

Produção do espaço metropolitano em Belo Horizonte, Brasil – revisitando a economia política da urbanização¹

Geraldo Magela Costa²

Introdução

O artigo tem por objetivo contribuir para a reflexão sobre a relação entre teoria e observação empírica relacionadas à produção do espaço urbano, tendo como objeto de referência empírica as re-estruturação socioespaciais decorrentes tanto do processo histórico de metropolização de Belo Horizonte, quanto da recente implantação de grandes empreendimentos - projetos viários, centro administrativo, aeroporto industrial, entre outros – no chamado Vetor Norte de expansão da Região Metropolitana de Belo Horizonte.

A motivação para o desenvolvimento dessas reflexões encontra-se na trajetória de minha produção científica sobre o espaço urbano, que tem se direcionado para uma abordagem de inspiração lefebvriana sobre a produção do espaço, a dialética socioespacial e a possibilidade da práxis urbana emancipatória.³ Tratam-se essencialmente de reflexões sobre o suporte teórico de análise urbana, que começam com a crítica da economia política da urbanização para chegar aos avanços contidos na teoria lefebvriana de espaço. O enfoque da economia política não seria capaz de dar conta de toda a complexidade de um espaço que é socialmente produzido, um processo, portanto. No entanto, a hipótese que permeia o desenvolvimento das reflexões neste artigo, sugere não haver dúvidas quanto à imprescindibilidade do enfoque da economia política da urbanização, de inspiração marxista/estruturalista, para se entender o espaço enquanto produto apenas (e não produção), enquanto o espaço construído (built environment) de suporte ao processo de acumulação (Harvey, 1981) na metrópole fordista-keinesiana (Soja, 1993; 2001). O próprio Lefebvre (1979) não negava esta característica básica e econômica do espaço:

“O arranjo espacial de uma cidade, uma região, uma nação ou um continente, aumenta as forças produtivas, da mesma forma que equipamento e máquinas em uma fábrica ou em um negócio, mas em um outro nível. Usa-se espaço da mesma forma que se usa uma máquina” (1979: 288).

A intenção aqui, dando continuidade à hipótese acima, é mostrar que, para a análise urbana, especialmente em países da periferia do capitalismo, é imprescindível a contribuição da economia política da urbanização para se entender como o processo de produção do espaço nas metrópoles, seja diretamente pelo capital ou pelo Estado continua, na prática, atendendo essencialmente às necessidades da acumulação e reprodução do capital, em detrimento do espaço da reprodução social. Para o caso

¹ Este artigo é parte dos resultados de pesquisas financiadas pelo CNPq (Produtividade em Pesquisa) cujos títulos são: “Políticas públicas, planejamento e gestão urbanas no ambiente metropolitano: estudos sobre a RMBH” (em fase de conclusão) e “A produção do espaço na metrópole de Belo Horizonte: grandes empreendimentos, planejamento e políticas públicas” (iniciado no 1º trimestre de 2009).

² Professor Associado do Programa de Pós-graduação em Geografia da Universidade Federal de Minas Gerais, Brasil.

³ Uma análise sintética desta produção pode ser consultada em Costa (2005).

brasileiro, em particular, é importante enfatizar a expressão “na prática”, uma vez que se observam, desde a Constituição de 1988, tentativas (às vezes bem sucedidas) de construção de um processo de planejamento e gestão urbanos que, em seus princípios básicos orientados pelo direito à cidade, procura reverter prioridades na ação e nos gastos do Estado, em favor de um espaço urbano socialmente mais justo. No entanto, na prática, especialmente no processo de aplicação de instrumentos de política urbana que poderiam contribuir para esta reversão de prioridades, análises têm identificado, por um lado, a sua insuficiência e/ou fragilidade e, por outro, a concorrência de outras formas de planejar e gerir as cidades, baseadas em intervenções estratégicas, na perspectiva do que Harvey (1996) denomina “empresariamento urbano”.⁴

O objeto empírico: o Vetor Norte de expansão da metrópole de Belo Horizonte

A história do processo de expansão para o chamado Eixo Norte da RMBH mostra que este passa a se materializar, enquanto espaço urbano construído, nos anos de 1940, quando uma série de obras e empreendimentos econômicos estruturantes foram realizadas em Belo Horizonte e seu entorno imediato. De acordo com Costa H. (1994: 56):

“Ainda nos anos 1940, a cidade foi irreversivelmente guiada para o norte, através da implantação da Avenida Antônio Carlos e do complexo da Pampulha, e para oeste, através da continuidade da Avenida Amazonas e criação da Cidade Industrial...”

A partir deste momento, a metrópole de Belo Horizonte torna-se uma realidade, observando-se um crescimento vertiginoso de sua população residente, que passa de pouco mais de 400 mil habitantes em 1950 para mais de quatro milhões em 2.000 (Costa; Araújo, 2006: 37). As mais altas taxas de crescimento populacional da metrópole de Belo Horizonte ocorreram nos anos 1970, quanto as maiores metrópoles brasileiras foram o destino de intensos fluxos migratórios (Baeninger, 1992), um momento em que a economia brasileira passou por intenso processo de modernização, tanto industrial quanto agrícola que, não apenas significou grandes variações positivas do PIB, mas também uma reconfiguração do território em termos socioeconômicos, populacionais e espaciais (Becker, 1991). Os grandes fluxos migratórios para as metrópoles que já vinham sendo observados desde os anos 1950 continuaram intensos nos anos 1970, com novas características: maior crescimento da periferia em comparação com o município da capital.

Em Belo Horizonte, tal crescimento em municípios periféricos teve características próprias: uma grande produção dos chamados loteamentos populares (Costa, H., 1994), sem as condições mínimas de infra-estrutura e de serviços urbanos.⁵ Observa-se que em oito dos municípios do Vetor Norte, as taxas anuais de crescimento da população urbana estiveram sempre acima daquela de Belo Horizonte em todo o período de 1970 a 2000 (Tabela 1). São também mais altas do que as mesmas taxas para a região

⁴ Há já escrita uma ampla bibliografia tanto geral quanto baseada em casos específicos que procura avaliar ambas as formas de planejamento urbano no Brasil. Ver, entre outros,

⁵ Costa H. (1994) constatou a face perversa deste processo: diante do fracasso da política habitacional da época (Sistema Financeiro da Habitação do Banco Nacional de Habitação), os loteamentos populares, apesar da precariedade urbana mencionada, acabaram por se tornar um “solução” de moradia para amplos segmentos da população de baixa renda que, por meio da auto-construção, se estabeleceram na periferia de Belo Horizonte.

metropolitana como um todo – 19 municípios no início dos anos 1990.⁶ Em termos absolutos, a população urbana do conjunto de municípios do Vetor Norte passou de um total pouco abaixo de 80 mil em 1970 para mais de 700 mil em 2.000, ou seja, quase decuplicou em um período de apenas 30 anos. Destacam-se os municípios Ribeirão das Neves, Sabará, Santa Luzia e Vespasiano - da periferia imediata de Belo Horizonte -, pelas altas taxas anuais de crescimento de suas populações urbanas durante todo o período considerado na tabela. São municípios cujas áreas urbanas estão conurbadas com as de Belo Horizonte. De acordo com Costa, H. (1994), Ribeirão das Neves foi o principal alvo dos loteadores populares nos anos 1970 e 1980 na metrópole de Belo Horizonte (Mapa 1). Observe-se que a taxa anual de crescimento de sua população urbana foi de 27,23% nos anos 1970.⁷ Santa Luzia e Vespasiano também apresentaram altas taxas anuais de crescimento nesta mesma década.

**Tabela 1 - População e taxas de crescimento anual da população urbana
Vetor Norte da Região Metropolitana de Belo Horizonte - 1970 – 2000**

| Municípios | População urbana | | | | Taxa de crescimento anual | | |
|--------------------|------------------|---------|---------|---------|---------------------------|-------|-------|
| | 1970 | 1980 | 1991 | 2000 | 70/80 | 80/91 | 91/00 |
| Belo Horizonte | 1228342 | 1775082 | 2013257 | 2232747 | 3.75 | 1.15 | 1.16 |
| Lagoa Santa | 9939 | 15395 | 27979 | 35376 | 4.47 | 5.58 | 3.61 |
| Confins (1) | | | | 3130 | | | |
| Pedro Leopoldo | 13498 | 20872 | 32891 | 43426 | 4.46 | 4.22 | 3.14 |
| Ribeirão das Neves | 5547 | 61670 | 119925 | 245143 | 27.23 | 6.23 | 8.27 |
| Sabará | 24977 | 58145 | 74757 | 112630 | 8.82 | 2.31 | 4.66 |
| Santa Luzia | 19410 | 51813 | 130186 | 184026 | 10.32 | 8.74 | 3.92 |
| Vespasiano | 5281 | 21095 | 35390 | 75220 | 14.85 | 4.82 | 10.10 |
| S José Lapa (1) | | | | 8899 | | | |
| Total Vetor Norte | 78652 | 228990 | 412128 | 707850 | | | |
| Total RMBH (2) | 1519838 | 2498148 | 3257923 | 4171965 | 5.10 | 2.44 | 2.79 |

Fonte: FIBGE – Censos Demográficos de 1970, 1980, 1991 e 2000. Modificada a partir de Mendonça (2002: 52).

(1) Municípios novos emancipados na década de noventa.

(2) Foi considerada a extensão territorial da RMBH no início dos anos noventa, então composta por 19 municípios.

⁶ Atualmente a Região Metropolitana de Belo Horizonte é composta de 34 municípios. Boa parte dos 15 municípios que passaram a compor a Região a partir dos anos 1990, tem pouco significação em termos tanto populacionais quanto de processos de conurbação com o núcleo central.

⁷ Para se ter uma idéia de como este crescimento é extraordinário, uma população dobra em um 10 anos, quando sua taxa anual de crescimento é de 7%.

O resultado são áreas urbanas com características de “cidades dormitório” que apresentam um quadro precário quanto à habitação, à infraestrutura e aos serviços urbanos essenciais. Informações sobre movimentos pendulares diários da população ocupada de municípios que estão na fronteira imediata de Belo Horizonte revelam a grande dimensão destes movimentos. A tabela 2 reúne dados sobre este tipo de movimento da população ocupada para oito municípios (em 2001/2002) que, somados a Belo Horizonte, formam o chamado Aglomerado Metropolitano de áreas urbanas conurbadas. Trata-se de um conjunto de informações simples: o movimento diário da população dos oito municípios periféricos do Aglomerado Metropolitano com destino em Belo Horizonte, a principal centralidade da metrópole em termos, principalmente, de trabalho, comércio e serviços urbanos essenciais.

Vale observar inicialmente que estes oito municípios são responsáveis por 94% do total do movimento pendular diário dos atuais 33 municípios metropolitanos com destino em Belo Horizonte. Quatro desses municípios localizam-se no Eixo Norte de expansão metropolitana (destacados em negrito).

Tabela 2: Movimento pendular da população ocupada (PO) – municípios do Aglomerado Metropolitano de Belo Horizonte

| ORIGEM | DESTINO – BELO HORIZONTE | |
|---|--------------------------|--------------------------------|
| | Abs | % da PO do Município de Origem |
| Contagem | 75.319 | 30,77 |
| Ribeirão das Neves | 52.284 | 51,45 |
| Santa Luzia | 37.015 | 49,37 |
| Ibirité | 25.160 | 47,73 |
| Sabará | 22.206 | 54,26 |
| Betim | 21.759 | 17,06 |
| Vespasiano | 12.260 | 40,26 |
| Nova Lima | 7.107 | 30,60 |
| Total oito municípios acima | 253.109 (1) | (1)/(2) X 100 = 94,00% |
| Total 33 municípios da RMBH (-Belo Horizonte) | 269.427 (2) | |

Fonte: Pesquisa Origem-Destino – Fundação João Pinheiro, 2001/2002.

Mais de 40% da população ocupada que reside nestes quatro municípios desloca-se diariamente para Belo Horizonte. Em dois deles (Ribeirão das Neves e Sabará), este percentual ultrapassa os 50%. Os dados organizados na tabela 2 limitam-se a esta constatação, sem especificar outras características deste significativo contingente de força de trabalho da metrópole de Belo Horizonte. Outras análises anteriores, no entanto (Costa; Araújo, 2006), revelam que à exceção de Nova Lima, que pertence ao Vetor Sul de expansão de moradias para população de alta renda, na grande maioria dos municípios da periferia do Aglomerado Metropolitano, a maior parte da força de trabalho é de baixa renda.

A expansão metropolitana no Vetor Norte vem se dando de forma muito rápida, caleidoscópica, o que dificulta a ação dos governos municipais em acompanhar tal

expansão com a dotação de infraestrutura e serviços urbanos básicos, configurando aquilo que Milton Santos, em várias passagens de sua vasta obra, denomina urbanização incompleta, uma característica comum às metrópoles em países capitalistas periféricos.

Breves informações sobre os grandes empreendimentos em implantação no (ou previstos para o) Vetor Norte⁸

Foi no contexto urbano acima descrito que os grandes empreendimentos começaram a ser implantados: linha verde, Centro Administrativo de Minas Gerais (CAMG) e, mais recentemente, o Contorno Viário Norte, além da intenção de transformar o Aeroporto Internacional de Confins em Aeroporto Industrial (Mapa 1).

A Linha Verde é formada por um conjunto de vias que ligam o hipercentro de Belo Horizonte ao Aeroporto Internacional Tancredo Neves, em Confins. A sua implantação pelo Governo do Estado de Minas Gerais exigiu a ampliação e melhoramento da Avenida Cristiano Machado e sua continuação, a MG 010 (Mapa 1), além da implantação de um conjunto de outras obras viárias que tem por objetivo a melhoria do acesso ao futuro Centro Administrativo de Minas Gerais e aos municípios da Região Metropolitana localizados no Vetor Norte e, conforme já mencionado, ao Aeroporto Internacional de Confins. O empreendimento se divide em três partes: a) início no centro da cidade de Belo Horizonte, por meio da obra denominada “Boulevard Arrudas”; b) intervenções viárias na Avenida Cristiano Machado, num total de 12 km, passando por várias regiões do município de Belo Horizonte, com o objetivo de dar maior fluidez ao tráfego na via; c) duplicação da rodovia MG-010, que se estende até o Aeroporto Internacional Tancredo Neves no município de Confins, atravessando em seu percurso de 22 km o município de Vespasiano, além do de Belo Horizonte.

O Centro Administrativo de Minas Gerais - CAMG é um projeto que tem por finalidade criar uma estrutura centralizada para o exercício das atividades administrativas do estado de Minas Gerais. Localiza-se no extremo norte do Município de Belo Horizonte, às margens da Linha Verde e próximo às divisas com os municípios de Vespasiano e Santa Luzia (Mapa 1). Entre as justificativas que foram anunciadas pelo Governo para escolha da área de implantação, destaca-se a preocupação com as regiões mais periféricas e carentes do município de Belo Horizonte e da RMBH, de forma a integrá-las aos vetores de desenvolvimento da cidade. As obras do CAMG foram iniciadas em 2008 e têm sua conclusão prevista para dezembro de 2009. O Projeto arquitetônico, elaborado pelo arquiteto Oscar Niemeyer, prevê três edificações principais: além do Palácio do Governo, dois grandes edifícios de 15 andares e 200 metros de comprimento que abrigarão as secretarias e demais órgãos da administração, perfazendo um total de 276.459,69 m² de área construída em um terreno de 804.000 m². Prevê-se que o CAMG receberá aproximadamente 30 mil pessoas por dia, entre funcionários, visitantes e usuários. O terreno de implantação é circundado pelos bairros - habitados por população de baixa renda - de Nova Pampulha e Morro Alto (Município de Vespasiano) ao norte e, a leste, pelo bairro São Benedito (Município de Santa Luzia).

O Contorno Viário Norte é uma rodovia a ser implementada pelo Departamento Nacional de Infra-estrutura e Transportes (DNIT) na Região Metropolitana de Belo Horizonte. Incluída no Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) do governo

⁸ As informações sobre os grandes empreendimentos descritos nesta seção foram obtidas de UFMG/UFRJ, 2008.

federal no rol de obras de adequação da BR-381 em Minas Gerais, a rodovia ligará Betim a Sabará e cortará os municípios metropolitanos de Contagem, Ribeirão das Neves, Pedro Leopoldo, Vespasiano e Santa Luzia. O anel viário terá 64,83km, duas faixas por sentido – com previsão para ampliação para quatro faixas –, acostamentos e faixa de segurança e velocidade operacional de 100km/h.

O Contorno terá características de via expressa, com controle total de acesso e ausência de transposição em nível, estando previstos cerca de 70 viadutos e pontes. A construção do anel – cujo traçado se dará principalmente em áreas com características rurais - permitirá trafegar pelas rodovias federais BR-262 e BR-381 sem passar pelo município de Belo Horizonte e estima-se que desviará do atual Anel Rodoviário – onde se misturam movimentos de veículos de passagem e urbanos/metropolitanos - quase 90% do tráfego de veículos de carga e 30% dos veículos de passeio.

O Aeroporto Internacional de Confins foi inaugurado na primeira metade dos anos 1980. Sua condição de isolamento (fica a mais de 40 km do centro de Belo Horizonte) e a existência de outro aeroporto (Aeroporto da Pampulha) de capacidade operacional restrita, mas localizado próximo ao centro de Belo Horizonte, fez com que o Aeroporto de Confins ficasse subutilizado (em termos de sua capacidade operacional) por um longo período. Assim, as decisões, especialmente do Governo do Estado em relação aos grandes empreendimentos acima mencionados, além da proibição de uso do Aeroporto da Pampulha para vôos de alcance nacional, estão direta ou indiretamente ligados à retomada do processo de operação mais intensa do Aeroporto de Confins. No entanto, a principal intenção do Governo de Minas Gerais é transformar o Aeroporto de Confins no “primeiro aeroporto industrial do país”. Para isto está prevista uma área 46 mil m² a ser transformada em “zona especial de desenvolvimento”. O objetivo é facilitar a instalação de empresas de tecnologia de ponta que terão isenção de impostos federais e estaduais, sobre as importações de componentes e também exportações de produtos acabados de alto valor agregado. O projeto também contempla a urbanização da área e construção de entreposto aduaneiro. Apesar de ser um projeto ainda em processo de estudo, já vem sendo causa de polêmicas, ligadas à sua real viabilidade e às relações entre custos e benefícios para o estado de Minas Gerais, o Vetor Norte e os municípios desta região urbana. Há também uma importante polêmica relacionada a questões ambientais, especialmente pela proximidade do empreendimento com a APA Carste de Lagoa Santa.

Todos os quatro empreendimentos acima mencionados foram ou serão objeto de Estudos de Impacto Ambiental (EIAs) e de Relatórios de Impacto no Meio Ambiente (RIMA) conforme determinam as leis brasileiras. Por meio deste tipo de análise são estabelecidos condicionantes e exigidas medidas compensatórias e/ou mitigadoras, a partir de avaliação dos estudos e relatórios por parte de conselhos de meio ambiente. No entanto, os estudos e relatórios são usualmente orientados por uma visão muito restrita quanto à identificação dos impactos de natureza socioespacial de grandes projetos e empreendimentos no meio ambiente urbano/metropolitano, o que pode levar ao agravamento ou surgimento de novos conflitos entre, por um lado, os processos econômicos e funcionais e, por outro lado, aqueles relacionados à habitação, especialmente para os segmentos de baixa renda da população.

Suporte teórico para a análise urbana/metropolitana: uma breve revisão

A crítica da economia política da urbanização se dá pelo menos em duas dimensões. A primeira refere-se ao que Topalov (1988) identifica como o desaparecimento dos objetos da pesquisa urbana de inspiração marxista/estruturalista a partir de fins dos anos 1980:

“Os objetos de pesquisa tais como estavam definidos até aqui [fins dos anos 1980] parecem, de fato, já pertencer ao passado. O crescimento das metrópoles e das antigas regiões industriais, que se acreditava ilimitado, deu lugar à recessão. O projeto planificador, tal como vinha sendo elaborado desde o começo do século, ao mesmo tempo em que se desenvolviam os *Welfare States*, ruiu. Os movimentos sociais que se acostumou definir como “urbanos” se atenuaram. E assim, os objetos de pesquisa que há dez anos se apresentavam como evidências se descompuseram sob nossos olhos” (p. 5).

Apesar de Christian Topalov referir-se à experiência francesa de planejamento e de pesquisa urbanos, este autor tem razão ao sugerir que suas conclusões, considerando-se talvez alguma defasagem temporal, poderiam ser válidas para outras formações sociais capitalista. No entanto, especificidades do caso brasileiro, em uma suposta passagem de um regime de produção fordista (incompleto) para a chamada produção flexível, ainda precisam ser mais bem analisadas para se aprofundar no entendimento dos processos de produção e reprodução do espaço urbano e metropolitano. Para isto, apesar de Topalov (1988: 6) afirmar que “os modelos teóricos elaborados no período precedente estão profundamente abalados” e que os objetos de pesquisa (metrópoles fordista-keynesianas) se descompuseram, as especificidades do caso brasileiro, a exemplo do que revela o caso da RMBH, sugerem a necessidade de que tais afirmações sejam repensadas.

Tais modelos teóricos, de base marxista/estruturalista, identificavam contradições no processo de produção do espaço urbano. Ao mesmo tempo em que as condições gerais de produção (Lojkine, 1981), os efeitos úteis de aglomeração (valores de uso complexos) (Topalov, 1979), o ambiente construído para a produção, a circulação e o consumo (Harvey, 1981) e os meios de consumo coletivo para a reprodução da força de trabalho (Castells, 2000), eram considerados imprescindíveis para o processo de produção e reprodução do capital (urbano industrial), o capital privado não os produzia porque eram de longa maturação e, portanto, também de longo retorno do capital empregado, além de serem coletivos, socializados, de uso compartilhado por todos os segmentos do capital produtivo de base urbana. Com isto, a economia política da urbanização terminava por destacar a prioridade da intervenção do Estado no provimento dessas condições gerais de produção e reprodução do capital, relegando a um segundo plano a provisão dos meios de consumo coletivo para a reprodução social, a exemplo da habitação de interesse social e de outros meios de reprodução a ela associados.

Uma segunda crítica da economia política da urbanização diz respeito à sua natureza estruturalista, a-histórica, a-espacial e economicista. Ao tratar essencialmente da lógica da acumulação no contexto da produção industrial fordista, tendo a metrópole fordista-keynesiana como objeto acabado e definitivo, a economia política da urbanização seria

insuficiente para entender a urbanização como um processo histórico e que envolve outras contradições de natureza política, que vão além daquelas relacionadas à produção e reprodução do capital em sentido econômico restrito. Daí a necessidade de ir além das abordagens da economia política (Fainstein, 1997), sem, no entanto, esquecer a relevância de sua perspectiva totalizante para o entendimento da produção do espaço. Ou seja, deve-se evitar os riscos de simples retornos aos positivismos (Topalov, 1988) ou de adotar proposta de visões parcelares que poderiam estar na base de certas abordagens pós-estruturalista.

A este respeito, Fainstein (1997: 30), diz: “De fato, no seu esforço para transcender o reducionismo econômico marxista, os pós-estruturalistas parecem ter abandonado tanto a análise econômica quanto o reconhecimento dos interesses de classe”. Portanto, não se trata de abandonar a economia política da urbanização, mas procurar transcendê-la especialmente por meio da introdução das dimensões espacial, histórica e política. Esta é a essência da teoria de Lefebvre sobre a produção do espaço e as possibilidades da mudança social a partir da luta pelo resgate do espaço social em um contexto de hegemonia do espaço abstrato (Lefebvre, 1993, 1999). Para isto, é essencial o conceito de espaço diferencial, que emerge das contradições do espaço abstrato.

Esta segunda crítica da economia política da urbanização é de difícil tratamento empírico. No entanto, ela é essencial como suporte teórico para analisar os processos socioespaciais observados na metrópole de Belo Horizonte e com isto, contribuir para avançar no processo dialético de reflexão em torno da busca de uma aproximação entre teoria e observação empírica (Harvey, 1989).⁹

Considerações finais

Observações empíricas sobre intervenções recentes do Estado na produção do espaço na metrópole de Belo Horizonte, especialmente a implementação de grandes projetos urbanos acima descritos, evidenciam que os princípios da economia política da urbanização são imprescindíveis como suporte teórico para a análise de manifestações urbanas desta natureza. Os investimentos do Estado nesses grandes empreendimentos têm significado, de fato, a produção de um espaço de suporte ao processo de acumulação sem levar em conta as suas conseqüências em termos de impactos negativos para a reprodução social ampliada. Tais investimentos têm favorecido o lucro privado, por um lado, porque provê o capital desvalorizado e materializado no ambiente construído (na forma de ativo fixo) e, por outro lado, porque tem permitido que a iniciativa privada se aproprie da chamada “mais valia urbana”, na forma da valorização imobiliária decorrentes desses investimentos. Trata-se de uma constatação óbvia, mas que precisa ser explicitada para o entendimento das contradições no processo de produção do espaço.

Em síntese, pode-se dizer que, a partir do que foi acima exposto, reafirmou-se que a metrópole de Belo Horizonte reúne características específicas que, somadas à problemática geral associada aos processos de urbanização e metropolização no Brasil, permite-nos considerá-la como um excelente objeto empírico para a análise de processos socioespaciais urbanos típicos das formações sociais capitalistas periféricas. Tanto as permanências, quanto os novos processos socioespaciais observados sugerem

⁹ Este processo de busca tem sido central em minhas reflexões teóricas. Ver (Costa, 2005)

que, para sua análise e entendimento, são essenciais os pressupostos da economia política da urbanização.

Há ainda que se acrescentar as decisões que as administrações do estado de Minas Gerais e dos municípios metropolitanos vêm tomando na busca de inserção da metrópole e das localidades nos processos de mundialização econômica, e da reestruturação e da flexibilização produtivas (Harvey, 1992; Dicken, 1992; Costa, G. 2003; Costa, Pacheco, 2006). Observa-se uma tendência em tais iniciativas administrativas – planejamento, gestão, implantação de políticas setoriais, etc – à orientação pelos pressupostos dos chamados planejamento e gestão estratégicos, associados ao marketing das cidades (Harvey, 1996; Sanchez, 1999; Vainer, 2000; Compans, 2004). A natureza estratégica de tais iniciativas torna-se mais evidente diante das percepções de possibilidades de inserção global decorrentes da implantação dos grandes empreendimentos de base territorial, acima mencionados.

A crítica e a transcendência dos pressupostos da economia política da urbanização, especialmente por meio da introdução das dimensões espacial, histórica e política, contribuem para se avançar no entendimento das contradições inerentes à produção do espaço urbano em formações sociais da periferia do capitalismo. Isto está na essência da teoria de Henri Lefebvre (1979, 1993) sobre a produção do espaço e as possibilidades da mudança social a partir da luta cotidiana pelo resgate do espaço social em um contexto de tendência à hegemonia do espaço abstrato. Somam-se a estas contribuições de Lefebvre, entre outras, as reflexões sobre a dialética socioespacial de Ed Soja (1993); boa parte da obra de Milton Santos (1994, 1996), especialmente aquela sobre o território usado, o espaço geográfico, e as possibilidades da luta cotidiana a partir do lugar; além da importante contribuição de Doreen Massey (1994, 2000) sobre a necessidade de se partir das relações sociais de produção e reprodução para se entender um conceito aberto e ampliado de lugar. Tais contribuições teóricas são essenciais como suporte para a reflexão e o pensamento críticos sobre as possibilidades da práxis urbana de emancipação social. No entanto, não se pode esquecer que as “velhas” contradições identificadas pela economia política da urbanização – i.e. aquelas relacionadas às formas de estabelecimento de prioridades nas ações e nos investimentos do Estado na produção do ambiente construído – continuam presentes em nosso objeto empírico.¹⁰

Diante disto, tornam-se mais complexas as ações de gestão e de planejamento urbanos e metropolitanos, especialmente no que diz respeito ao estabelecimento de prioridades. Análises preliminares sobre o Vetor Norte de expansão da metrópole de Belo Horizonte têm mostrado que há uma tendência a priorizar investimentos e gastos de recursos públicos que favorecem a produção do espaço da acumulação, espaço abstrato ou da expropriação social, nos termos de Lefebvre (1993), relegando a um segundo plano problemáticas metropolitanas/urbanas centrais como a da habitação de interesse social.

Associadas a esta problemática central da habitação são também negligenciadas as questões dos efeitos perversos da dinâmica do capital imobiliário em geral, da regularização fundiária, da criação de emprego e renda, além dos transportes e da

¹⁰ Esta discussão está ainda muito incompleta. Ela faz parte de um conjunto de análises em andamento no processo de desenvolvimento de projeto de pesquisa financiado pelo CNPq e intitulado “A produção do espaço na metrópole de Belo Horizonte: grandes empreendimentos, planejamento e políticas públicas” (iniciado no 1º trimestre de 2009). No entanto, reflexões sobre esta questão já foram desenvolvidas em Costa (1991, 2005).

mobilidade urbanos, entre outros aspectos da dimensão territorial do processo de metropolização fundamentais para a reprodução social. A atual política urbana brasileira, que vem se estruturando com algum sucesso desde a promulgação da Constituição Federal de 1988 e do Estatuto da Cidade em 2001, tem também revelado suas fragilidades. Além da obrigatoriedade de planos diretores para os municípios com população acima de 20 mil habitantes e para todos aqueles pertencentes a regiões metropolitanas institucionalizadas, o Estatuto da Cidade estabelece uma série de instrumentos que, orientados pelo princípio da função social da propriedade fundiária urbana e da cidade, têm como objetivo a produção socialmente mais justa dos espaços urbanos. No entanto, na prática, fragilidades dos instrumentos diante da complexidade e das contradições dos espaços urbanos/metropolitanos, bem decisões políticas e tecnocráticas das administrações municipais – que são responsáveis pela política urbana –, têm sido identificadas nos processos de planejamento e de gestão urbanos. Isto se torna ainda mais claro para o caso de municípios metropolitanos devido à intrincada problemática socioespacial de áreas urbanas conurbadas e pertencentes a jurisdições territoriais diferentes.

Estudos realizados para o Vetor Norte de expansão da metrópole de Belo Horizonte (UFMG/UFRRJ, 2008 – vol. IV)¹¹ permitiram identificar tais problemas. Observe-se, por exemplo, as conclusões a seguir sobre a questão habitacional:

“As leituras dos planos diretores e as análises dos macrozoneamentos propostos revelam dificuldades no tratamento da questão habitacional no Vetor Norte. Há uma quase generalizada intenção, expressa nos novos instrumentos de planejamento e gestão urbanos dos municípios limítrofes de Belo Horizonte, de evitar que seus territórios continuem sendo local de extensão da urbanização periférica de baixa qualidade sócio-urbanística e ambiental, especialmente na forma de parcelamentos e conjuntos habitacionais para população de baixa renda” (p. 38).

Esses mesmos estudos mostram que, por outro lado, “a quantidade de terras destinadas à expansão urbana, logo passíveis de parcelamento e edificação, é extremamente elevada no conjunto dos municípios”. No entanto, não seriam parcelamentos para atender às demandas por habitação de interesse social, e sim uma forma de expansão urbana que “busca mimetizar a expansão elitizada da região sul da metrópole, constituída por parcelamentos do solo com acesso restrito – os chamados condomínios fechados –, por empreendimentos imobiliários mais complexos, mistos de residência e complexos terciários de várias naturezas” (p. 38), entre outros. São iniciativas privadas apoiadas por incentivos fiscais e que também irão requerer grandes investimentos em infraestrutura por parte das administrações locais.

Os estudos identificaram ainda que propostas voltadas para suprir a demanda habitacional de baixa renda são muito tímidas, diante dos problemas identificados e, além disso, dependendo da forma em que forem implementadas, podem resultar em processo de gentrificação, uma vez que já são observadas no Vetor Norte, valorizações

¹¹ Tratam-se de estudos de assessoria técnica prestada por professores das Universidades Federais de Minas Gerais e do Rio de Janeiro à Prefeitura de Belo Horizonte, na forma de projeto de extensão universitária. Explora-se apenas algumas das conclusões desses estudos, que são ainda de divulgação restrita.

imobiliárias reais e especulativas, que dificultam a permanência, na área, dos segmentos de baixa renda da sociedade.

As evidências acima descritas constituem apenas exemplos do que vem acontecendo ou pode ocorrer no Vetor Norte de expansão da metrópole de Belo Horizonte. No entanto, é suficiente para mostrar que mesmo diante de avanços progressistas na política urbana brasileira, as contradições do espaço urbano identificadas pelas abordagens da economia política da urbanização e pela teoria lefebvriana do espaço continuam resultando em conflitos socioterritoriais graves. Concluindo, acredita-se que o presente artigo avançou na discussão da problemática inerente ao processo de produção do espaço urbano/metropolitano em formações sociais do capitalismo periférico, apesar de se ter consciência da complexidade e da natureza estrutural da problemática aqui analisada.

Referências bibliográficas

- BECKER, B. 1991. Modernidade e gestão do território no Brasil: da integração nacional à integração competitiva. *Espaço e Debates*. Ano XI, v. 32. São Paulo, NERU, pp. 47 - 56.
- BAENINGER, R. 1992. O processo de urbanização no Brasil: características e tendências. In: BOGUS, L.M.M., WANDERLEY, L.E.W. (Orgs.). 1992. *A luta pela cidade em São Paulo*. São Paulo: Cortez Editora. p.11-28.
- CASTELLS, M. 2000 (1ª. reimpressão). *A questão urbana*. Rio de Janeiro: Paz e Terra.
- COMPANS, R. 2004. Plano diretor: entre a reforma urbana e o planejamento estratégico. In: Schicchi, M.C.; Benfatti, D. (orgs) *Urbanismo: Dossiê São Paulo – Rio de Janeiro*. Campinas: PUCCAMP/PROURB. p.199-212. (edição especial de Oculum Ensaio: Revista de Arquitetura e Urbanismo).
- COSTA, G. M. 2007. Teorias sócio-espaciais: diante de um impasse? *etc...espaço, tempo e crítica*, no. 2, vol. 1, julho-setembro 2007 (www.uff.br/etc)
- COSTA, G. M. 2005. Análise de processos socioespaciais: contribuições metodológicas a partir da teoria e de resultados de pesquisas. *Geographia*, v. 13, p. 29 – 47, 2005.
- COSTA, G. M. 2003. Conseqüências socioespaciais de grandes projetos industriais: o caso da Fiat Automóveis, Betim/Região Metropolitana de Belo Horizonte. In: Gonçalves, M. F.; Brandão, C. A.; Galvão, A. C. (eds.) 2003. *Regiões e cidades, cidades nas regiões*. O desafio urbano-regional. São Paulo: Editora UNESP/ANPUR. p. 449-464.
- COSTA, G. M. 1991. Teoria, pesquisa, problemas e planejamento urbanos no Brasil. *Análise & Conjuntura*, Belo Horizonte, Fundação João Pinheiro, v.6, n.1, p.48-58.
- COSTA, G. M.; ARAÚJO, C. E. 2006. A expressão sócio-econômica e espacial da dinâmica ocupacional na Região Metropolitana de Belo Horizonte. In: Costa, H. S. M. (org). *Novas periferias metropolitanas - a expansão metropolitana em Belo Horizonte: dinâmica e especificidades no Eixo Sul*. Belo Horizonte: Editora C/Arte, 2006, pp. 35 – 46.
- COSTA, G.M.; PACHECO, P.D. 2006. Planejamento urbano no ambiente metropolitano: o caso do município de Nova Lima na Região Metropolitana de Belo Horizonte. In: Costa, H. et al. *Novas periferias metropolitanas*. Belo Horizonte: C/Arte, p. 125 – 139.
- COSTA, H. S. M. 1994. Habitação e produção do espaço em Belo Horizonte. In: Monte-Mór, R. L. (coord). *Belo Horizonte: espaços e tempos em construção*. Belo Horizonte: PBH/CEDEPLAR, 1994, pp. 51 - 77.

- COSTA, H. S. M. 2003. Natureza, mercado e cultura: caminhos da expansão metropolitana de Belo Horizonte. In: Mendonça, J. G. de; Godinho, M. H. de L. (org.). *População, espaço e gestão na metrópole: novas configurações, velhas desigualdades*. Belo Horizonte: Editora PUCMINAS, 2003, pp. 159 - 179.
- DICKEN, P. 1992. *Global shift; the internationalization of economic activity*. New York/London: The Guilford Press.
- FAINSTEIN, S. 1997. Justice, politics and the creation of urban space. In: MERRIFIELD, A., SWYNGEDOUW, E. 1997. *The urbanization of injustice*. New York: New York University Press. p. 18-44.
- HARVEY, D. 1996. Do gerenciamento ao empresariamento: a transformação urbana no capitalismo tardio. *Espaço & Debates*, n. 39, ano XVI. São Paulo: NERU, p. 48 - 64.
- HARVEY, D. 1989. *The urban experience*. Baltimore: The Johns Hopkins University Press.
- HARVEY, D. 1981. The urban process under capitalism. In: DEAR, M. e SCOTT, A. J. (eds), 1981. *Urbanization and urban planning in capitalist societies*. New York, Methen and Co. pp. 91-122.
- HARVEY, D. 1992. *A condição pós-moderna*. São Paulo: Edições Loyola.
- LEFEBVRE, H. 1999. *A revolução urbana*. Belo Horizonte: Editora UFMG.
- LEFEBVRE, H. 1993. *The production of space*. Oxford: Blackwell. 3a. edição na língua inglesa.
- LEFEBVRE, H. 1979. Space: social product and use value. In: FREIBERG, J. (Ed.). 1979. *Critical sociology: european perspective*. New York: Irvington Publishers.
- LOJKINE, J., 1981. *O estado capitalista e a questão urbana*. São Paulo, Martins Fontes.
- LUME, 2006. *Estudo de impacto ambiental: Centro Administrativo do Estado de Minas Gerais vol.1*. Lume: Belo Horizonte (CD Rom).
- MENDONÇA, J. G. 2002. *Segregação e mobilidade residencial na Região Metropolitana de Belo Horizonte*. Tese de doutorado. Rio de Janeiro: IPPUR/UFRJ.
- TOPALOV, C. 1988. Fazer a história da pesquisa urbana: a experiência francesa desde 1965. *Espaço e Debates*. Ano VIII, v. 1, n. 23, pp. 05-30.
- MASSEY, D. 1994. *Space, place and gender*. Minneapolis: University of Minneapolis Press.
- MASSEY, D. 2000. Um sentido global de lugar. In: ARANTES, Antonio, A. 2000. *O espaço da diferença*. Campinas: Papirus Editora, p. 176 – 185.
- MONTE-MÓR, R. L. 2003. Outras fronteiras: novas espacialidades na urbanização brasileira. In: Castriota, L. B. (org.) *Urbanização brasileira: redescobertas*. Belo Horizonte: Editora C/ Arte, pp. 260 – 271.
- MONTE-MÓR, R. L. 1994. Urbanização extensiva e lógicas de povoamento: um olhar ambiental. In: Santos, M.; Souza, M. A.; Silveira, M. L. 1994. *Território, globalização e fragmentação*. São Paulo: HUCITEC/ANPUR, pp. 169 - 181.
- SÁNCHEZ, F. 1999. Políticas urbanas em renovação: uma leitura crítica dos modelos emergentes. *Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais*, n. 1, maio-nov. Campinas, ANPUR. p. 115–132.
- SANTOS, M. 1996. *A natureza do espaço: técnica e tempo - razão e emoção*. São Paulo, HUCITEC.
- SANTOS, M. 1994. O retorno do território. In: SANTOS, M. et al. (Org.). 1994. *Território: globalização e fragmentação*. São Paulo: HUCITEC/ANPUR. p. 15-20.

- SOJA, E. 2001. *Postmetropolis: critical studies of cities and regions*. Oxford and Malden: Blackwell Publishers.
- SOJA, E. 1993. *Geografias pós-modernas: a reafirmação do espaço na teoria social crítica*. Rio de Janeiro: Zahar.
- TOPALOV, C. 1979. *La urbanization capitalista: algunos elementos para su análisis*. Mexico: Editorial Edicol Mexico.
- UFMG/UFRJ. 2008. *Estudos sobre os impactos oriundos de iniciativas localizadas no Eixo Norte da RMBH e definição de alternativas de desenvolvimento econômico, urbano e social para o município de Belo Horizonte - Relatório Final* (Volume III - Avaliação dos impactos relativos aos projetos com influência na dinâmica de desenvolvimento do município de Belo Horizonte; Volume IV - Análise comparativa dos Planos Diretores do Vetor Norte da RMBH: a dimensão territorial). Divulgação restrita.
- VAINER, C. B. 2000. Pátria, empresa e mercadoria: notas sobre a estratégia discursiva do Planejamento Estratégico Urbano. In: Arantes, O.; Vainer, C.; Maricato, E. 2000. *A cidade do pensamento único: desmanchando consensos*. Petrópolis: Vozes, p. 75 - 103.