Parâmetros de uso e ocupação especificados no Anexo 2, 4 e 6 da Lei Municipal nº1068/1983, de Nova Lima.

Municipal nº 1414/1994, pouco alterando seus limites e usos permitidos. Hoje, no zoneamento em vigor para o Jardim Canadá (FIG. 25), destacamos: Zona de Uso Predominantemente Residencial (ZOR), Zona de Uso Predominante de Comércio e Serviços (ZOCS), Zona de Uso Predominantemente Industrial (ZIND) e Zona de Especial Interesse Social (ZEIS), sobre os quais o Plano Diretor apresenta as seguintes disposições:

Art. 208 – Para todo o perímetro do bairro Jardim Canadá serão adotados os seguintes parâmetros restritivos que deverão ser levados em consideração para efeito de expedição de licenças públicas:

- I. Na área demarcada como de incidência do zoneamento denominado ZOCS1, as edificações terão seu gabarito limitado a dois pavimentos ou sete metros, incluindo o pilotis;
- II. Na área demarcada como de incidência do zoneamento denominado ZOR1B, as edificações terão seu gabarito limitado a dois pavimentos ou sete metros, incluindo o pilotis;
- III. Na área demarcada como de incidência do zoneamento denominado ZIND1A, as edificações terão seu gabarito limitado a dois pavimentos ou 10,5 m (dez metros e cinquenta centímetros), incluindo o pilotis;
- IV. Na área demarcada como de incidência do zoneamento denominado ZEIS, as edificações terão seu gabarito limitado a dois pavimentos ou sete metros, incluindo o pilotis. (NOVA LIMA, 2007 – Artigo 208).

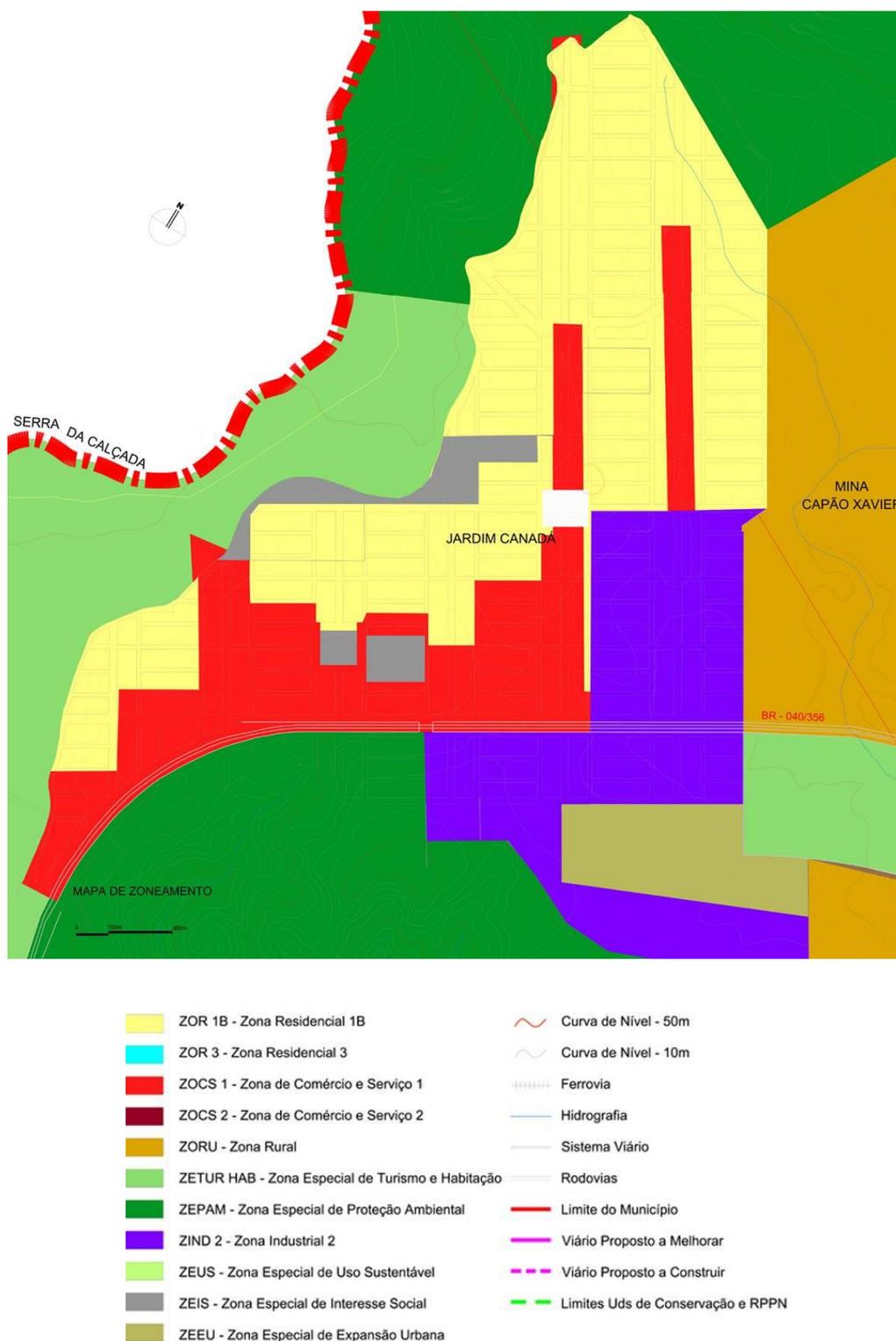


Figura 25 - Mapa do zoneamento urbano do Bairro Jardim Canadá, segundo Prefeitura de Nova Lima (2010).
 Fonte: Disponível em http://www.arq.ufmg.br/praxis/blog/artesantias_construtivas/?p=54

Como se pode observar, a verticalização do bairro é desestimulada, possivelmente para evitar o adensamento excessivo e problemas devido à fragilidade ambiental da área. Além disso, o remembramento de lotes é estimulado na ZIND, visto que os lotes predominantes

de 360m² do parcelamento original são insuficientes para implantação de edificações com fins comerciais, o que é indiciário das pressões especulativas na região.

Com o licenciamento da Mina Capão Xavier, em 2003³⁷, parte dos lotes localizados na porção nordeste do bairro foi comprada pela empresa MBR, que fez uma permuta com o Município para desafetação de áreas públicas, correspondentes ao sistema viário da porção de lotes comprados em troca de uma área de 100.000m² (10ha) do outro lado da rodovia BR-040, definida pelo Plano Diretor (2007) como Zona Especial de Expansão Urbana (ZEEU). Na figura 26, o loteamento original é apresentado com as alterações ocorridas ao longo do tempo, como a porção suprimida pela Mina de Capão Xavier a nordeste, a porção suprimida pela Reserva de Fechos a sul, e a porção anexada pela permuta com MRB para expansão urbana a sul.

³⁷A Mina de Capão Xavier foi licenciada no decorrer do ano de 2003 e suas atividades de extração de minério de ferro se iniciaram no ano seguinte. Não há previsão de encerramento das atividades.

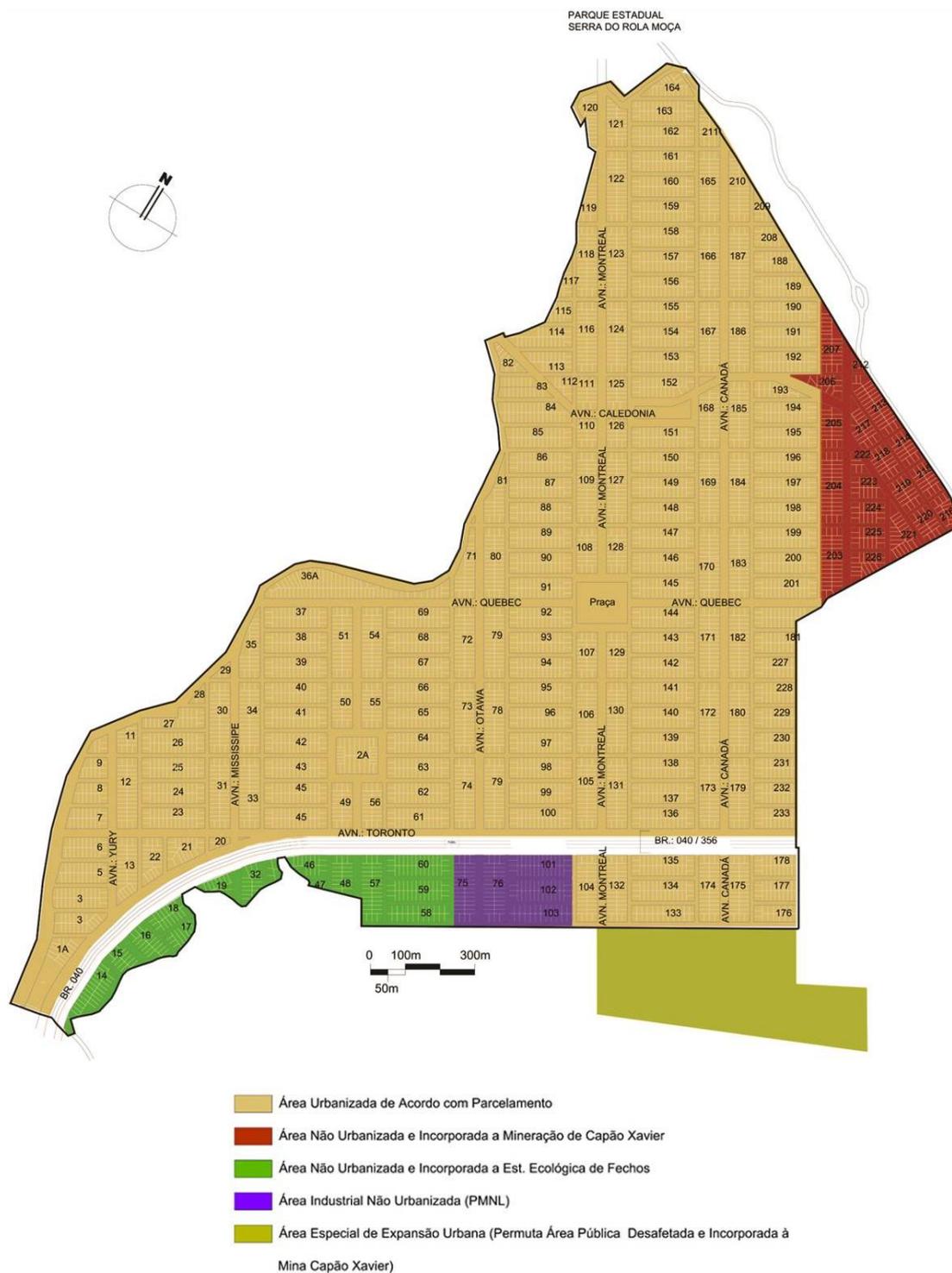


Figura 26 - Situação atual do Loteamento jardim Canadá, segundo Prefeitura de Nova Lima (2010).

Fonte: Disponível em <http://www.arq.ufmg.br/praxis/blog/artesantias_construtivas/?p=54>. Acessado em 21/05/2015.

A localização privilegiada atraiu maior quantidade de moradores, além de uma série de estabelecimentos comerciais que se instalaram na região (FIG. 27). Porém, o elevado preço

da terra ainda dificulta a ocupação do bairro para fins residenciais. Além disso, observa-se que a área cuja a ocupação é mais estimulada, próximo à rodovia, ainda apresenta lotes vagos, principalmente na margem da rodovia contígua à reserva de Fechos.

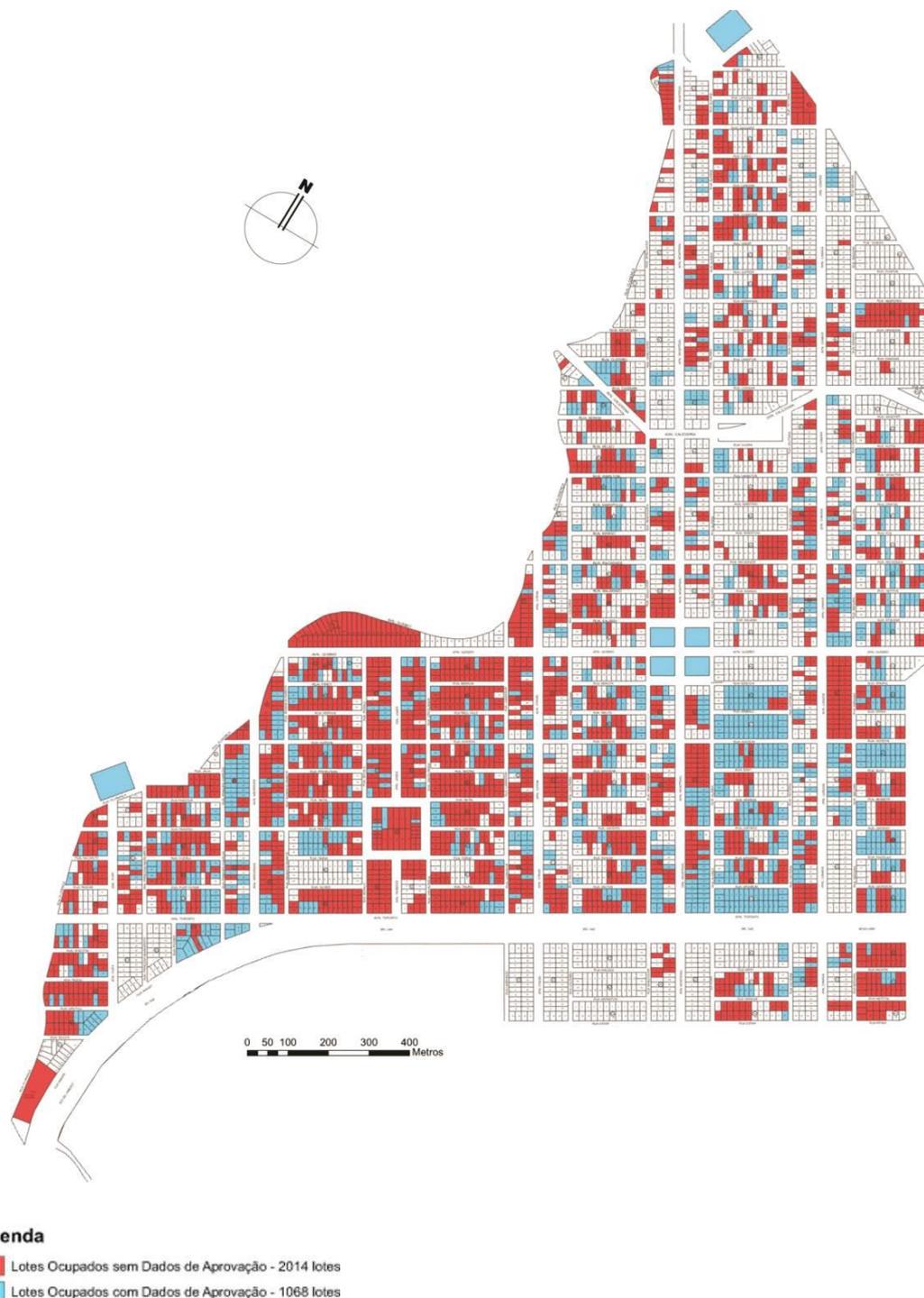


Figura 27 - Ilustração acerca da ocupação do Loteamento Jardim Canadá, conforme dados fornecidos pela Prefeitura de Nova Lima (2010). Chamamos a atenção para a relação entre os lotes vagos e ocupados.

Fonte: Disponível em <http://www.arq.ufmg.br/praxis/blog/artesantias_construtivas/?p=54> Acessado em 21/05/2015.

Estima-se que o bairro possua cinco mil habitantes. Segundo a Prefeitura de Nova Lima, a região nordeste do município possui aproximadamente 1300 empresas, sendo dessas, 900 estão localizadas no bairro Jardim Canadá, que desponta como o segunda maior contribuinte em arrecadação tributária, perdendo apenas para a região conhecida como Seis Pistas/Vale do Sereno.

Em um primeiro momento, o comércio que se instalou no Jardim Canadá era voltado para o atendimento a serviços automotivos e refeições rápidas tipo lanchonete devido à proximidade da rodovia, bem como estabelecimentos voltados para a construção civil, atendendo a demanda da ocupação dos primeiros loteamentos residenciais nas proximidades. Em um segundo momento, ele começa a suprir a demanda surgida pela ocupação dos loteamentos tipo “condomínio fechado” de uma população de renda mais alta, ofertando serviços de maior padrão em alimentação, lazer, restaurantes e supermercados.

O processo de ocupação dos lotes acontece de maneira diferenciada, não existindo a obrigatoriedade legal inicial que deliberasse a localização das atividades. No início da história do bairro, a maior parte das ocupações eram invasões, tanto para uso residencial quanto comércio/serviços. As conquistas da comunidade ao longo do tempo, como a implantação da escola, estimularam mais ainda a ocupação que, embora esparsa, nota-se maior intensidade nas margens da rodovia BR-040 adentrando para o interior do bairro, primeiramente na porção sul, onde passa a estrada de acesso para o condomínio Retiro das Pedras e, posteriormente, a norte, próximo à avenida principal, em razão das possibilidades de acesso.

O Jardim Canadá está localizado no município de Nova Lima apenas por questões político-administrativas. Nas metrópoles, os limites municipais se esboroam, visto o poder irradiador e interligado das centralidades metropolitanas. Implantado sem planejamento urbano de longo prazo, um bairro isolado, bastante afastado de outro núcleo urbano, com acesso facilitado à capital e dificultado à sede do próprio município³⁸, o Jardim Canadá esteve ameaçado de abandono e esquecimento até que a própria metrópole dele se apoderou para suprir as necessidades em uma escala além do próprio bairro: ofertar

³⁸Ao longo dos anos, melhorias viárias foram realizadas, a rodovia MG-030 foi duplicada e hoje há transporte público frequente ligando a sede Nova Lima ao bairro Jardim Canadá e outros condomínios próximos.

terrenos capital Belo Horizonte, mas sim pela RMBH nesse modelo contemporâneo social e capitalista.

CAPÍTULO 3

CSUL: DO ESTILO DE VIDA SUBURBANO ESTADUNIDENSE À IDEALIZAÇÃO DE UMA NOVA CIDADE

No século XX, houve intensa transformação em todo o mundo. A população cresceu e se tornou cada vez mais urbana, o consumo de bens e serviços aumentou e a industrialização tornou-se uma necessidade e o principal motor econômico mundial. Neste contexto, as cidades cresceram e incharam em número de habitantes, em espraiamento territorial e em ofertas de bens e serviços. Na maioria das vezes, principalmente no Brasil, o Estado não foi capaz de ordenar seu território de forma satisfatória e de mitigar os problemas urbanos na mesma velocidade das transformações que ocorreram. Viver na cidade foi deixando de ser apenas uma possibilidade de melhoria de vida, mas passou também a ser um dos principais problemas sociais e ambientais da contemporaneidade

A industrialização brasileira foi o processo desencadeador das modificações mais significativas nos espaços metropolitanos brasileiros. O tecido urbano vem se espraiando para além das cidades, abrindo caminho para a urbanização extensiva, desconstruindo as periferias e subúrbios, incorporando a influência regional no processo de construção de um novo território, que é influenciado e influencia múltiplas centralidades.

O planejamento modernista propunha a setorização dos espaços urbanos. No Brasil, a partir de meados do século XX, este modelo produziu alterações nos tecidos urbanos, principalmente o das grandes cidades e também das novas cidades concebidas sob essa ótica, como é o caso paradigmático da capital federal, Brasília.

A ideia de setorizar os espaços e separar os usos contribuiu para a gentrificação e exclusão da população, principalmente a mais pobre, visto que as áreas mais urbanizadas e com melhor qualidade de vida passaram ser as mais nobres e caras. Exacerbando tal processo, começam a surgir bairros suburbanos no modelo conhecido como “condomínios horizontais fechados”, tendo o Alphaville Barueri sido o precursor mais proeminente do modelo no Brasil. Este modelo de morar – afastado da cidade, constituindo um enclave social homogêneo de renda mais alta, apartado territorial como garantia de segurança – foi amplamente difundido pelo país e se tornou mais que um modo de vida, um ícone de *status* social.

O Vetor Sul da RMBH é conhecido por abrigar um grande número dos chamados “condomínios horizontais fechados”, tornando-se uma região “nobre” voltada para as classes sociais mais abastadas. O primeiro desses “condomínios” instalou-se ainda em meados do século XX (Retiro das Pedras), figurando, inicialmente, como segunda residência. Ao longo dos anos 1970 e 1980 outros “condomínios” se instalaram, sendo que nos anos 1990, este modelo se torna atraente para as classes média e média alta da RMBH, inclusive como primeira moradia.

O marco da expansão mais recente deste modelo, na RMBH, foi a implantação do Alphaville-Lagoa dos Ingleses, em meados dos anos 1990, localizando-se no cruzamento da BR-040 e BR-356, quando esta passa a ser denominada Rodovia dos Inconfidentes, próximo à Lagoa dos Ingleses. Seu lançamento foi pautado por agressivas campanhas de *marketing* em nível nacional. A partir de então, morar em um condomínio horizontal fechado se tornou cada vez mais atraente e interessante, tendo os empreendedores imobiliários se apropriado prontamente deste novo sonho de consumo de parte da população belorizontina, multiplicando tais enclaves de urbanização, cada vez mais dispersos no território.

Por outro, a consciência de morar afastado dos centros urbanos, do trabalho, dos serviços, do comércio revelou efeitos negativos. Com o aumento do poder de consumo da população em geral, o aumento no número de veículos e número de habitantes no Vetor Sul, os percursos tornaram-se mais longos e o tempo enfrentado no trânsito para ter acesso a serviços tornou-se maior. Aos poucos, o próprio mercado de empreendedores atentou para isto e começou a investir em condomínios verticais de alto luxo, bem como se apropriar de partes do território mais próximas das manchas urbanas para mitigar tais efeitos, trazendo à evidência a região conhecida como Seis Pistas, o Vale do Sereno e, também, o Jardim Canadá, todas no município de Nova Lima, pressionando os municípios para alterarem suas legislações de uso e ocupação de solo.

Na década de 1980, surgem as primeiras manifestações de um processo de planejamento urbano chamado posteriormente de Novo Urbanismo³⁹, que evidencia estratégias de redefinição de desenhos da cidade, que objetivam suprir as novas demandas socioculturais

³⁹ O Novo Urbanismo é um movimento de discussão de novos modos de projeto urbano. Surgido a partir de meados dos anos 1980 nos Estados Unidos, organizando, em 1993, o Congresso do Novo Urbanismo, em que publicaram uma carta final, Carta do Novo Urbanismo, que se tornou referência para este novo modelo de planejamento urbano.

e solucionar problemas advindos do modelo modernista. Nascido da necessidade de se repensar o modelo dominante dos subúrbios no cenário estadunidense, o Novo Urbanismo propunha soluções que, no contexto anglo-saxônico, por vezes rotulou-se como radicais, tais como: aumento da densidade em relação aos subúrbios tradicionais, incentivo aos usos diversificados, zoneamento flexível permitindo que percursos diários sejam feitos a pé.

Sob essa nova ótica de organizar o território urbano, visando seu crescimento e adensamento, propondo (em termos) usos múltiplos, o CSul apresenta um tipo de ocupação para o eixo sul da entorno BR-040, com ênfase na região de Alphaville-Lagoa dos Ingleses, como alternativa para um estilo contemporâneo de morar suburbano metropolitano.

3.1.O IDEAL SUBURBANO DO MERCADO: ALPHAVILLE LAGOA DOS INGLESES

Subúrbio é uma palavra de origem na língua inglesa –*sub urb* (subcidade) –, que tem, no Brasil, um significado bastante pejorativo. Aqui, está associada a bairros afastados (geralmente empregado em relação a conjuntos habitacionais populares ou bairros mais humildes) e com infraestrutura precária, segundo Patrick (2009). As políticas governamentais de se construir conjuntos habitacionais afastados dos núcleos urbanos consolidados, principalmente até a década de 1980, produziu bairros distantes e com infraestrutura urbana precária, segregando camada homogênea de população, geralmente de baixa renda e escolaridade, convertidos em locais associados a problemas urbanos e sociais. Um exemplo em brasileiro famoso é a Cidade de Deus, no Rio de Janeiro, cujo processo de construção foi fruto de política de remoção de favelas.

Nos Estados Unidos e Canadá, o contexto é outro: o subúrbio está associado a núcleos urbanizados de maneira qualificada em padrão alto, geralmente destinados exclusivamente à habitação da classe média e média alta, afastados dos centros metropolitanos. Tais núcleos apresentam maior qualidade de vida e segurança que nas áreas centrais das cidades consolidadas. São caracterizadas pela baixa densidade populacional, tipologias arquitetônicas unifamiliares e baixo coeficiente de aproveitamento dos terrenos. Geralmente as edificações ficam isoladas no meio de um amplo terreno, criando uma

interação com áreas verdes de jardins e quintal e maior privacidade em relação a vizinhança.

No Brasil, o modelo de “subúrbio estadunidense” foi adotado pela maioria dos chamados “condomínios horizontais fechados”, implantados a partir da década de 1980. A palavra subúrbio não foi associada a estes empreendimentos, devido ao caráter pejorativo existente no país, mas tratou-se de replicação do modelo existente na América anglo-saxônica, adaptada a nossa realidade.

A partir da segunda década do século XX, o crescimento da indústria automobilística nos EUA, em paralelo, no Brasil, com chegada da indústria automobilística e a implementação do modelo rodoviarista, os investimentos para ampliação das linhas de transporte público diminuíram. Um retrato disso é o recuo do uso dos trens para transportes de longa distância e dos bondes urbanos. A maioria das cidades nascidas e/ou desenvolvidas no século XX foram, de modo geral, inspiradas pelo movimento Moderno concebidas em setores monofuncionais e com a malha urbana mais espaiada, exigindo grandes deslocamentos rotineiros tanto de pessoas quanto de cargas.

Este sistema de desenvolvimento urbano Modernista – com separação rigorosa de usos, conhecido como desenvolvimento suburbano convencional – se popularizou após a Segunda Guerra Mundial principalmente nos Estados Unidos, onde o uso de automóvel *per capita* aumentou muitos nos últimos cinquenta anos. Atividades como a moradia, o trabalho e o lazer em sua maior parte estão separadas espacialmente. O crescimento urbano sem macroplanejamento produziu cidades com espaços urbanos inseguros, fragmentados e com difícil mobilidade, segundo Rodriguez:

Muitas vezes, os diversos atores sociais, sejam eles os moradores compradores, poder público, ou a iniciativa privada (empreendedores, vendedores), que estão inseridos na construção de modelos de morar na atualidade, têm em mente como um modelo ideal uma casa ampla inserida em grande lote com recuos de frente, fundo e laterais generosos, vegetação exuberante ao alcance dos olhos e comércio e serviços que atendam às pequenas necessidades diárias próximas. Entretanto, a realidade atual do preço da terra nas cidades não permite esse modelo mental de morar, que é ideal para a maior parte da população. Assim, os atores sociais vão acabar por criar modelos reduzidos deste padrão ideal. (RODRIGUEZ, 2016, p.02).

No Brasil, o primeiro empreendimento imobiliário a incorporar o conceito de associação de moradores e proprietários com o objetivo de gerenciar e operar espaços livres de uso

público do empreendimento foi o Alphaville, localizado em Barueri, Região Metropolitana de São Paulo, com início em 1973 e implantado em 500 hectares de terra.

Na busca por uma melhor qualidade de vida urbana, com interesse em sustentabilidade, uma parcela da população com poder aquisitivo maior viu nesse tipo de empreendimento a materialização do “sonho de morar”. Seria a associação de moradores gerindo o espaço público, em guetos fechados, a solução para a deterioração urbana que as cidades brasileiras assistiam de forma intensa desde meados do século XX em razão da maior industrialização do país, do inchaço das grandes cidades e do aumento populacional mais intenso, que o planejamento e a gestão urbana não deram conta de mitigar seus impactos.

Este modelo de urbanização, associado aos empreendimentos Alphaville que, pelo seu vanguardismo e assimilando os conceitos do subúrbio americano, ficou conhecido no Brasil como “condomínios horizontais fechados”. Ilegalmente, as associações de moradores fecham o bairro – quando isto já não é feito pelos próprios empreendedores do loteamento – e passam a controlar o acesso e a circulação de não-moradores. Sob a justificativa de que o poder público não é capaz, ou não quer prover serviços básicos de qualidade, as associações assumem o papel de gerir a infraestrutura urbana do local. Criam-se, a partir de então, ilhas, por estarem afastadas dos núcleos urbanos consolidados e terem o acesso restrito, com qualidade de serviços superior a da cidade tradicional.

A concepção do Alphaville-Lagoa dos Ingleses é descrita no documento do EIA/RIMA apresentado à FEAM (Fundação Estadual do Meio Ambiente): O empreendimento urbanístico Lagoa dos Ingleses, previsto para ser implantado às margens da Lagoa que lhe dá nome, junto ao cruzamento das rodovias BR-040 e MG-356 (trevo de Ouro Preto), foi concebido de forma a absorver, nos próximos anos, parte da expansão urbana de Belo Horizonte, particularmente de sua Zona Sul.

[...]

A concepção do empreendimento baseia-se no conceito de desenvolvimento sustentável, apresentado como parâmetro e instrumento de planejamento, a questão ambiental, ao lado dos fatores sociais, econômicos e políticos na definição da viabilidade de tal empreendimento. (EIA/RIMA, 1996 *apud* RIBEIRO, 2000, p.33).

Este empreendimento se localiza a cerca de 20 km de Belo Horizonte, às margens da Lagoa dos Ingleses, ou Lagoa Grande, no município de Nova Lima. Ocupa uma área de

415,26ha, com previsão de 2.514 unidades habitacionais após 100% de ocupação, e 15.000 residentes.

Nessa mistura criada, no Alphaville, do modelo suburbano americano afastado da cidade, com a adaptação “condomínio horizontal fechado” brasileiro que busca segurança e segregar o território, com a necessidade de aproximação dos serviços e lazer proposto pelo Novo Urbanismo, desenha-se um simulacro de cidade, no qual fica evidente a falta de apropriação dos espaços públicos pela população, encerrada em suas residências.

Uma curiosidade a ser observada na implantação do Alphaville Lagos dos Ingleses é que o empreendimento não é de propriedade do Grupo Alphaville S.A., que projetou e executou o Alphaville Barueri, referência de “condomínio horizontal fechado” no país. A área em que se encontra o empreendimento era de propriedade da Lagoa Grande Estudos, Projetos, Planejamento e Empreendimentos Ltda., empresa do Grupo CAEMI LISA, que projetou um empreendimento único. A empresa adquiriu o direito de uso da marca Alphaville para associá-la a seu empreendimento, uma espécie de *franchising* imobiliária. O que se propôs não foi somente a venda de lotes, residências, mas sim de um estilo de vida para os belorizontinos (aqui entendido como residentes na RMBH).

O empreendimento concebido na primeira metade da década de 1990, bebe da fonte do Novo Urbanismo, mantendo o modelo de “condomínio horizontal fechado” em voga no Brasil e popularizando-se na RMBH. Nessa proposta de é mistura de ambos os modelos, se aproximam o viés modernista, visto que a área do empreendimento extremamente extensa e claramente setorizada em si, como pode ser observado na figura 28. Há uma aproximação dos serviços e lazer da população ali residente, sem contudo misturar usos do espaço, mantendo-a, de certo modo, ainda afastada e, acima de tudo, dependente do automóvel para se deslocar.



Figura 28 - Mapa ilustrativo da divisão dos condomínios horizontais e seus usos no empreendimento Alphaville Lagoa dos Ingleses.

Fonte: Mapa para fins de uso comercial/ venda de lotes disponível no site < <http://www.alphasulmg.com.br/arquivos/download-19.jpg>>. Acessado em 08/08/2016.

O quadro abaixo ilustra a composição de usos do empreendimento Alphaville Lagoa dos Ingleses.

Quadro Único - Alphaville Lagoa dos Ingleses: diferentes usos e respectivas áreas		
USO (TIPO)	ÁREA (m ²)	ÁREA (%)
Unifamiliar	1.699.000	42,76
Multifamiliar	270.000	6,80
Comercial	225.500	5,34
Educacional	202.500	5,10
Clube	100.000	2,41
Áreas Livres (praças, parques, áreas verdes)	145.500	3,66
Áreas de Preservação	940.000	23,66
Sistema Viário	393.6000	9,49

Fonte: EIA/RIMA, 1996 *apud* RIBEIRO, 2000, readequado pelo autor.

O uso residencial unifamiliar acontece em seis áreas residenciais unifamiliares (cuja denominação recebida foi: Inconfidentes, Real, Árvores, Minas, Flores e Península dos Pássaros), uma área residencial multifamiliar (Lumière, Mirante do Sol e Town Houses), uma área comercial (Alphaville Mall), uma área empresarial, uma área de serviços e uso múltiplo (Fundação Dom Cabral, Hotel Caesar Business, Colégio e Minas Tênis Náutico)⁴⁰.

A consolidação da diversidade de atividades econômicas e da diversificação do perfil da população moradora e trabalhadora é fundamental para que esta região se consolide, de fato, nos termos propostos pelo Plano Diretor de Desenvolvimento Metropolitano (PDDI) como uma Centralidade. É importante ressaltar que, atualmente, o desenvolvimento e ocupação da área, conforme está consolidado, não é passível de ser considerada uma centralidade, tanto de nível local, quanto de nível metropolitano. Qualquer atividade cotidiana ou que dependa de serviços um pouco mais elaborados devem ser realizados em outro local que não na região do Alphaville. Parte deste atendimento é realizado no Jardim Canadá, entretanto, a maior parte dos moradores utilizam de Belo Horizonte para atender suas necessidades (FIP, 2014, p.21).

O projeto urbanístico – uma parte inicial de um grande projeto de expansão na área da Lagoa dos Ingleses – foi submetido para aprovação na Prefeitura Municipal de Nova Lima em 1995. A primeira expansão do loteamento teve início no ano de 2006, com aprovação da Secretaria de Estado de Desenvolvimento Regional, Política Urbana e Gestão Metropolitana (SEDRU), em 15 de março de 2006, e pela Prefeitura Municipal de Nova Lima, em 17 de abril de 2006, seguido de sua execução. Posteriormente, em 2008, ele sofreu mais uma expansão, sendo lançado dois loteamentos: um com casas construídas pelo empreendedor denominado Quintas da Lagoa e um conjunto de torres, denominado Condomínio Morada do Sol, conforme relatório da FIP, 2014.

À montante da BR-356, existe uma área parcelada com grandes lotes (44 lotes de 3.000m² em média) voltados para a ocupação comercial. Parte dessa área foi adquirida pela CSul (negociações esclarecidas mais a frente), assim como outros terrenos ociosos e áreas adjacentes ao empreendimento Alphaville. Ou seja, as áreas que não foram ocupadas pelo Alphaville foram vendidas, por razão econômica, não levando ao fim o projeto original de expansão daquela porção do território. Entre 2008 e 2010, outros três empreendimentos imobiliários, de menor porte, foram lançados na região.

⁴⁰Disponível em <<http://alphalagoadosingleses.wordpress.com/tag/ingleses/>>. Acessado em 27/08/2014 .

Ao longo dos últimos anos, tem crescido a atração do setor imobiliário brasileiro na constituição e crescimento de territórios planejados com bastante antecedência, como veremos na seção seguinte. Existem diversos estudos, pesquisas e projetos em planejamento e em implantação seguindo esse viés de urbanização Rodrigues afirma que:

O aumento das manchas urbanas das cidades acarreta a maior dependência do automóvel e em consequência um maior gasto de recursos energéticos. As ações realizadas pelo poder público e pela iniciativa privada (setor imobiliário) na construção de empreendimentos residenciais no formato de bairros jardins com baixa densidade e monofuncionais, e no formato de condomínios horizontais fechados com diversas atividades de lazer no seu interior. Estes empreendimentos residenciais são muitas vezes responsáveis pela ausência de coesão o tecido urbano das cidades (RODRIGUES, 2016, p.04).

3.2. “SER ELEGANTE É DIFERENTE DE SER ELITISTA”⁴¹: O PROJETO CSUL

Toda a região do entorno da Lagoa dos Ingleses e do Alphaville tem sido alvo de atuação do empreendimento conhecido como CSul que pretende urbanizar extensa região entre a lagoa e a Serra da Moeda. Este empreendimento será destinado a constituir um tecido urbano heterogêneo, sob a ótica do modelo do Novo Urbanismo, que abrigue desde atividades econômicas de serviços, comércios e indústrias de base tecnológica, ao longo da Rodovia Federal BR-040, assim como de empreendimentos logísticos, até edificação de uso uni ou multifamiliar.

O nome CSul está diretamente relacionado à proposta do PDDI-RMBH, em que os investidores se apropriam das propostas de Reestruturação Urbana nele indicadas, que apontam para o potencial de parte da região Sul da RMBH se tornar uma Centralidade Vetor Sul.

Ao adotar o nome CSul – Desenvolvimento Urbano, o grupo de investidores deixa claro, portanto, o compromisso da empresa de contribuir para fazer da Centralidade Sul uma expressão da evolução do estilo de vida de todos os mineiros que escolheram a RMBH para trabalhar, morar, estudar e viver (CSUL,2016).

Cabe salientar ainda que, dentre as diretrizes gerais de regulação urbanística constantes do MZ-RMBH (UFMG/CEDEPLAR, jul. 2015), está a de:

Instituir e regulamentar o condomínio urbanístico nos termos do Substitutivo do Projeto de Lei 3.057/00 (Lei Federal de Responsabilidade Territorial), caracterizado pela divisão de imóveis em unidades autônomas destinadas a edificação residencial, às quais correspondem frações ideais das áreas de uso

⁴¹Discurso empreendido para fins de *marketing* do empreendimento CSul.

comum dos condôminos, admitida a abertura de vias de domínio privado e vedada a previsão de logradouros públicos internamente a seu perímetro (UFMG/CEDEPLAR, jul. 2015, p. 21, grifos nossos)

Notadamente, a legalização dos condomínios fechados interessa à CSul, ainda que não seja o preconizado pelo Novo Urbanismo, pois o controle total sobre este tipo de parcelamento supostamente garantiria “total” segurança para seus moradores, reiterando o apelo e o status propagandeado. Contudo, no caso do Vetor Sul da RMBH, as centralidades para ele propostas teriam, em seu entorno, um número expressivo de enclaves residenciais murados, o que, dentre outros aspectos, reiteraria a necessidade de deslocamentos em veículos particulares, com a circulação de pedestres restrita ao seu interior.

Em meados de 2010, em paralelo ao período de elaboração do PDDI-RMBH, um grupo de investidores de seis empresas imobiliária associadas – o Grupo Asamar⁴², da Alicerce Empreendimentos⁴³, a AGHC Participações⁴⁴, a MINDT⁴⁵ e a BVEP⁴⁶, imobiliária do Grupo Votorantim, que identificaram a possibilidade/oportunidade de desenvolver projetos imobiliários na região. Apropriando-se das intenções de fomento estatal na criação de uma nova centralidade metropolitana, a CSul se apropria das intenções do PDDI-RMBH, em suas diretrizes de criação de novas centralidades metropolitanas, com perspectivas de adensamento populacional.

Em 2013, um grupo de investidores se uniu, adquiriu os terrenos remanescentes das fases I e II do Alphaville, além de uma área de 27 milhões de metros quadrados no entorno da Lagoa dos Ingleses. Para desenvolver o potencial dessa área, esse grupo criou a CSul – Desenvolvimento Urbano, uma empresa que opera a partir do conceito do novo urbanismo, com o objetivo de fazer do vetor Sul da RMBH uma nova alternativa para quem busca novos espaços para morar, trabalhar, se divertir, enfim, para viver com mais qualidade (CSUL, 2016).

⁴²A Asamar, fundada em 1932, atua nas áreas de distribuição de combustíveis líquidos, operação de imóveis e hotelaria, produtos e serviços financeiros, construção em aço, reflorestamento e produtos florestais, biocombustíveis e tecnologia da informação.

⁴³A Alicerce Empreendimentos integra o grupo Nacional/Tangará, que opera nos segmentos de construção civil e agrobusiness.

⁴⁴A AGHC Participações tem 22 anos de experiência no setor imobiliário, atuando principalmente em Belo Horizonte e Nova Lima.

⁴⁵A Mindt Participações S.A é uma Holdings de instituições não-financeiras, tendo com uma das principais sócias o Grupo Barbosa Mello, criado em 1958, que destaca-se nas áreas de engenharia e construção, atuando nos segmentos rodoviário, energia, ferroviário, óleo & gás, industrial e infraestrutura urbana. Investe em geração de energia elétrica, concessão de rodovias e em engenharia ambiental. E ainda em concessões, parcerias público-privadas e empresas dos setores de infraestrutura e imobiliário.

⁴⁶A BVEP – BV Empreendimentos e Participações S.A. – é uma empresa controlada pelo Banco Votorantim S.A., que tem uma base de acionistas robusta, formada por uma parceria estratégica entre o Banco do Brasil, maior instituição financeira do País, e o Grupo Votorantim.

Trata-se de uma série de ações imobiliárias e gestão do uso do seu território visando adquirir terras e ordenar o uso para posterior venda de terras valorizadas. As ações são ordenadas em um plano de gestão e implantação do empreendimento que contempla captação de parcerias, investimentos próprios (do grupo) em infraestrutura, ordenamento do território privado e *marketing*. A ideia do empreendimento é atrair, para a área, âncoras como indústrias, hospitais, supermercados, restaurantes, escolas, universidades, *shoppings*, bancos, espaços culturais, que gerem empregos na região e despertem o interesse da população em residir na área. À medida que as intenções se consolidarem, porções de terra serão repassadas para investidores terceiros, dispostos a parcelar a área para essa população residir.

O Projeto CSul pretende, em primeiro lugar, atuar como catalisador dos diversos empreendimentos já existentes na região, respeitando a diversidade de pensamentos e grupamentos sociais presentes nesse território e buscando manter com cada um deles uma harmoniosa e estreita ligação (CSUL,2016).

A proposta do CSul tem como um dos atrativos o projeto arquitetônico de *masterplan* de uso e ocupação da área, elaborado pelo arquiteto Jaime Lerner (FIG. 29) .Sob o conceito do Novo Urbanismo, propõe-se uma área ocupada com usos mistos (residência, serviços, lazer), permeada de vias de ligação que favoreçam o trânsito de pessoas residentes ou não. Segundo o *site* do empreendimento:

Centralidade é um conceito urbanístico moderno, absorvido pelo PDDI, que define área suburbanas com concentração diversificada de emprego, comércio, serviços públicos e privados, habitação e equipamentos de cultura e lazer. Espera-se que nessas centralidades desenvolvidas com apoio do PDDI predominem atividades econômicas diversificadas, combinadas com centros residenciais, áreas verdes e espaços de cidadania. As centralidades podem e devem ser articuladas, visando uma estruturação em rede, melhor aproveitamento de potencialidades e equilíbrio metropolitano (CSUL, 2016).

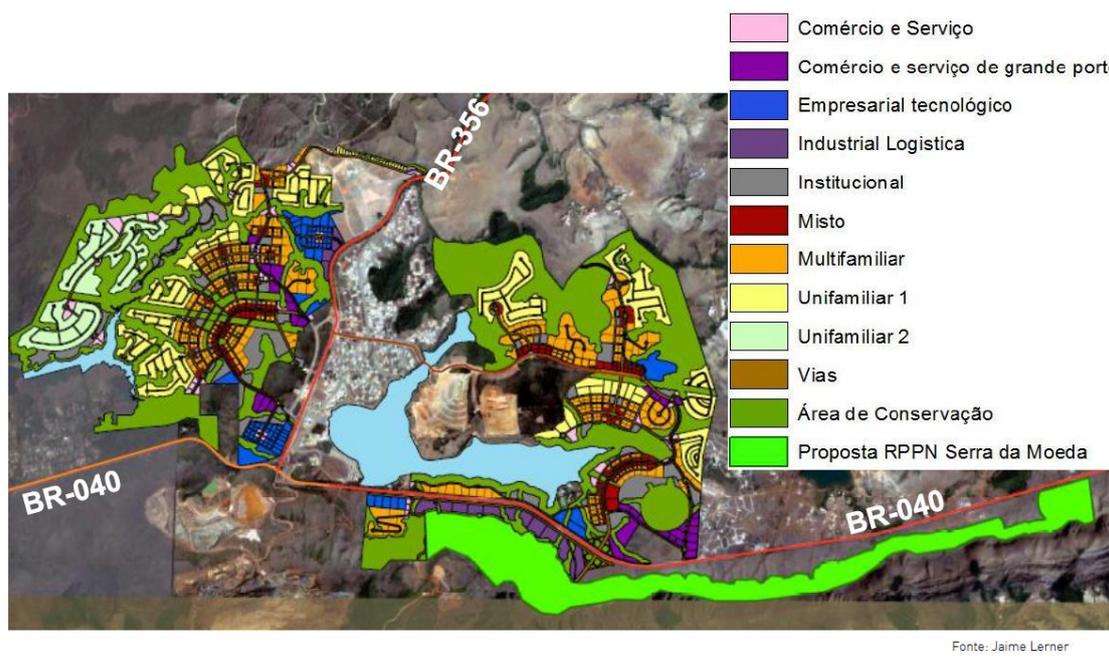


Figura 29 - Mapa ilustrativo apresentando o *Masterplan* do empreendimento CSul com proposta de usos da área contígua à Lagoa dos Ingleses, BR-040 e BR-356.

Fonte: Imagem de cunho institucional inserida na Apresentação APR-Audiência Pública, realizada pelo CSul em maio de 2006, disponível em <<http://www.csullagoadosingleses.com.br/downloads/>>. Acessado em 16/05/2016.

A ideia proposta pelo arquiteto Jaime Lerner e pelo CSul é planejar os espaços urbanos, para que as pessoas possam morar, trabalhar, estudar, se divertir e viver em uma mesma centralidade urbana, sem que precisem enfrentar o desconforto dos grandes deslocamentos no trânsito caótico das grandes cidades. Propõe-se reduzir os deslocamentos da população residente na área e seu entorno para Belo Horizonte, dotando a Centralidade Metropolitana Vetor Sul de ofertas de serviços e trabalho.

Entre as diretrizes urbanísticas do projeto CSul, contempla-se uma reserva de áreas verdes e de proteção ambiental em sua periferia. Sob o discurso da preservação das paisagens locais, equilíbrio ambiental e sustentabilidade, criar-se-á uma barreira verde no entorno do empreendimento. Propõe-se ainda a criação de equipamentos públicos de alto padrão e disposição de infraestrutura necessária para viver e trabalhar dentro de “padrões superiores de bem-estar social”, como é referido no *site* do empreendimento.

As diretrizes do Projeto CSul recomendam, entre outras coisas, que o uso e a ocupação do solo obedeçam às características do relevo regional, dentro dos padrões de governança socioambiental definidos pelo *masterplan*. Para salvaguardar o equilíbrio ambiental, os empreendedores também pretendem propor aos órgãos públicos responsáveis pela gestão

da RMBH a criação da RPPN Serra da Moeda, inclusive com a adoção de indicadores ambientais, que permitam o monitoramento dos impactos provocados pela mudança do perfil de ocupação.

O CSul é proprietário de uma área de 37 Mi ha, onde pretende-se que cerca de 30% da área seja urbanizada. O projeto pretende que tal empreendimento atinja seu ápice em até 50 anos, prazo validado pelo PDDI-RMBH, que prospectou ações visando crescimento da RMBH nesse tempo. Neste período, objetiva-se o desenvolvimento sustentável ordenado, por meio da ação privada com apoio do Estado e Município.

No momento, o empreendimento vem passando pelos primeiros trâmites de Licenciamento Ambiental Estadual, na Secretaria de Estado de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável (SEMAD), solicitando a Licença Prévia para o *Marterplan* do CSul. Esse licenciamento ambiental é necessário para instalação de qualquer empreendimento na área. O objetivo do CSul, obtendo a licença prévia, é dotar de segurança quaisquer investidores e demonstrar proatividade relacionada as ações futuras do empreendimento. Trata-se de uma âncora de planejamento que visa qualificar o CSul na busca de novos parceiros/empreendedores para seu intento.

3.3. A “CRIAÇÃO” DE UMA NOVA CIDADE: DAS INTENÇÕES ÀS PERSPECTIVAS

A história das cidades é associada à história humana. As cidades, segundo Dalank (2001), são reflexos das ações coletivas. Expressões sociais de inter-relação. Toda estrutura criada nos espaços tem a função de atender a essa relação coletiva de interdependência. Essa relação se torna mais complexa com o aumento do número de membros que dela participa. Assim, podemos concluir que grandes aglomerados de pessoas resultam em cidades mais complexas, com necessidade de mais infraestrutura de apoio às ações exercidas pelos indivíduos. Essa infraestrutura atende à coletividade, sendo meios de auxílio aos atos individuais. Isso se baseia na leitura histórica da interdependência humana.

Além de conviver entre si, o ser humano também convive com o meio-ambiente. O planeta é composto por vários coletivos de dependência e o todo também deve ser considerado. Não há como dissociar as relações pré-estabelecidas. É necessária a busca de um convívio harmônico entre seus iguais e o meio em que vive, mesmo não sendo fácil construir essa relação.

As cidades, historicamente, nascem da fixação de um grupo de pessoas em um determinado lugar. Essa fixação pode ser influenciada por fatores naturais ou humanos. Quanto aos fatores naturais: fixação junto às margens de um rio para consumo d'água, pesca e plantio; em lugar com terreno montanhoso, visando proteção contra intempéries ou ataques de animais ou grupos rivais; em cruzamentos de estradas, pela fácil mobilidade no território e/ou por ser ponto estratégico por comércio. A fixação por atrativos humanos está baseada na interdependência das pessoas, ou seja, habitar determinado local, pois ali dispõe de serviços necessários à sobrevivência e/ou qualidade de vida, a disponibilidade de produtos de consumo ou de meios para sua aquisição... Trazendo para o contexto contemporâneo, a fixação das pessoas em determinados lugares depende da oferta de emprego, serviços, comércio, emprego e dos meios para se relacionar entre si e com o espaço, a infraestrutura urbana.

A organização formal do território se deve à organização das atividades humanas e a outros elementos morfológicos e sociais. Ainda segundo Lamas (1993), a morfologia urbana tem várias escalas e complexidades, sem limite específico, mas implícito a todo espaço urbanizado. Este espaço humanizado é compreendido como continuidade do ambiente total (natural ou não). A dimensão da percepção cabe ao fragmento a ser estudado, levando-se em conta a integração em todos os âmbitos.

O aspecto urbano de uma localidade pressupõe uma estrutura de ruas, praças, ou outras formas de organização. A dimensão territorial estrutura-se a partir da articulação de diferentes formas o povoamento urbano, seus bairros e vias, locais públicos e privados. A forma das cidades é definida pelos seus elementos estruturantes, vias e conjuntos habitacionais ou produtivos. A estrutura global pode ser reconhecida como linear, radiocêntrica, de malha ortogonal, radial, etc. Esses tipos são modelos de macroorganização reconhecíveis em quase todo povoamento urbano. Reconhecer essas estruturas se faz necessário ao planejamento urbano.

Compreender a cidade como reflexo social – um organismo que se desenvolveu ao longo do tempo, que se modifica e cresce à medida que o mesmo acontece com a população que nela reside – permite entendê-la de forma mais completa. A expressão física do território somada às características de organização sociais e meios de interação humana nos apresenta um novo termo: tecido urbano. Esse termo é mais abrangente que território, pois assimilam características qualitativas.

Algumas dessas transformações nem sempre são benéficas ao conjunto, podem gerar segregação social ou problemas estruturais. Algumas ações são necessárias para controlar as transformações do espaço urbano. O controle da cidade parte do pressuposto da intervenção legal e física. Na dimensão territorial, as modificações mais significativas estão ligadas ao crescimento urbano: novos zoneamentos urbanos, implantação de infraestrutura, serviços e equipamentos de grande impacto. A construção de novas ruas, novos edifícios, implantação de arborização, etc., acontecem, em sua maioria, nos subúrbios das cidades, por serem áreas menos intensamente urbanizadas. Algumas cidades maiores, com caráter turístico, ou com grandes atrativos comerciais e de serviços, alteram sua forma muito rapidamente, necessitando, por isso, de maior planejamento.

O plano urbanístico trata de traçar objetivos, no tempo e espaço, e meios para que estes sejam alcançados, por meio de ações práticas. Lida, portanto, com a morfologia urbana, pressupondo economia e relações sociais. Em seguida ao plano, vem os projetos, que são intervenções urbanas e/ou arquitetônicas no espaço. A forma do território é assim modificada.

O modelo de urbanização descentralizado, com zonas com funções distintas, ao mesmo tempo em que aproxima diversos nichos sociais, promove deslocamentos pendulares não só a fim de trabalho, mas de lazer, etc. A cidade deixa de concentrar a tríade Lefebvreaana (“festa” + “poder” + “riqueza”) em um território compacto e distinto e torna-se um aglomerado urbano interdependente. Não se distingue mais rural e urbano, mas o que se observa são escalas distintas de urbanização, alguns aglomerados com mais ou menos serviços urbanos oferecidos, mas distante de ser a cidade ou o campo dos conceitos tradicionais.

Até o segundo quartel do século XX, o tecido urbano das cidades era, predominantemente, voltado para o pedestre, incrementando espaços públicos de convivência, com uso preponderante do transporte coletivo. Com o desenvolvimento da indústria automobilística, as malhas urbanas se estenderam ao longo dos eixos viários, permitindo o crescimento de novas comunidades, novas nas extensões dos antigos subúrbios, priorizando o deslocamento por veículos.

A Carta do Novo Urbanismo, de 1996, é um documento referência do Congresso do Novo Urbanismo, cujos profissionais reunidos na ocasião exploraram as possibilidades reais do desenvolvimento das cidades estadunidenses.

A Carta estabelece princípios associados à formação do espaço regional, da cidade, e do bairro, com a intenção de: organizar sistemas regionais articulando áreas urbanizadas centrais com as cidades menores em setores bem delimitados do território, evitando a ocupação dispersa; valorizar a acessibilidade por transportes coletivos; favorecer a superposição de uso do solo como forma de reduzir percursos e criar comunidades compactas; estimular o processo de participação comunitária, e retomar os tipos do urbanismo tradicional relativos ao arranjo das quadras e da arquitetura (MACEDO, 2007, p.01).

Este movimento surgiu como resposta ao crescimento incontido dos subúrbios estadunidenses, que carecem de uma adequada mescla de funções que permita aos seus habitantes trabalhar e se divertir nas proximidades da sua vizinhança. As pessoas estão cada vez mais dependentes do automóvel individual, visto que o transporte público é insuficiente e/ou de difícil acesso.

A posição do Novo Urbanismo, ao menos no expressado em sua Carta, é mais balanceada nesse sentido [em relação à Carta de Atenas], reconhecendo que as soluções físicas por si mesmas não resolvem os problemas sociais e econômicos, e que o arquiteto o urbanista deve estar acompanhado por um grupo multidisciplinar de profissionais e uma ampla base democrática, assim como de uma vontade privada e pública e uma confluência de consenso e recursos, para orquestrar de forma exitosa a criação, transformação ou restauração de qualquer paisagem urbana (IRAZÁBAL, 2001, p.02).

Há opiniões contrárias ao conceito do Novo Urbanismo pela sua ineficácia no planejamento regional, apesar de ter demonstrado sucesso no projeto de pequenas cidades e bairros. Respalado pela aceitação de seus ideais, vem contribuindo para a criação de novos núcleos urbanos dispersos no território, aumentando a dispersão regional, em oposição as suas próprias diretrizes em prol do adensamento urbano.

Ele [Novo Urbanismo] gera para este país, segundo Carlos Nelson, um lugar “onde as fantasias urbanísticas sempre são bem vindas”, uma configuração que associa a idéia do subúrbio, que tem suas origens na cidade Jardim, e, curiosamente, também em Corbusier, com esse novo ideário, casando as diversas tendências do culturalismo e do racionalismo (BHERING, 2002, p.182).

As estratégias de mercado propostas sob a ótica do Novo Urbanismo são mais ajustadas aos empreendedores privados do que ao gestor público, criando uma nova onde determinista de que a forma segue a função, circunscrita em seu próprio ideal de ordenamento do espaço, levando a crer que o sentido de comunidade sustentável possa ser alcançado apenas pelo projeto. Trata-se da perpetuação do mito de ser possível criar e manter núcleos urbanos com o caráter de localidade campestre (MACEDO, 2007, p.06)

A proposta do Novo Urbanismo, na prática, não tem alcançado todos os objetivos buscados no âmbito, principalmente, da sustentabilidade social. A partir do Congresso do Novo Urbanismo, pelo mundo todo, principalmente ocidental, surgiu um número significativo de bairros com acesso restrito, “condomínios horizontais fechados”, houve aumento do conservadorismo estilístico e homogeneidade arquitetônica nos bairros com similaridade socioeconômica de vizinhança.

Michael Sorkin⁴⁷, arquiteto estadunidense, elenca em seu trabalho uma série de críticas vertente do Novo Urbanismo. Segundo ele, o Novo Urbanismo não alcança a população de forma ampla, ficando restrito às classes média e média alta. Ele elenca alguns pontos fracos: não oferece solução alguma para os problemas urbanos já existentes (a receita foi aplicada apenas a novos empreendimentos, não a áreas já ocupadas); e oferece apenas mais uma opção para uma classe média branca que já tem várias outras, deixando de fora os que mais sofrem os problemas urbanos (as camadas mais pobres).

Considerando o exposto, vejamos seu rebatimento no Vetor Sul da RMBH. O município de Nova Lima definiu uma série de Áreas de Diretrizes Especiais (ADE) em seu território pelo Plano Diretor em vigor (FIG. 30), com destaque para a ADE-Alphaville.

As ADEs são porções do território de especial interesse para o desenvolvimento urbano, a serem objeto de projetos urbanísticos específicos, em escala adequada, nas quais poderão ser aplicados instrumentos de intervenção, previstos nesta Lei Complementar e na legislação regulamentar municipal, para fins de regularização fundiária, execução de programas e projetos habitacionais de interesse social, constituição de reserva fundiária, ordenamento e direcionamento da expansão urbana, implantação de equipamentos urbanos e comunitários, criação de espaços públicos de lazer e áreas verdes, criação de unidades de conservação ou proteção de outras áreas de interesse ambiental (FIP, 2014)

A região da Lagoa dos Ingleses (tanto ao longo do eixo da rodovia BR-040 quanto da BR-356) é um dos eixos de expansão da RMBH, com ocupação ainda incipiente. As áreas um pouco mais adensadas estão nos condomínios que compõe o Alphaville, e menos adensadas no restante da área, que tem ainda grande quantidade de lotes já parcelados não ocupados e ainda capacidade de receber novos parcelamentos. Inclusive esse é o principal estímulo do PDDI: urbanizar essa região de modo a criar a nova centralidade da RMBH

⁴⁷Michael Sorkin é um arquiteto estadunidense, nascido em Washington DC, em 1948. Formado pela Universidade de Chicago, em 1970, se especializou em planejamento urbano e projeto urbano. Atualmente tem escritório em Nova Iorque e é presidente do Institute for Urban Design que, dentre outras ações, pesquisa, discute e desenvolve novas práticas de urbanismo.

Vetor Sul, reduzindo o número de deslocamentos da população dos municípios próximos no sentido capital mineira.

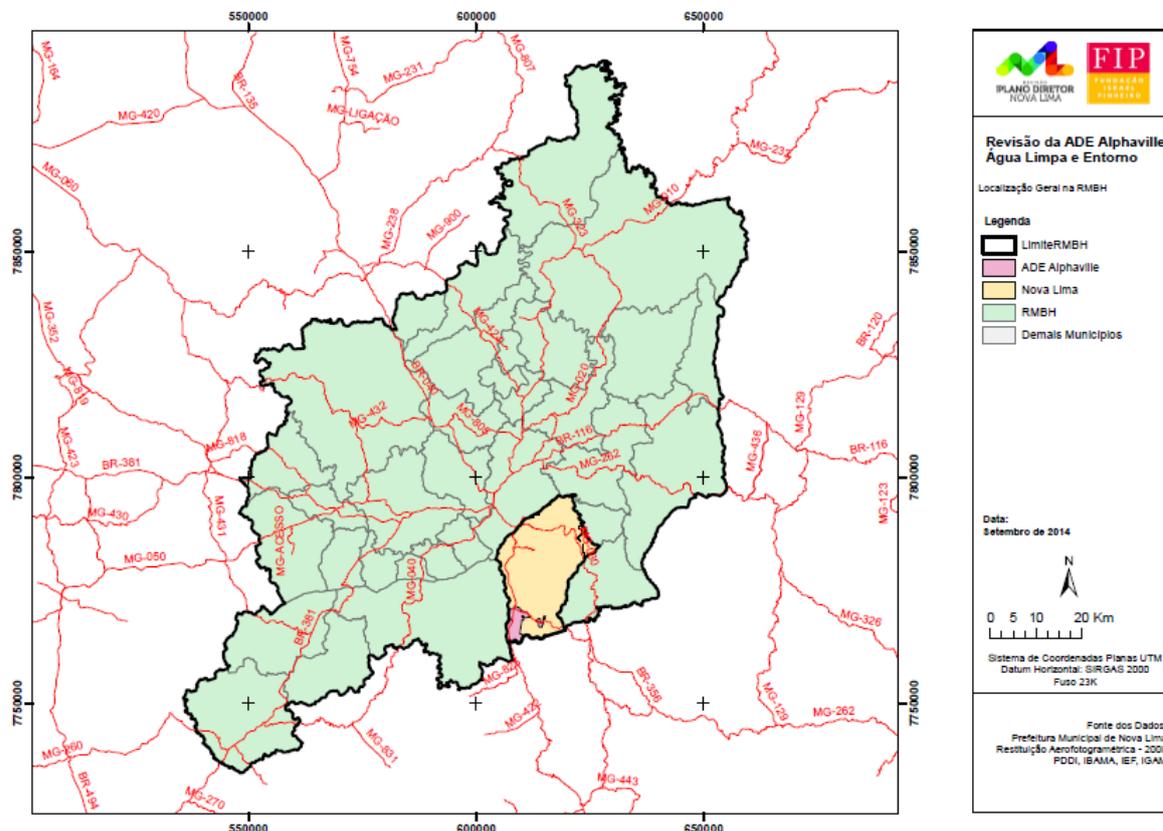


Figura 30 - Mapa da RMBH com destaque para a localização da ADE Alphaville e Entorno na borda sul do território metropolitano.

Fonte: Estudos Preliminares para Regulamentação das Áreas de Diretrizes Especiais – ADE Alphaville Lagoa dos Ingleses, Balneário Água Limpa e Entorno; Diagnóstico da Revisão do Plano Diretor de Nova Lima, 2014, p. 07.

Entendendo o potencial da região da Lagoa dos Ingleses para ser uma centralidade, em razão de sua localização privilegiada; sabendo que, hoje, tal centralidade não existe, visto seu baixo adensamento e grande dependência de outros lugares da RMBH, observa-se que a proposta do PDDI-RMBH, de fato, não é apenas promover uma centralidade, mas criar uma nova cidade dentro do município de Nova Lima, já que bastante distante em relação ao distrito-sede.

Assim, observando as tipologias urbanísticas existentes no Vetor Sul da RMBH e aceitas pelo Estado, que estimula o modelo “condomínio horizontal fechado” (UFMG/CEDEPLAR, jul. 2015, p. 21) e residenciais criados para servir a funções pré-

estabelecidas, e já ciente do intento do empreendimento CSul, destaca-se a probabilidade da “nova cidade” ser homogênea em suas características físico-arquitetônicas e populacionais. Por mais que o ideal CSul estimule a heterogeneidade populacional e sustentabilidade social, sabe-se que a proposta do Novo Urbanismo, por ele empreendida, coloca na mão do capital imobiliário a função de planejador urbano. Entendendo que o capital imobiliário tem por sua principal motivação a aferição de lucro, e que o Brasil (RMBH principalmente) tem uma população com grande desigualdade econômica, essa nova cidade, planejada pelo capital imobiliário não é para todos, e sim para quem possa consumi-la.

O crescimento do vetor Sul da Região Metropolitana de Belo Horizonte tem na região aqui denominada ADE- Alphaville e entorno grande potencial de adensamento, não só residencial, como também de atividades econômicas, especialmente as ligadas ao setor terciário. Verifica-se que o próprio mercado imobiliário tem apresentado grandes ganhos financeiros a partir da utilização dos estoques de terras de propriedades das empresas imobiliárias e do aporte de capital por parte de investidores estrangeiros, o que tem conferido à área grande dinâmica imobiliária (FIP, 2014, p.11).

O ideal do Novo Urbanismo promovido pelo CSul para seus novos empreendimentos constrói a imagem de uma nova cidade sem os problemas urbanos ou deles afastada, isolada em meio a um cinturão verde de áreas de preservação e reiterando o modelo de status e modo de vida do imaginário das classes média e média alta da RMBH. O CSul tende a ser uma nova maneira de se fazer o mesmo modelo de urbanização que já acontece prioritariamente no Vetor Sul da RMBH. Ou seja, um Novo Urbanismo que se contradiz na sustentabilidade, acessibilidade social e vivência de cidade.

Cabe lembrar que o PDDI-RMBH se baseou em quatro Eixos Temáticos Integradores (ETI) para orientar suas políticas e programas, quais sejam, Urbanidade, Acessibilidade, Seguridade e Sustentabilidade. Sendo que

O sentido da Urbanidade é o elemento que nos parece melhor responder ao que significa ser cidadão em uma região urbanizada e integrada metropolitanamente, trazendo o “direito à cidade” como fato central da cidadania metropolitana. Trata-se, portanto, de garantir o direito a uma vida integral e plena de oportunidades, caracterizada pelas dimensões, diferenças e diversidades próprias de uma região ampla que se urbaniza e se articula à grande metrópole estadual (UFMG/CEDEPLAR, abr. 2011, p. 07).

Entendendo que a cidade é o espaço da “festa” + “poder” + ”riqueza”, segundo Lefebvre (1999), e que os “condomínios horizontais fechados” não são cidade plenas, visto sua

homogeneidade social e de usos, será que a nova Centralidade Metropolitana Vetor Sul, a ser criada a partir do carro-chefe da ação do capital imobiliário dos empreendimentos CSul será uma cidade?

Se seguir a mesma receita já utilizada, e analisada aqui como tendência a ocorrer isto, a resposta é não, e a resposta sendo não, a Centralidade Metropolitana Vetor Sul proposta pelo PDDI-RMBH não ocorrerá, tornando-se, numa melhor perspectiva, numa centralidade local VIP⁴⁸, destinada ao uso da população mais abastada e residente no entorno.

⁴⁸VIP – *Very Important Person*, expressão popular em inglês, utilizada para definir pessoas com privilégios sociais e/ou econômicos em relação a um contexto pré-determinado, no caso o espaço urbano metropolitano.

CAPÍTULO 4

A CENTRALIDADE SUL: DA PROPOSTA DO PDDI-RMBH E MZ-RMBH À REALIDADE TRILHADA

Segundo Phillipe Panerai (2006) e, sobretudo em relação às grandes cidades, centro urbano é o conjunto caracterizado pela coexistência de edificações contemporâneas e antigas, variedade e diversidade das ações sociais que acontecem, pela clareza do espaço identificável como centro e algum cuidado do poder público com seu tratamento paisagístico. Concentra equipamentos públicos e institucionais e tem grande atividade comercial, diversificada. É ponto focal do sistema de transportes que se sobrepõe em escala local, regional e inter-regional. Os mais diversos tipos de transportes tendem a confluir para essa região. Podemos entender o centro, contemporaneamente, segundo um contexto de consumo em que há concentração de áreas comerciais e de oferta de serviços diversos, inclusive equipamentos de lazer e atrações turísticas, enfim

[...] o centro urbano é em princípio, o lugar com maior significado simbólico, o solo mais escasso e a maior acessibilidade. A combinação destes aspectos torna os centros urbanos certamente os espaços mais caros da cidade. (HASSENPFULUG, 2007 apud PANERAI, 2004).

Em relação às centralidades são complexos de oferta de serviços e de comércio com diversas demandas. Essas centralidades dependem do sistema de mobilidade urbana, dos transportes públicos principalmente. Sua organização normalmente é linear, em vetores, ou em malha, como áreas de expansão. O adensamento ocorre linearmente quando o sistema de transportes público também é assim estruturado. Quando a região está se adensando como malha, os pequenos estabelecimentos comerciais se adaptam formando ilhas de comércio, como shoppings e supermercados, que priorizam o transporte individual.

Andreia Tourinho (2004) afirma que uma das principais características das metrópoles contemporâneas é a rápida e crescente multiplicação de centros, num contexto urbano fragmentado. A centralidade deixa de ser fator exclusivo do Centro original, como já tratado nesta dissertação. Os termos que classificam o Centro, devido a suas características históricas, sociais e econômicas, hoje são utilizados para indicar novas situações urbanas. Ainda sobre o assunto, Tourinho (2004) afirma que, a partir da década de 1990, uma nova discussão se tornou recorrente: a centralidade urbana deixou de ser atributo do Centro histórico e passou a estar vinculada a novas áreas que surgiam com o processo urbano

recente, ligado à dispersão urbana. Essas novas áreas – que desempenham papel semelhante ao do Centro, porém sem seu contexto histórico – tem sido denominadas “novas áreas de centralidade”.

Existe, desse modo, um potencial de desconcentração urbana e econômica na rede de centralidades interna à RMBH, que criaria uma estrutura metropolitana mais equilibrada, com menor dependência das diversas áreas em relação ao núcleo central de Belo Horizonte. Esta distribuição dos serviços em centros intermediários seria positiva não somente para a população residente nestas localidades, mas também para as atividades produtivas ali realizadas. A desconcentração geraria benefícios também para Belo Horizonte, que teria menores congestionamentos de sua infraestrutura, inclusive viária e de transportes, e aprofundaria sua especialização na oferta de serviços avançados, aproveitando-se também de uma área de mercado imediata mais adensada para a oferta destes (UFMG/CEDEPLAR, maio de 2011, p.236).

Assim, o PDDI-RMBH propõe assumir as novas áreas de centralidade regional, estimulando sua área de abrangência socioeconômica e fortalecendo as redes de ligação dela emanadas. Além disso, o PDDI-RMBH qualifica como centros metropolitanos (de maior polarização), além do já consolidado hipercentro de Belo Horizonte, outras três regiões: Norte (próximo a venda Nova/Cidade Administrativa de Minas Gerais), Oeste (próximo ao Barreiro/Contagem) e Sul (próximo a Lagoa dos Ingleses em Nova Lima). Todas as três áreas são nodais do sistema rodoviário, por onde passa grande fluxo de pessoas advindo de outros municípios da RMBH e seu colar metropolitano. Essas três centralidades se assemelham e se diferenciam em determinadas características.

Enquanto algumas cidades crescem gerando descontinuidade e pouca articulação entre bairros, outras dispõem de elementos estruturadores, morfológicos. A urbanização tem estreito vínculo com as estradas, os percursos. Os caminhos organizam o território desde os tempos iniciais da história, quando a humanidade ainda era nômade.

O caminho conduz de um ponto a outro, de uma cidade a outra, de uma região a outra, bem como dá acesso, de um lado e de outro, a terrenos, campos, lotes, lugares habitados. O cruzamento, o vau, a parada obrigatória engendram o comércio. [...] Nasce à cidade. (PANERAI, 2006, p. 18)

As linhas de crescimento, ou vetores, podem ser “naturais” (córregos, rios, canais) ou “artificiais”, construídos pelo homem antes do processo de urbanização do local (ferrovia, autoestrada). Os vetores de crescimento funcionam como articuladores do relevo influenciados pela história da sociedade que ali se fixou. A direção de expansão urbana tende a demarcar os caminhos com maior fluxo de pessoas e mercadorias,

consequentemente de recursos econômicos e produtos. O crescimento de uma cidade não se deve apenas ao que acontece em seu centro, mas às tensões/relações entre núcleos, polos.

A cidade está correlacionada com a rota. Só existe relacionada à circulação e aos circuitos; é um ponto excepcional sobre os circuitos que cria e que a criam. Define-se a si mesma por entradas e saídas... Impõe uma frequência. Cria uma polarização de matéria, quer seja inerte, viva ou humana; faz com que os fluxos passem através dela de um sentido a outro, seguindo linhas horizontais. (DELEUZE, 1989, p.151)

A Centralidade Vetor Oeste se desenvolveu a partir de meados do século XX, quando a região de Contagem se industrializou de maneira mais intensa, surgindo um comércio consistente e aumentando muito a oferta de serviços ali localizada. Essa região passou a polarizar municípios de todo Vetor Oeste da RMBH, principalmente Betim e Contagem.

A Centralidade Vetor Norte tem se consolidado nas últimas duas décadas. A região de Venda Nova tem uma das urbanizações mais antigas da capital, porém foi somente com a saturação da região central, leste e oeste de Belo Horizonte que passou a ser disputada pelo mercado imobiliário, a partir dos anos de 1970. Com a expansão do Aeroporto Internacional Tancredo Neves (Confins), na década de 1990, e a instalação da Cidade Administrativa de Minas Gerais, nos anos 2000, a região passou a polarizar grande parte da região norte da RMBH, principalmente municípios como Santa Luzia, Ribeirão das Neves, Lagoa Santa e Vespasiano. Atualmente a região já está cristalizada como centralidade regional e caminhando a passos largos para assumir um papel de destaque metropolitano, considerando os equipamentos institucionais que ali tem se instalado e a grande oferta de serviços e comércio.

A Centralidade Metropolitana Vetor Sul atualmente não existe. O que existe nessa região é a centralidade regional do Jardim Canadá, que se formou nos últimos vinte anos e concentra serviços terciários, indústrias de pequeno e médio porte, além de espaços de eventos e um comércio de alto padrão que atende uma maior porção de público da RMBH. A região da Lagoa dos Ingleses hoje abriga os condomínios Alphaville e um comércio incipiente, porém a localização no nó viário da BR-040 e BR-356 torna sua localização extremamente interessante para fixação de equipamentos que abarquem o público daquela região, principalmente do colar metropolitano sul e sudeste.

Ou seja, a Centralidade Vetor Oeste é um fato e a Centralidade Vetor Norte está se fortalecendo, com os investimentos públicos e privados que ocorrem na região. Já a Centralidade Metropolitana Vetor Sul é uma projeção sobre a possibilidade de aumento da densidade populacional na área (considerando o aumento do número de loteamentos ao longo da rodovia BR-040 e sua efetiva ocupação) e da necessidade de “desafogar” a região centro-sul da capital, bastante adensada e sofrendo com problemas gerados pelo trânsito. A Centralidade Metropolitana Vetor Sul é uma intenção para atender à prospecção de uma demanda ainda não consolidada, prevista pelo PDDI-RMBH (Fig.31).



PROBABILIDADE DE EXPANSÃO DA MANCHA URBANA ENTRE 2010 - 2050

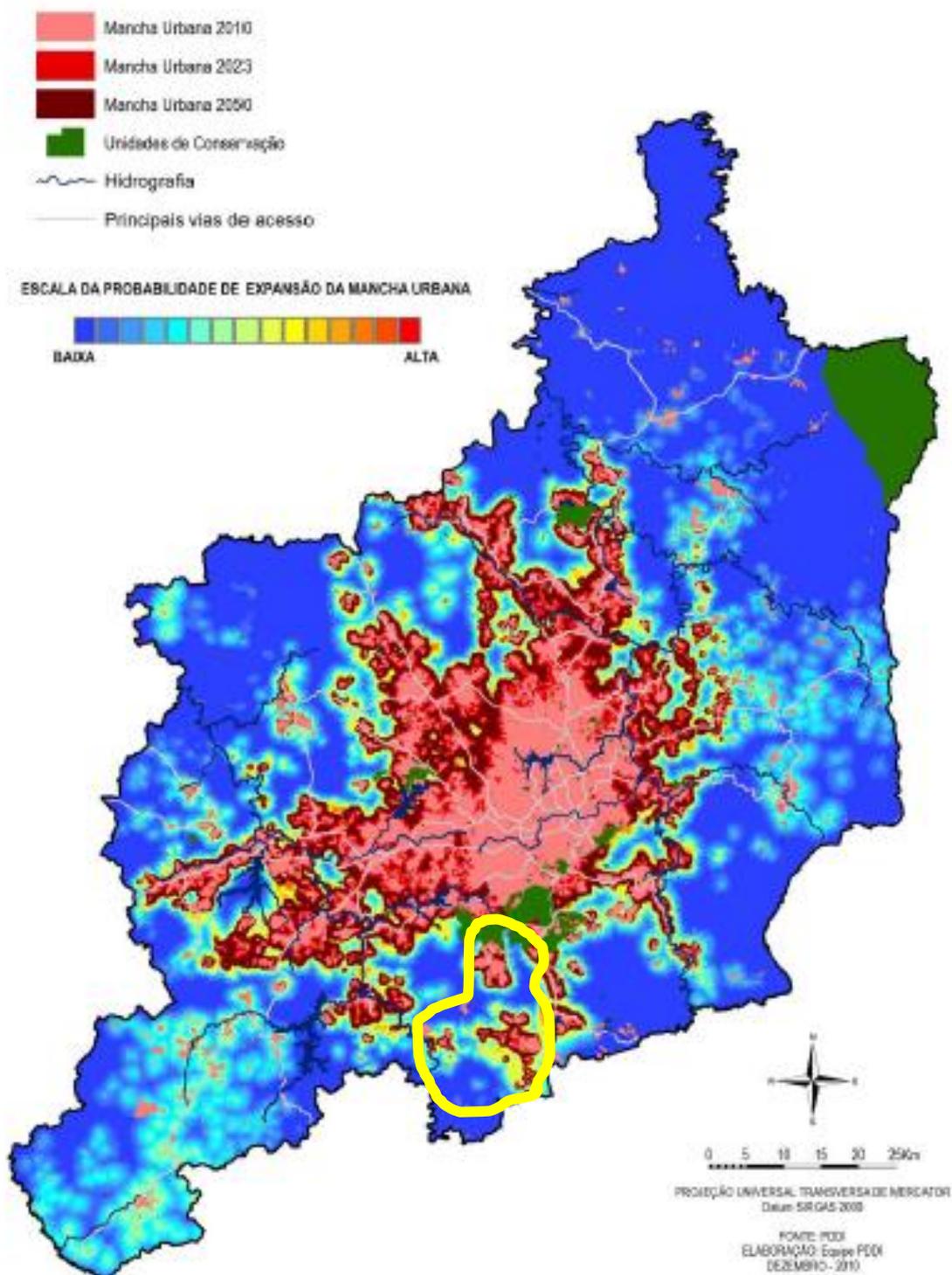


Figura 31 - Prospecção da expansão urbana na RMBH até 2050, com destaque para o Vetor Sul.
Fonte: Relatório final do PDDI-RMBH, Volume 1. P. 155.

4.1. A CENTRALIDADE REGIONAL DO JARDIM CANADÁ

David Harvey (1980) salienta que o aglomerado urbano metropolitano é um sistema de cidades, cujas interações são tão intensas que o conjunto passa a se sobrepor. Isso se dá, entre outros fatores, pelo compartilhamento do mercado imobiliário, pelo mercado de trabalho e do sistema de transportes. Ou seja, o ambiente construído é expressão do processo social capitalista.

Com a expansão urbana da cidade de Belo Horizonte e a intensificação da metropolização da região – como reflexo do aumento de capital circulante, valorização imobiliária, atração de novos moradores, busca por moradia, serviços e emprego e sob o processo de industrialização dos municípios contíguos –, o Vetor Sul, enquanto vetor estruturante viário materializado na BR-040, carrega peculiaridades em relação ao surgimento de novas centralidades.

Em um primeiro momento (final da década de 1950), foram lançados os loteamentos Jardim Canadá e Vale do Sol em Nova Lima, próximos territorialmente entre si e com características/ intenções semelhantes: destinados a classes populares, mais especificamente novos trabalhadores da indústria da RMBH; lotes de baixo custo pequenos e médios (360m² em média), com infraestrutura incompleta.

Da década de 1970 a meados da de 1990, apesar da demanda crescente por espaço para moradias populares, ampliou-se a produção de loteamentos destinados às classes média e alta belorizontinas, no Vetor Sul da capital mineira. Tais loteamentos, em geral, eram compostos por lotes de dimensões maiores, próximos a clubes campestres, ofertados a partir de estratégias de marketing que ofereciam uma oportunidade de “fuga da metrópole”, anunciado pelos empreendedores como algo positivo a ser buscado.

A facilidade de acesso, a dimensão dos lotes (em até 5000m²) e a distância relativa de Belo Horizonte, associada ao apelo bucólico da paisagem natural fizeram com que esses novos loteamentos figurassem, inicialmente, mais como “chácaras” ou “sítios de recreio” destinados ao lazer de final de semana do que como residência fixa.

“Um morador de um condomínio de Nova Lima divide em três fases a ocupação da região, cada uma marcada por um determinado estrato social. Na década de 1970 vieram os que eles chamam de aventureiros: “professores universitários e profissionais liberais, pessoas que não tinham muito compromisso com horários”, neste momento a segurança não era fator predominante, mas a opção por morar em um lugar mais aprazível, cercado por matas, com mais espaço para

lazer, outros aspectos ligados a qualidade de vida”. (ANDRADE, 2001: 941 *apud* FREITAS, 2004: 73)

O Jardim Canadá foi um dos primeiros loteamentos lançados afastado da malha urbana da RMBH, de certo modo isolado devido à falta de transporte urbano. O loteamento ofertava centenas de lotes de tamanho urbano médio (360m² em sua maioria), com a proposta de ser um núcleo urbanizado com lotes a baixo custo, com acesso facilitado às lavras mineradoras do Vetor Sul e à Cidade industrial em Contagem, pelo Anel Rodoviário. Porém, devido à falta de infraestrutura e isolamento do núcleo, o objetivo inicial de atender às classes trabalhadoras não foi atingido. Como mencionado anteriormente, a empresa loteadora vendeu o loteamento em blocos de lotes e até quadras, fazendo com que o objetivo de capitalizar terras sem valor minerário lhe fosse satisfatório. Para aqueles adquirentes, cujo objetivo era de investimento em um estoque de terras particulares aguardando valorização fundiária, o atendimento de suas expectativas não ocorreu na velocidade esperada.

Com o lançamento de novos loteamentos no Vetor Sul, em maior quantidade na década de 1970, e com a mudança do perfil socioeconômico dos interessados o Jardim Canadá reemergiu como uma opção de “2ª. Linha”. O loteamento, décadas depois do lançamento, ainda estava distante da malha urbana, não estava urbanizado e guardava características de ruralidade, apesar do seu parcelamento urbano, o que atendia em termos a proposta de pequenas propriedades para lazer e estadia de fins de semana. Assim, nessa época houve uma nova valorização do loteamento, ironicamente pelo aspecto contrário de valorização esperado pelos investidores: a falta de infraestrutura urbana que implicava preços mais acessíveis.

Ao longo da década de 1990, despontou um novo momento da produção do espaço no Vetor Sul da RMBH, pautado pela progressiva conversão em residências definitivas dos antigos “sítios de recreio” e o surgimento dos enclaves fortificados. Fomentada ainda pelo desejo da busca da “fuga da metrópole”, tal produção incluía ainda o fator da busca por segurança em relação aos problemas da violência urbana e o estímulo pela proximidade de Belo Horizonte, que ao longo dos anos se espalhou e aproximou ainda mais seu tecido urbano dos antes afastados primeiros loteamentos isolados, como é o caso do Jardim Canadá.

A expansão urbana nas proximidades de Belo Horizonte, sentido sul, é caracterizada pelos modelos “condomínios horizontais fechados” de loteamentos, locados, sobretudo, a partir

de acessos ao longo da BR-040. A tendência das populações residentes nesses novos parcelamentos tende a aumentar, considerando a proximidade com o núcleo metropolitano. O Vetor Sul da região metropolitana de Belo Horizonte tende vivenciar, em futuro próximo, processos de extensão da urbanização acompanhados de conflitos socioespaciais que tem marcado tais dinâmicas, como aponta Felipe Magalhães (2006).

Nesse contexto, o Jardim Canadá deixou de ser um bairro isolado da malha urbana, passando a ter localização privilegiada no contexto dos novos núcleos urbanos (Pós 1990) sejam condomínios de residência permanente, de “sítios de lazer” ou de uso residencial ou misto. Apropriando-se da facilidade de acesso ao Jardim Canadá, pela rodovia BR-040, a partir da década de 1990 começou a ser implantado num primeiro momento nos lotes lindeiros a rodovia, estabelecimentos comerciais como Postos de Gasolina, serviços mecânicos etc. Em um segundo momento, com destaque para o “Stop Center”, estabelecimentos comerciais de varejo diário como farmácias, mercados etc. Em um terceiro momento, com o crescimento populacional/demanda dos loteamentos próximos, surgem supermercados, etc.

A metrópole contemporânea parte do pressuposto da ampliação do conceito de centro, com a existência de diferentes polos de serviços. Segundo Panerai, essa diversidade é um fenômeno novo.

O mito do centro único, agrupando a autoridade política, os locais de comércio, os símbolos da religião e oferecendo um espaço – geralmente uma praça, ágora ou fórum – destinado à reunião dos habitantes e ao debate dos assuntos cidadãos pertence a uma época finda. Há muito que o centro já é múltiplo, quer dizer, formado pela soma dos centros correspondentes aos diferentes grupos sociais ou aos diferentes usos (que variam conforme a época) de um mesmo grupo. [...] Os locais do trabalho, do consumo e do lazer, as dependências administrativas, as instituições religiosas e as preferências culturais desenham um centro particular para cada grupo. (PANERAI, 2006, p. 145)

A expansão urbana nem sempre é controlada. A população tende a construir em áreas não adaptadas para recebe-las, incorporando espaços rurais ou ambientalmente sensíveis a modificações. As mudanças de modo de vida, novas exigências por conforto, novas modalidades de consumo e lazer constroem uma superfície urbanizada, pautada pela urbanização extensiva. Muitas vezes, essas relações fazem com que o centro tradicional perca habitantes para áreas que atendam de melhor modo, suas novas demandas, como é o caso do Jardim Canadá.

O bairro Jardim Canadá tem vida urbana diversificada e dinâmica. Tem ocorrido nos últimos anos maior adensamento impulsionado pela localização privilegiada do bairro no Vetor Sul de expansão da RMBH, que confere potencial para atividades ligadas à metrópole. Além disso, o bairro serve de moradia para pessoas que trabalham nesses “condomínios horizontais fechados” localizados no entorno.

As centralidades correspondem aos centros urbanos propriamente ditos, que se deseja reforçar de forma desconcentrada no território da RMBH. As centralidades requerem um nível mais alto de densidade de ocupação – inclusive residencial – para viabilizar a consolidação da oferta de serviços, assim como a utilização plena dos equipamentos públicos e o reforço de uma vida urbana e de uma identidade correspondente, que caracterizam uma centralidade. É fundamental, para que a política atinja seus objetivos, que as ações dos programas permaneçam sempre voltadas para a garantia de que as centralidades sejam cidade, no sentido de que: os equipamentos devem entrar em sinergia com seu entorno urbano imediato no nível local; os espaços públicos devem ter a função de estruturar o espaço urbano circundante; deve existir um nível de coesão (em oposição à fragmentação) interna a estas áreas centrais; e as atividades culturais e ligadas ao âmbito da festa se tornam fundamentais para a criação de um meio urbano central nestas localidades (UFMG/CEDEPLAR, maio de 2011, p.239).

Assim, o Jardim Canadá com sua oferta de serviços básicos e comércio de nível local, que atende os bairros e condomínios próximos, principalmente com a área comercial localizada próximo à rodovia BR-040, propicia uma vida mais confortável aos moradores das regiões que não tem que se deslocar grandes distâncias. Cabe ressaltar que a maior parte dos loteamentos da área, onde reside grande parte do público que consome serviços ofertados no Jardim Canadá, são moradores de “condomínios horizontais fechados” destinados exclusivamente ao uso residencial. Ou seja, são pessoas que escolheram se distanciar da cidade pelos motivos mais diversos (proximidade da natureza, segurança, status social...) e que veem no Jardim Canadá um ponto de parada estratégica para o consumo de rotina.

Além dos serviços e comércios do âmbito local o Jardim Canadá também concentra pequenas e médias indústrias, principalmente no setor industrial à margem leste da rodovia BR-040. Tratam-se de empresas que ali se instalaram devido à localização estratégica e que não demandam de um espaço muito extenso, visto o tamanho limitado dos terrenos. Além disso, há restrições quanto ao tipo de uso industrial, devido à fragilidade ambiental daquela porção do território.

Nos últimos anos se instalaram no bairro casas de festas, restaurantes e comércio destinados a um público de renda mais elevada do que o residente no bairro. Estes

equipamentos atendem a uma demanda existente no centro-sul da RMBH como um todo, mas não promove fixação destas pessoas. Assim, entende-se que estes equipamentos promovem deslocamentos pendulares de volume desprezível, até o momento, e que não promove centralidade, visto que o público destes equipamentos é variável e não frequentam tais locais de maneira periódica, caracterizando assim sua dependência.

O PDDI-RMBH assume o papel de centralidade local/microrregional do Jardim Canadá sobre seu entorno, porém compreende sua localização estratégica no Vetor Sul da RMBH como potencial a se promover ali uma Sub-Centralidade Metropolitana

As centralidades devem cumprir o papel de inserir espaços adensados e coesos que tenham a capacidade de organizar o território neste meio urbano espraiado e de baixa densidade, polarizando o vetor como um todo – inclusive sua área de expansão que se estende até a região do CODAP no entorno metropolitano. Devem também se associar ao Complexo Ambiental e Cultural do Quadrilátero Ferrífero, detentor de vasto patrimônio histórico ligado ao ciclo do ouro e também de um patrimônio geoambiental e paisagístico valioso (UFMG/CEDEPLAR, maio de 2011, p.217).

4.2. TIPO “ALPHAVILLE LAGOA DOS INGLESES”

Implantado nos anos 1990 no mesmo sentido, também junto à BR-040, o Alphaville Lagoa dos Ingleses, constituiu uma proposta de construção de urbanidade. Traz consigo a ideia de subúrbio retirado do contexto caótico da cidade, porém propõe uma reordenação mais *light* da cidade. A empresa responsável pela sua construção propõe a formulação de uma área urbanizada, controlada, com a mistura residencial e serviços. A implantação completa do empreendimento prevê além de uma área residencial extensa, configurada em diversas tipologias de condomínio, atividades terciárias em larga escala. Assim, antes mesmo de completo, o Alphaville já se destaca pela polarização que exerce nos núcleos urbanos do entorno, inclusive outros municípios.

Diferente do Jardim Canadá e do Alphaville, parcialmente, os chamados condomínios têm uso estritamente residencial. Construídos a princípio, em sua maioria, com a finalidade de sediar casas de fim de semana e/ou veraneio, com o passar dos anos tornaram-se a principal moradia de muitos que ali residem. A oferta de serviços nos bairros próximos, e o crescimento da região próxima ao BH Shopping, tornaram possível a fixação de moradores propriamente ditos, porém a maioria trabalha, estuda, e depende dos serviços da capital, criando um fluxo pendular diário no sentido BR 040.

É necessário enfatizar que os condomínios são enclaves promovidos pelo mercado imobiliário inacessível a famílias de baixa renda. Porém, o crescimento do Vetor Sul, a necessidade de prestadores de serviços, surgimento de comércio e a necessidade de mão de obra para atender a demanda populacional gerada pelos próprios condomínios, atraem a população de classes econômicas inferiores, que, sem a possibilidade de adquirir um terreno legal, ocupa propriedades, principalmente próximo ao Jardim Canadá. Assim, os enclaves condomínios se destacam ainda mais, visto que próximo há uma falta de gestão do solo, e desigualdade social, promovida em parte pelo próprio poder público.

Observa-se o crescimento do número de loteamentos implantados ao longo da BR-040 e o adensamento de outros já existentes. Há ainda a perspectiva de implantação de um grande complexo hoteleiro e de serviços em Brumadinho, município do Eixo Sul. A expansão do Alphaville, com a promoção de maior diversidade econômica na área tende a reconfigurar a área próxima ao encontro da BR-040 com a BR-356. O fortalecimento da centralidade do Jardim Canadá pela diversidade de usos e serviços promove uma irradiação de influência que diminui a dependência do Eixo Sul mais afastado com Belo Horizonte.

Os incorporadores e promotores imobiliários [...] Vislumbraram possibilidades de ganhos com novos lançamentos imobiliários e relançamentos imobiliários, que transformaram o município de Nova Lima, em um novo pólo de crescimento urbano metropolitano. Tais agentes assumiram a tarefa de propagandear as vantagens, o estilo e a qualidade de vida presente nas localizações e no estilo vetor sul de morar, auxiliando o conjunto dos incorporadores e proprietários fundiários majoritários. Por sua vez, acabaram por auxiliar os pequenos proprietários a aproveitarem, em Nova Lima, oportunidade de ganhos com venda da terra. Esses promotores puderam ser facilmente localizados promovendo a venda de lotes, de forma acelerada, tal como aconteceu no loteamento Alphaville, propiciando, à parte da iniciativa privada e às mineradoras localizadas no município, a possibilidade de escolher um perfil selecionado de usuário e diversos tipos de empreendimentos a fim de se aproveitar, ao máximo, a oportunidade vislumbrada na mudança de enfoque na utilização da terra municipal (PIRES, 2003, p.164).

A proposta do Alphaville de se morar no subúrbio, próximo da natureza etc, remete ao ideário de Cidade Jardim inglês, bebe do modelo do Novo Urbanismo, ao propor viver e trabalhar no mesmo local, mas aplica-se como o modelo Moderno de setorizar a cidade. A facilidade de deslocamento (carros + rodovia melhorada) possibilitou esse modo de morar brasileiro, em que a segregação social é sinônimo de status a ponto de se fortificar o loteamento com muros. Muros mais simbólicos que funcionais na sua função de conferir mais segurança aos moradores. A individualidade do transporte e a desigualdade existente entre as classes sociais tornam os moradores desse tipo de bairro em “privilegiados”.

Considera-se o modelo Alphaville como o ápice da representação do estilo de vida dos condomínios, por atender a todos os requisitos adotados pela setorização social da cidade ao somar à área da residência, o lazer, o consumo, as escolas, a prestação de serviços. Banido do conceito Alphaville de morar, está a indústria, pois tal qual na cidade jardim essa tem sua localização assegurada no espaço da cidade tradicional e, de qualquer forma, a inserção da indústria entraria em contradição com os signos exaltados pelo espaço da harmonia e do verde (PIRES, 2002, p.305)

A tipologia Alphaville, síntese do estilo de viver desejado pelas classes média e média-alta, afasta os problemas da cidade, dentre eles a habitação popular, a violência urbana, e outros fatos do cotidiano, que ficam relegados à cidade tradicional. As relações com a cidade construída é vinculada à rodovia que leva e traz os moradores. A mesma rodovia que liga o bairro à cidade é a que o distancia em um cinturão verde, que no Vetor Sul corresponde à Reserva de Fechos, à Reserva da COPASA, ao Parque Estadual do Rola Moça, etc. O Alphaville se tornou para RMBH um sinônimo de auto isolamento e ícone do modo de morar pregado como ideal. O ideal de morar fora da cidade?

O caso do condomínio e o discurso que o transformou em moda nos finais do século XX transpõem para Nova Lima experiências de vida fora dos grandes centros urbanos, já experimentadas em cidades americanas, ou em cidades como São Paulo e Rio de Janeiro como solução para o que se convencionou chamar de violência urbana. O marketing massivo de lançamentos urbanos pseudo-bucólicos, tais como os Alphavilles cultuam, acima de tudo, os jargões da qualidade de vida e da acessibilidade pelo automóvel, além de pregar a impossibilidade da violência se trancados com iguais dentro dos muros vigiados [...] que pretendem que sejam modelo para as cidades do século XXI (PIRES, 2002, p.298).

Assim, sabendo que o modelo Alphaville de morar afastado da cidade ainda é dos mais buscados pela classe média, média-alta de Belo Horizonte. Sabendo que as terras ao longo da rodovia BR-040 estão valorizadas pela projeção da criação da Centralidade Vetor Sul. Sabendo que as terras estão concentradas nas mãos de poucos investidores, dentre eles a CSul. Sabendo que o transporte coletivo naquela região é insuficiente e que há estímulo ao trânsito de veículos de transporte individual, principalmente automóveis. Sabendo da falta, hoje, de atrativos fixação, polos de comércio e serviços acessíveis, que se concentram apenas no Jardim Canadá. Podemos prospectar que o modelo Alphaville continuará se replicando durante algum tempo na região.

4.3. MAIS DO MESMO: CONCLUSÃO

A centralidade metropolitana é, certamente, o espaço da riqueza coletiva, do poder político e institucional, e o espaço da festa, expressão maior de uma comunidade regional. Por sua vez, o modelo centro-periferia dominante na RMBH (como na maioria das regiões metropolitanas brasileiras) é por definição desigual, hierárquico, excludente e segregador. 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 (UFMG, 2011, p.31).

Nas expansões contemporâneas, as ligações principais são rodoviárias. A população se fixa às margens das principais vias de acesso ao centro, ou de ligação entre núcleos. Nessas áreas, ocorrem parcelamentos e surgem novos bairros e, com eles, relações sociais. A cidade se expande seguindo o eixo das vias principais. Essas vias passam a desempenhar o papel de vias coletoras e/ou expressas urbanas, guardadas as devidas proporções com o tamanho da cidade. Essas vias, por serem dotadas de grande dinamismo, atraem a implantação de comércio e serviços. Quando há o cruzamento de vias com essas características, trevos viários, nós, a região passa a ser cobiçada por supermercados e centros de negócios que querem estar visíveis e com fácil acesso. À medida que novos serviços são ali implantados e há aumento de população que se fixa nas proximidades. Um polo pode ser a origem de um crescimento multidirecional “distendido” por várias linhas (PANERAI, 2006, p. 66).

Panerai (2006), como já mencionado, propõe reconhecer as potencialidades de não considerar a aglomeração urbana apenas a partir do seu Centro histórico, porém aceitar a fragmentação e ler a cidade a partir de suas ligações. Hoje os elementos constituintes dos centros migraram para os novos sub-centros, novos polos, porém as ligações dos diferentes polos devem ser adequadas, de modo a não isolá-lo do todo urbano.

A Centralidade Metropolitana Vetor Sul não é um núcleo urbano adensado e destacado, mas ela é, potencialmente, a centralidade facilidade de deslocamento, a centralidade ligação, a centralidade eixo. A Centralidade Metropolitana Vetor Sul só é prospectada pela facilidade de trânsito e pelo fluxo intenso existente na BR-040. Ao longo da rodovia, desde meados do século XX despertam os interesses do capital imobiliário. Consolidado há poucos anos, a visão empreendedora que vê neste eixo de crescimento a disponibilidade de terras para serem capitalizadas transforma esse eixo em foco de um mercado específico de comércio imobiliário, voltado para as classes média e média-alta.

Desde a implantação do governo estadual em Belo Horizonte, no final do século XIX, a região sul da capital já nasce como área nobre, e se consolida à medida que a elite se desinteressa pelo centro urbano como local de moradia. Como afirma Menegale (2002), é a expressão de um processo de autosegregação, um movimento extensivo, sentido Nova Lima, atraindo em sua direção os centros do comércio sofisticado e serviços mais modernos: Savassi, Santo Agostinho, Shopping Center, sedes de grandes empresas etc. (PLAMBEL, 1985, apud MENEGALE, 2002).

Apropriado pelo mercado imobiliário como local de segunda residência (chacreamentos) ou de residências com estilo de vida de interior, com segurança e qualidade de vida (condomínios horizontais fechados), o Vetor Sul da RMBH se caracteriza por uma grande população mais abastada economicamente dispersa em seu território e núcleos de população mais pobre (classe médio-baixa) concentradas em pontos específicos como no Jardim Canadá, Vale do Sol e Balneário Água Limpa.

Observando a já consolidada centralidade local/microrregional do Jardim Canadá e as propostas de investimento imobiliário na região da Lagoa dos Ingleses, o PDDI propõe que o município de Nova Lima retenha o movimento migratório que acontece na região e tende a aumentar com as novas propostas de investimentos privados para a região.

O PDDI-RMBH propõe que sejam implantadas atividades de abrangência regional e que se garanta a heterogeneidade da ocupação com serviços diversos, atividades econômicas e indústrias e edificações residenciais uni e multifamiliares, que atendam as diversas classes de renda. Porém, o que se assiste é o aumento do número de “condomínios horizontais fechados”, expansão dos já existentes e valorização dos imóveis urbanos dos bairros abertos (Jardim Canadá e Vale do Sol) promovendo evasão das classes mais pobres para locais mais afastados.

Assim, criação de uma centralidade metropolitana passa pelo estímulo à fixação residencial no território, ao adensamento urbano gerando núcleos de habitabilidade concisos com ofertas de serviços e maior vida urbana, aumento da oferta de serviços e comércio, bem como a criação de outros elementos polarizadores. Lembro que, no caso da Centralidade Vetor Oeste, este elemento polarizador foi a criação da Cidade Industrial em Contagem e, na Centralidade Vetor Norte, da implantação da estação de metrô Vilarinho, instalação da Cidade Administrativa do Estado de Minas Gerais e mais recentemente da integração ao sistema MOVE de mobilidade urbana.

Pulverizados pelo território, ao longo da rodovia BR-040, enclaves urbanos exclusivamente residenciais, destinados à classe média/ média-alta configuram ilhas residenciais, sem a vivência de cidade completa discutida por Lefebvre. O Jardim Canadá – nascido como opção de residência para classe trabalhadora, apropriado como local de boa localização para instalação de pequenas indústrias e equipamentos de serviços destinados a oferecer produtos a nova população do entorno – tem tido aumento significativo do preço dos imóveis, forçando aos poucos uma segregação espacial interna no próprio bairro, onde os moradores de classe-média baixa se concentram na porção sul e oeste e as porções mais próximas da rodovia são apropriadas por empreendedores dos mais diversos ramos.

O Alphaville nasce bebendo da fonte do Novo Urbanismo, mas não atinge seu objetivo, visto que a setorização ali existente torna-o um conjunto de núcleos monofuncionais bem claro: com áreas para habitar (condomínios horizontais fechados); áreas para o comércio, que no caso é apenas no shopping center existente, diminuindo ainda mais a variedade proposta de serviços; e áreas para lazer, sendo que a maior parte das opções ali oferecidas são aos sócios do clube privado ou aos pagantes de eventos que ali acontecem. Ouso falar que o Alphaville não é uma cidade de fato, mas sem um simulacro insípido e tratado de cidade.

A proposta do Csul é dotar a região de equipamentos polarizadores, como shopping, universidade, indústrias... de modo a valorizar a região e a atrair investidores dispostos a urbanizar a área. Dentro dessa proposta, almeja um novo padrão de urbanização, diferente do Jardim Canadá e do Alphaville, ambos próximos. Planeja, pelo menos em discurso, consolidar ali a proposta do Novo Urbanismo. Para isso realizou um *masterplan* de ocupação para a área, porém este plano não tem anuência do município. Atualmente, está em fase de pré-licenciamento ambiental para urbanização, porém que tipo de urbanidade será constituída ali ainda é uma incógnita.

O Novo Urbanismo é denominado por SOJA (2000) como uma transmutação historicista contemporânea do ideal da nova cidade, unindo referências históricas e nostálgicas das pequenas cidades americanas, sobre a ideia de cidade exterior atual. Se o modelo do Novo Urbanismo se propõe a se opor ao modelo de urbanismo vigente, por que não se opõe também ao modelo gentrificado de segregação dos mais ricos em condomínios horizontais fechados. É um “Novo Urbanismo” ou o mercado maquia, de novo, a proposta de sempre?

Assim, questiono se o modelo proposto pelo planejamento privado geraria a integração metropolitana proposta pelo PDDI-RMBH, ou se o PDDI-RMBH se apropriou de maneira equivocada ou ingênua das prospecções de crescimento existentes. Sabendo que *masterplan* do CSul bebe do modelo proposto pelo Novo Urbanismo, no sentido de haver diversificação de usos, porém ao observar a proposta (FIG. 29) nota-se significativa setorização tal qual o Modernismo já pregava anteriormente, como se consolidará nessa porção do território uma Centralidade Metropolitana, visto que o estilo de vida metropolitano⁴⁹ é oposto ao intento do CSul?

A consolidação da diversidade de atividades econômicas e da diversificação do perfil da população moradora e trabalhadora é fundamental para que esta região se consolide, de fato, nos termos propostos pelo PDDI como uma Centralidade. É importante ressaltar que, atualmente, o desenvolvimento e ocupação da área não a qualifica como uma centralidade, tanto em nível local, quanto em nível metropolitano. Qualquer atividade cotidiana ou que dependa de serviços um pouco mais elaborados impõe deslocamentos. Parte destes são para o Jardim Canadá, entretanto, a maior parte dos moradores se utiliza de Belo Horizonte para atender suas necessidades, conforme apontado pela FIP, 2014.

Ou seja, para avançar no papel de centralidade local/microrregional e se transformar em sub-centralidade metropolitana o Jardim Canadá tem que aumentar seu grau de polarização e comprometimento metropolitano. Além disso, a nova urbanidade proposta para região da Lagoa dos Ingleses deve nascer com vocação múltipla, de uso diverso e polarizando uma ampla região da metrópole belorizontina.

Ao indicar a necessidade de criação de uma Centralidade Vetor Sul, o PDDI-RMBH assume a perspectiva de crescimento urbano e as propostas de investimento do capital privado no setor imobiliário na área. Ao fazer isso, cria-se uma valorização imediata do solo, considerando a previsão de investimentos do setor público na área e que a valorização da terra está diretamente vinculada a oferta de infraestrutura e serviços urbanos.

O PDDI-RMBH, ao não apontar localização exata para a Centralidade Metropolitana Vetor Sul, acaba gerando uma perspectiva/especulação em toda a área próxima à BR-040 entre o Jardim Canadá e o limite dos municípios de Nova Lima e Itabirito. Essa perspectiva de

⁴⁹ Resumidamente o PDDI-RMBH propõe uma qualificação de misturas sociais e de classes com diferentes faixas de renda, bem como a diversidade do uso do território, minimizando a setorização de usos, estimulando a diversidade urbana.

qualificar a região como nova centralidade de âmbito metropolitano não é apropriada pelo Município, que permanece regulando a porção territorial contígua a BR-040 como áreas de ocupação restrita em suas áreas de preservação ambiental, ou sem quaisquer parâmetros que direcionem ou ordenem a expansão urbana nas demais áreas. Cada novo loteamento é analisado pelo ente municipal de modo isolado, sem a perspectiva regional que lhe caberia.

Nos Estados Unidos, berço do Novo Urbanismo, este modelo já é apontado como excludente e alvo de inúmeras críticas, mas no Brasil essa exclusão deve acontecer de forma muito mais agressiva.

Belo Horizonte hoje é uma metrópole que polariza uma ampla região e em escala local passa por processos de intensas transformações típicas de outras grandes cidades. Os empreendedores imobiliários são agentes da construção do território, que tem seus empreendimentos apropriados e incorporados à dinâmica da malha já existente. Ao mesmo tempo em que promove uma desterritorialização no que tange falta de referência de limites políticos, promove uma territorialização social bem definida, homogeneizando as classes sociais em seus fragmentos de tecido urbano. Em uma escala maior, os espaços entre estes fragmentos são preenchidos pelo restante da população que exerce, na região, seu trabalho e encontra possibilidades de residência.

A proposta de Centralidade Metropolitana Vetor Sul talvez seja pretenciosa diante das perspectivas neste estudo elencadas.

O Vetor Sul da RMBH está sendo urbanizado por ação direta, e quase sem influência ou intenção do Estado, pelo capital imobiliário. Empreendedores veem potencial na área e fazem investimentos em loteamentos, empreendimentos, etc. Ou seja, ele está sendo construído/urbanizado a partir de planejamentos pontuais e não como um todo. O PDDI-RMBH propõe que o Município, na condição de ente federativo, ordene esse crescimento em estreita articulação com o interesse metropolitano que seria a criação da Centralidade Vetor Sul.

Com a indicação possível de Centralidade Metropolitana Vetor Sul na região da Lagoa dos Ingleses, o PDDI-RMBH demonstra que se apropriou das intenções do mercado imobiliário (mais antigas que os estudos do PDDI-RMBH), mais especificamente pelo CSul. Além disso, se apropria da localização do empreendimento e da perspectiva

intencionada de adensamento urbano qualificando a área como futura ocupação polarizadora da região metropolitana, e não apenas da região.

A intenção do CSul de promover na região um modelo de urbanização pautado pelo Novo Urbanismo aparentemente indicaria propostas de espaços públicos, residenciais abertos, existência de espaços de uso misto, etc. Porém, o próprio *masterplan* do empreendimento setoriza os usos das áreas a serem urbanizadas, implanta empreendimentos de alto padrão em locais específicos (shopping e universidade) automaticamente valorizando as áreas próximas, que por sua vez também terão lotes maiores que os mais afastados destes equipamentos. Ou seja, no próprio empreendimento já se entende que haverá uma segregação prévia de acesso à terra. Ou seja, nem todos os ideais do Novo Urbanismo são levados em consideração. Enquanto a sustentabilidade ambiental é alardeada, pouco se observa acerca da sustentabilidade social e econômica. Inclusive no RIMA do projeto, a área destinada a Habitação de Interesse Social é diminuta e segregada do restante do empreendimento. Ou seja, prospecta-se mais um empreendimento homogêneo para a área, mesmo que não aconteça na forma de tradicional dos “condomínios horizontais fechados”.

A Centralidade Metropolitana Vetor Sul é intangível, visto que ela não existe ainda. O que existe, de fato é uma centralidade local/microrregional polarizada pelo Jardim Canadá; uma perspectiva de aumento populacional na região, sendo o vetor de crescimento natural da RMBH sentido sul; perspectivas de novos empreendimentos imobiliários na região e a necessidade de diminuir o número de deslocamentos dos municípios da RMBH e colar metropolitano no sentido sul, rumo a Belo Horizonte.

O PDDI/MZ-RMBH propõe a criação de uma centralidade Sul, que se distancia dos processos que caracterizaram a construção da polarização ocorrida nos vetores oeste e norte. É evidente a força dos fatores locais, ainda que sem uma indicação de a localização exata. A necessidade da Centralidade Metropolitana Vetor Sul só se justifica diante da perspectiva de aumento populacional na região; da incapacidade de Belo Horizonte conseguir polarizar sozinha a porção sul da RMBH, sem aprofundar os já evidentes problemas de mobilidade, dentre outros. Entende-se que, baseado numa perspectiva de demanda criada por projetos privados e intenções do capital imobiliário, o PDDI/MZ-RMBH apoie a construção da nova centralidade metropolitana, porém o que o estudo reforça é que ocorra o adensamento da área e que se projete soluções, no âmbito da metrópole, para mitigar futuras problemáticas urbanas locais que possam vir a acontecer.

O capital imobiliário, tendo o CSul como principal projeto, tem a intenção de implantar um novo modelo de urbanização no Vetor Sul. O PDDI-RMBH e o MZ-RMBH aderem a sua proposta, porém destacando a importância sociocultural de integração do novo espaço urbano à RMBH, mas não aponta meios tangíveis de fato. Na prática, o principal agente de planejamento e construção dessa nova urbanidade é o capital imobiliário e está cabendo ao Estado a anuência e aval a proposta.

Com a falta de propostas claras, falta de atuação efetiva na gestão do território naquela porção da RMBH e compra do ideal proposto pelo mercado imobiliário, o Estado deixa de ser o principal agente de planejamento urbano, terceirizando uma função que deveria ser dele, ao capital imobiliário.

Não é possível afirmar que a Centralidade Metropolitana Vetor Sul acontecerá nos próximos quarenta anos, como o PDDI-RMBH prognostica. Mesmo que a região da Lagoa dos Ingleses seja urbanizada do modo proposto pelo CSul e demais agentes do mercado imobiliário, e haja oferta de serviços, lazer e comércio, não é possível afirmar que uma centralidade seja consolidada com as características preconizadas no PDDI e MZ-RMBH, e mesmo que aconteça em mais tempo, não deve ser suficiente para assumir o caráter de Centralidade Metropolitana, conforme proposto.

Talvez a proposta do PDDI-RMBH de se criar uma rede de centralidade e de conferir às centralidades e sub-centralidades metropolitanas maior importância no cenário da RMBH tenha se adiantado mais que seu tempo de ação ao propor criar, a partir de uma intenção do mercado, um território urbano de tal importância. O que se tem atualmente é um cenário de “boas” intenções dos agentes imobiliários e do Estado, mas ações e perspectivas tangíveis estão distantes.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABRAMO, Pedro. **Dinâmica espacial e instabilidade do mercado imobiliário: a ordem-desordem urbana.** 2001. Disponível em: <<http://www.eg.fjp.gov.br/gestaourbana/index.php>>. Acessado em 27.10.2014.

BHERING, Iracema Generoso de Abreu, **Condomínios Fechados: os espaços da segregação e as novas configurações do urbano.** Escola de Arquitetura/UFMG (dissertação), Belo Horizonte, 2002.

BRASIL. **Decreto Lei 58**, de 10 de dezembro de 1937.

CHOAY, Françoise. **O urbanismo.** São Paulo: Editora Perspectiva, 2005.

COSTA, Heloísa S.M.; COSTA, Geraldo M.; MENDONÇA, Jupira G.; MONTE-MÓR, Roberto (orgs). **Novas Periferias metropolitanas.** Belo Horizonte: Editora c/ Arte, 2006.

COSTA, Heloísa Soares de Moura. Natureza, mercado e cultura: caminhos da expansão metropolitana de Belo Horizonte. In: MENDONÇA, Jupira Gomes, GODINHO, Maria Helena de Lacerda. **População, espaço e gestão na metrópole: novas configurações, velhas desigualdades.** Belo Horizonte: PUC Minas, 2003. p.159-179.

CRAVEIRO, Caroline; LINHARES, Lucas R. F.; Novas Centralidades periféricas no espaço metropolitano belo-horizontino – Seis Pistas e Jardim Canadá. *in* COSTA, Heloisa Soares de Moura (Org.). **Novas Periferias Metropolitanas, A expansão metropolitana em Belo Horizonte: dinâmica e especificidades no Vetor Sul.** Belo Horizonte: Editora C/ Arte, 2006.

CSUL, Desenvolvimento Urbano. **Página Comercial e de Divulgação do Empreendimento CSul.** Disponível em: < <http://www.csullagoadosingleses.com.br/>>. Acessado em 18.08.2015.

DALANK, Omar. **Cidade: Qual a definição?** Disponível em: <<http://www.cefle.org.br/LE/C-urbanus/Urbanus-001.shtm>>. Acessado em 05.11.2014.

DELEUZE, G., GUATTARI, F. – **IL’origine de La campagne – Penser La ville / Archives d’ArchitectureModerne/ 1989/ p. Ansay e R. Schoonbrodt (Edit.) Bruxelas 1989/**

in MANTZIARAS, Panos – Fluxos/ Quaderns nº21 p.151/ Col·legi d'Arquitectes de Catalunya/ Barcelona 1996/ trad. J. P. de Bem

ESTADO DE MINAS, Jornal, Augusto Pio. **Bairro Jardim Canadá desperta interesse crescente do mercado imobiliário e de decoração. Disponível em:** <http://estadodeminas.lugarcerto.com.br/app/noticia/noticias/2015/07/19/interna_noticias,48886/bairrojardimcanadadespertainteressecrescentedomerdoimobiliarioededecoracao>. Acessado em 21.07.2015>

FIP– Fundação Israel Pinheiro. **Estudos Preliminares para Regulamentação das Áreas de Diretrizes Especiais – ADE Alphaville Lagoa dos Ingleses, Balneário Água Limpa e Entorno; Diagnóstico da Revisão do Plano Diretor de Nova Lima**, 2014. Disponível em: <<http://novalima.pm.gov.br/planodiretor>>. Acessado em 30.03.2016.

FREITAS, Eliano de Souza Martins Freitas. **A reprodução social da metrópole em Belo Horizonte: APA Sul RMBH, mapeando Novas Raridades**. Instituto de Geociências/UFMG (dissertação), Belo Horizonte, 2004.

HARVEY, David. **A justiça social e a cidade**. São Paulo: HUCITEC, 1980.

LAGO, Luciana Corrêa do. A dinâmica espacial em curso nas metrópoles brasileiras: algumas questões para discussão *in* COSTA, Heloisa Soares de Moura (Org.). **Novas Periferias Metropolitanas, A expansão metropolitana em Belo Horizonte: dinâmica e especificidades no Vetor Sul**. Belo Horizonte: Editora C/ Arte, 2006.

LAMAS, José M. Ressano Garcia. **Morfologia Urbana e Desenho da Cidade**. Lisboa: Fundação CalousteGulbenkian, 1993.

LEFEBVRE, Henri. **A Revolução Urbana**. Belo Horizonte; Editora UFMG, 1999.

LYNCH, Kevin. **A imagem da cidade**. São Paulo: Martins Fontes, 1980.

MACEDO, Adilson Costa. **“A Carta do Novo Urbanismo Norte Americano”**. Revista Integração, n. 48, março 2007, Universidade São Judas Tadeu, São Paulo.

MAGALHÃES, Felipe N. C.; LINHARES, Lucas R. F.; MONTE-MÓR, Roberto Luís de, Urbanização extensiva e desconcentração espacial no vetor Sul do Entorno Metropolitano de Belo Horizonte *in* COSTA, Heloisa Soares de Moura (Org.). **Novas**

Periferias Metropolitanas, A expansão metropolitana em Belo Horizonte: dinâmica e especificidades no Vetor Sul. Belo Horizonte: Editora C/ Arte, 2006.

MENDONÇA, Jupira Gomes de; COSTA, Heloisa Soares de Moura. **Entre a homogeneização e a diversidade: segregação socioespacial na metrópole belo-horizontina e as especificidades do vetor-sul.** Espaço & Debates. São Paulo, v.24, n.45, p.75 - 86, 2004.

MENEGALE, Maria Beatriz de Castro Silva, **A transformação territorial de um município de tradição mineradora: estudo de caso sobre a recente ocupação do norte de Nova Lima, circundante à Mata do Jambreiro.** Escola de Arquitetura/UFMG (dissertação), Belo Horizonte, 2002.

MONTE-MÓR, Roberto Luís de. **Urbanização extensiva e lógicas de povoamento: um olhar ambiental.** Disponível em: <<http://www.fag.edu.br/professores/aprhbergamo/arquitetura%202010.1/estudos%20sociais/texto%20projeto%20integrador.PDF>> Acessado em 05.11.2014.

_____, Outras fronteiras: novas espacialidades na urbanização brasileira. Castriota, Leonardo B. (org.) **Urbanização brasileira: redescobertas.** Belo Horizonte; C/Arte, 2003, 260-271.

_____, **O que é urbano, no mundo contemporâneo.** Belo Horizonte: Cedeplar. Disponível em: <http://cedeplar.ufmg.br/pesquisas/sub_pes_tex_dis.php>. Acessado em 16.11.14>

NOVA LIMA, Município de. **Plano Diretor Municipal, Lei Complementar 2007/200,** Nova Lima, 2007 *in* página oficial de elaboração participativa do PDDI-RMBH, 2014. Disponível em: < <http://www.rmbh.org.br/pt-br/repositorio/municipios/nova-lima/plano-diretor-de-nova-lima-lc-n-2007>>. Acessado em 14.08.2015

PANERAI, Philippe. **Análise Urbana.** Brasília: Editora UnB, 2006.

PATRICK, Allan. O Caderno de Patrick. Natal, 2009 Disponível em < <http://caderno.allanpatrick.net/2009/06/24/o-suburbio-americano/>>. Acessado em 14.08.2014

PIRES, Cláudia T. P. **Evolução do processo de ocupação urbana do município de Nova Lima: um enfoque sobre a estrutura fundiária e a produção de loteamentos**, 2003. Belo Horizonte: (dissertação de mestrado) Departamento de Geografia, UFMG.

PLAMBEL. **A estrutura urbana da RMBH** Belo Horizonte, 1985. 4^v in página oficial de elaboração participativa do PDDI-RMBH, 2014. Disponível em: <<http://www.rmbh.org.br/pt-br/repositorio/municipios/estrutura-urbana-da-rmbh-volume-i>>. Acessado em 14.08.2015

RANDOLPH, Rainer. **A questão da fronteira das metrópoles e a reorganização regional em seu entorno: reflexões a respeito de mudanças de paradigma da urbanização**. Rio de Janeiro, 2011. Disponível em: <<http://www.anpur.org.br/revista/rbeur/index.php/anais/article/download/3611/3537>>. Acessado em 12.12.14>

RIBEIRO, Luiz Cesar de Queiroz; SILVA, Érica Taváres da; RODRIGUES, Juciano Martins. **As Metrópoles Brasileiras: entre a concentração e dispersão**. Rio de Janeiro, 2012. Disponível em: <http://www.google.com.br/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=2&ved=0CCwQFjAB&url=http%3A%2F%2Fwww.rii.sei.ba.gov.br%2Fanais%2Fg4%2Fas%2520metro%2520brasileiras%2520entre%2520a%2520concentracao%2520e%2520a%2520dispersao.pdf&ei=YINqVJ_JNMWqNt6dg8AB&usg=AFQjCNEcqXhDqyIgbuvRBZoRKRM5u9O45Q&sig2=EhiTWPv0BIZ8zEh02Zm7wg&bvm=bv.79908130,d.eXY> Acessado em 15.11.2014>

RIBEIRO, Patrícia da Silva. **Alphaville - Lagoa dos Ingleses e seus impactos**. Escola de Arquitetura/UFMG (monografia); Belo Horizonte, 2000.

RODRIGUEZ, Karina Diógenes. **Bairros planejados em São Paulo. Tendências urbanas contemporâneas**. *Minha Cidade*, São Paulo, ano 16, n. 186.04, Vitruvius, jan. 2016. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/minhacidade/16.186/5902>>. Acessado em 05.06.2016.

SECHI, Bernardo. **Primeira Lição de Urbanismo**. São Paulo: Editora Perspectiva, 2006.

SMOLKA, Martim Oscar. **Expulsando os pobres e redistribuindo os ricos: dinâmica imobiliária e segregação residencial na cidade do Rio de Janeiro.** Revista Brasileira de Estudos Populacionais, Campinas, v.9, n.1, p.3-21, jan/jul, 1992.

SOJA, E. W. **Para além de Postmetropolis.** Em Revista da Universidade Federal de Minas Gerais, n° 20.1. Belo Horizonte, 2013. P. 137-167. / trad. Roberto Monte-Mor

SOJA, E. W. **Postmetropolis: Critical Studies of Cities and Regions.** Malden (Massachussets): BlackwellPublishers, 2000.

SOUZA, Renata Guimarães Vieira de. **A expansão urbana da região metropolitana de Belo Horizonte e suas implicações para a redistribuição espacial da população: o caso do município de Nova Lima – 1991/2000.** Cedeplar/UFMG (dissertação); Belo Horizonte, 2005.

TOURINHO, Andréia de Oliveira. **Do Centro às novas centralidade: uma trajetória de permanências terminológicas e rupturas conceituais.** São Paulo, 2004. Publicado em: Cidades: impasses e Perspectivas/ organização de Maria Lúcia CairaGitahy e José Tavares Correia de Lira – São Paulo: FAU/Annablume/FUPAM, 2007. 3020p. (Arquiteses2).

UFMG/CEDEPLAR. **Macrozoneamento Metropolitano. Produto 05: Definição dos parâmetros urbanísticos e diretrizes específicas de estruturação e desenvolvimento para as Zonas de Interesse Metropolitano (ZIMs).** Belo Horizonte, julho 2015. 178p.

_____. **Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado da Região Metropolitana de Belo Horizonte;** propostas de políticas setoriais, projetos e investimentos prioritários. Belo Horizonte; SEDRU-MG, v. 1, Maio 2011.

_____, **Relatório Final- Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado da Região Metropolitana de Belo Horizonte.** Belo Horizonte; SEDRU-MG, 2011.

VILLAÇA, Flávio. **Reflexões Sobre as Cidades Brasileiras.** São Paulo: Editora Studio Nobel, 2012.