

A REGIONAL VENDA NOVA (BH) E O PROCESSO DE REESTRUTURAÇÃO URBANA NO VETOR NORTE DA REGIÃO METROPOLITANA DE BELO HORIZONTE (RMBH/MG)

Marina Gabriele Amarante Santos¹
Ana Márcia Moreira Alvim²

Resumo: O objetivo geral deste artigo é compreender os motivos da localização de empreendimentos de grande porte na Regional Venda Nova e nos municípios inseridos no Vetor Norte da Região Metropolitana de Belo Horizonte (RMBH). Como aporte teórico consta uma breve discussão dos conceitos de Reestruturação e Planejamento Urbano e para a análise, foi elaborado um mapa com as obras urbanas localizadas neste vetor. Os resultados da pesquisa apontaram 16 empreendimentos e equipamentos urbanos que têm sido implantados desde meados de 2000 no Vetor Norte da RMBH e 6 desses situam-se na Regional Venda Nova, devido a sua proximidade às rodovias MG-010 e à Avenida Cristiano Machado. O processo de reestruturação do Vetor Norte da RMBH estava previsto no Plano Metropolitano, em que consta que as transformações ocorridas no Vetor influenciam também suas áreas adjacentes e contribuem para a superação de seus problemas urbanos.

Palavras-chave: Reestruturação Urbana, Região Metropolitana de Belo Horizonte, Regional Venda Nova.

REGIONAL VENDA NOVA (BH) AND THE RESTRUCTURING PROCESS URBAN IN THE NORTH VECTOR OF THE METROPOLITAN REGION FROM BELO HORIZONTE (RMBH/MG)

Abstract: The general objective of this article is to understand the reasons for the location of large enterprises in the Venda Nova Region and in the municipalities located in the North Vector of the Metropolitan Region of Belo Horizonte (RMBH). As a theoretical contribution there is a brief discussion of the concepts of Restructuring and Urban Planning and for the analysis, a map was prepared with the urban works located in this vector. The research results pointed to 16 projects and urban facilities that have been implemented since mid-2000 in the vector and 6 of these are located in the Venda Nova Region, due to its proximity to the MG-010 and Cristiano

¹ Mestra pelo Programa de Pós-Graduação em Geografia da PUC (MG) > Email: amarantemarinageo@gmail.com

² Professora Adjunta IV da PUC (MG). Email: ammalvim@gmail.com

Machado Avenue. The restructuring process of the northern vector was foreseen in the Metropolitan Plan, which states that the transformations that took place in this vector also influence its adjacent areas and contribute to overcoming its urban problems.

Keywords: Urban Restructuring, Metropolitan Region of Belo Horizonte, Regional Venda Nova.

INTRODUÇÃO

Venda Nova é uma das Regionais Administrativas da capital do estado de Minas Gerais (Brasil), Belo Horizonte (APCBH, 2008, p.16), que junto a 33 outros municípios constitui a Região Metropolitana de mesmo nome (PDDI, 2020). Região que tem sido foco da política pública estadual, o que pode ser comprovado por meio do Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado da Região Metropolitana de Belo Horizonte - PDDI/RMBH (2009-2011). Esta região nas últimas décadas tem passado por inúmeras transformações socioespaciais, tanto do ponto de vista ambiental, quanto socioeconômico, inclusive previstas no plano citado. Plano em que foram identificados três vetores para a estruturação da RMBH: Norte, Sul e Oeste.

O Vetor Norte da RMBH é constituído por parte do município de Belo Horizonte, mais especificamente por seis regionais administrativas da capital mineira: Venda Nova, Pampulha, Leste, Noroeste, Norte e Nordeste e por outros 14 municípios da RMBH em sua totalidade: Sabará, Contagem, Betim, Jaboticatubas, Lagoa Santa, Confins, Capim Branco, Matozinhos, Pedro Leopoldo, São José da Lapa, Vespasiano, Esmeraldas, Santa Luzia e Ribeirão das Neves (MINAS GERAIS, 2008, p.7), figura 1.

Desde 2010, no Vetor Norte da RMBH e, logo na regional mencionada, têm sido instalados alguns empreendimentos e equipamentos urbanos de grande porte, tais como o Centro Administrativo do Estado de Minas Gerais em 2010 e o Shopping Estação BH em 2012. A ampliação da Estação de Ônibus Venda Nova em 2014 também foi considerada um marco para a região, por ter atraído estabelecimentos comerciais e de serviços, e em consequência, pessoas/moradores levando à gradativa mudança da paisagem e dinâmica de Venda Nova e de áreas limítrofes. Os empreendimentos supracitados situam-se na regional Venda Nova, entretanto, existem também aqueles inseridos em sua vizinhança, como a Catedral Metropolitana Cristo Rei situada na Regional Administrativa Norte, nas proximidades do Shopping Estação BH, cuja obra ainda está em andamento.

É diante deste contexto que se tem como objetivo deste artigo compreender os motivos da localização de empreendimentos e equipamentos urbanos de grande porte na Regional Venda Nova e em todo o Vetor Norte da Região Metropolitana de Belo Horizonte (RMBH). Afinal, o vetor faz parte do processo de reestruturação estratégica que vem ocorrendo na região metropolitana. Especificamente, pretende-se discutir brevemente os conceitos de Espaço urbano, Reestruturação urbana e Planejamento urbano, com vistas a corroborar para a compreensão das transformações ocorridas no espaço urbano da regional. Para tanto, a representação cartográfica da área de estudo e dos principais empreendimentos e equipamentos urbanos instalados no Vetor Norte da RMBH na última década foi feita.

A relevância da pesquisa se respalda na compreensão da dinâmica recente da Região Metropolitana de Belo Horizonte (RMBH), incluindo a Regional Venda

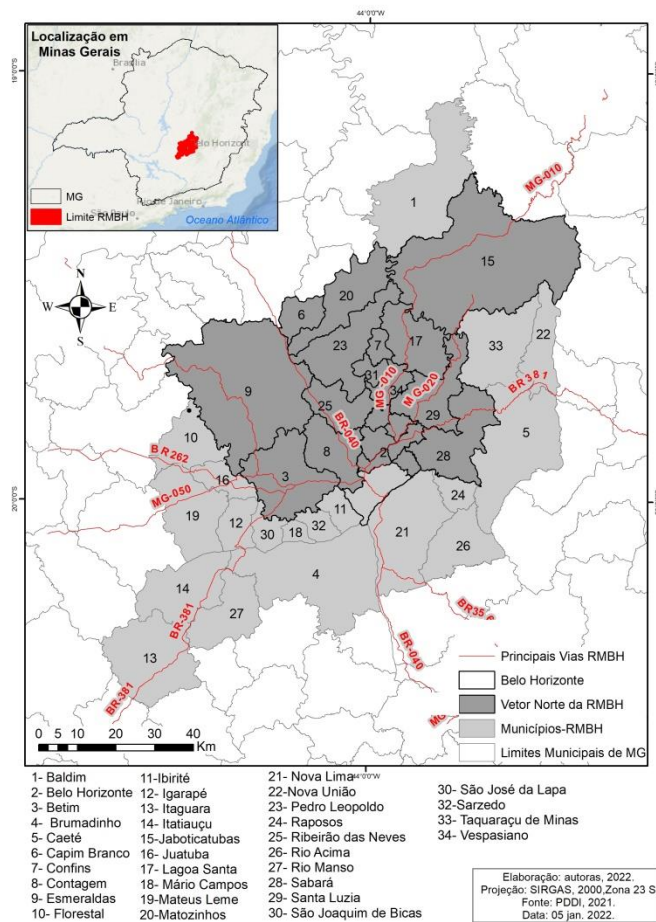
Nova, uma área que tem apresentado problemas urbanos e vivenciado o processo de reestruturação urbana desde meados dos anos 2000.

A pesquisa poderá subsidiar a gestão do território da RMBH, uma vez que trabalha conteúdos relativos à sua dinâmica espacial nas primeiras décadas do século XXI. Ademais, a compreensão dos motivos da localização de empreendimentos de grande porte na regional Venda Nova e dos agentes atuantes neste processo de reestruturação urbana estratégica poderá contribuir para a minimização e/ou superação das vulnerabilidades que acometem Venda Nova, regional belo-horizontina que apresenta vulnerabilidade no que se refere a aspectos sociais, econômicos e ambientais (DINIZ, 2015, p.180).

PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

Inicialmente fez-se a escolha da Regional Venda Nova e de todo o Vetor Norte da Região Metropolitana de Belo Horizonte (RMBH) como área de estudo, dado que este tem, como expresso anteriormente, sofrido transformações socioespaciais diversas atraindo inúmeros agentes imobiliários, fundiários e até mesmo o Estado (figura 1).

Figura 1. Região Metropolitana de Belo Horizonte (MG) e o Vetor Norte



Fonte: Elaborado pelas autoras, 2022.

A compreensão dos motivos da localização de empreendimentos de grande porte na Regional Venda Nova e no Vetor Norte da Região Metropolitana de Belo Horizonte pautou-se na execução de três etapas: I) Busca de referenciais teóricos, II) Identificação dos empreendimentos que fazem parte do processo de reestruturação da RMBH e II) Elaboração de mapas.

Na primeira etapa (I), realizou-se uma discussão acerca dos conceitos de espaço urbano, reestruturação urbano-regional e planejamento urbano, seguida ainda da análise dos relatórios referentes ao Plano Metropolitano da Região Metropolitana de Belo Horizonte. A definição de espaço urbano foi embasada nas concepções de Corrêa (1983), o processo de reestruturação urbana foi compreendido pelas ideias de Villaça (2001) e o conceito de planejamento urbano empregado segue a linha de raciocínio de Gonzales (2013). O Plano Metropolitano da Região Metropolitana de Belo Horizonte (2007) e o Relatório de Definição das Propostas de Políticas Setoriais, Projetos e Investimentos Prioritários para o Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado da RMBH (MINAS GERAIS, 2011) também foi consultado para analisar a proposta de reestruturação urbana da RMBH e o papel da Regional Venda Nova e do vetor norte da RMBH neste processo.

Na segunda etapa (II), foram identificados os empreendimentos que fazem parte do processo de reestruturação estratégica do Vetor Norte da Região Metropolitana de Belo Horizonte (RMBH) por meio do conhecimento das autoras sobre a área e a temática de estudo, mas também a partir do trabalho de Diniz (2015), quem listou alguns desses empreendimentos e equipamentos urbanos, e de informações da Prefeitura de Belo Horizonte (2010).

Na terceira etapa (III) foram feitos três mapas: o primeiro apresenta a Região Metropolitana de Belo Horizonte (RMBH) e seu Vetor Norte, o segundo permite visualizar a ocupação no vetor em estudo nos anos 2005 e 2015, e o terceiro, em que se demonstra a localização dos empreendimentos identificados como integrantes do processo de reestruturação urbana desta área.. Para elaborar o layout dos mesmos utilizou-se o software livre *Qgis* (Quantum Gis) versão 3.14. Foi elaborado também um quadro no software *Excel* que apresenta as datas das obras mencionadas e a localização das mesmas.

Tendo apresentado os procedimentos metodológicos desta pesquisa no próximo tópico consta uma breve discussão a respeito dos conceitos de Espaço Urbano, Reestruturação e Planejamento Urbano.

ESPAÇO URBANO, REESTRUTURAÇÃO E PLANEJAMENTO URBANO

Ao considerar a cidade e/ou município como espaço urbano, pode-se compreendê-lo segundo Corrêa (1983, p. 11) como “produto social, resultado de ações acumuladas através do tempo e engendradas por agentes que produzem e consomem espaço”. Logo, no processo de transformação do espaço atuam diferentes agentes, a saber: I) os proprietários dos meios de produção, II) os proprietários fundiários, III) os promotores imobiliários, IV) o Estado e V) os grupos sociais excluídos.

Estes dão ao espaço urbano formas e paisagens, de modo que as porções do espaço urbano se diferenciam sob vários aspectos. Os proprietários dos meios de produção (I), representados pelos grandes empresários são grandes consumidores de espaço devido à necessidade de alocação de seus grandes empreendimentos.

Os proprietários fundiários (II) por sua vez, estão interessados no valor de troca da terra e em seu uso, principalmente aqueles relacionados ao uso comercial ou residencial que possui status. Os promotores imobiliários (III) fazem um estudo técnico de imóveis, elaboram a produção física dos mesmos e, posteriormente o comercializam, com o intuito de obter ganhos. O Estado (IV) dispõe de um conjunto de instrumentos urbanísticos que auxiliam em sua reorganização espacial, tais como regulamentação do uso da terra e taxaço de terrenos dentre outros. Os grupos sociais excluídos (V) são agentes modeladores do espaço quando invadem terrenos (públicos ou privados) de forma independente. (CORRÊA, 1993, p.13-30).

Na implantação de grandes empreendimentos e equipamentos urbanos em determinada área, vários dos agentes supracitados atuam de modo conjunto e neste processo pode-se inclusive, enfatizar a atuação dos promotores imobiliários e do Estado. Estes se interessam pela alteração da dinâmica das regiões, com vistas, por exemplo, a direcionar o adensamento residencial para uma determinada região, ou mesmo, produzir novas áreas recreativas. Grandes empreendimentos e equipamentos urbanos de grande porte levam consigo também infraestrutura urbana básica, facilitando o posterior desenvolvimento e reestruturação urbano-regional. Para Villaça (2001):

A expressão “estrutura urbana” e sua correlata “reestruturação urbana” tem sido vítima de muitos abusos. É frequentemente utilizada como sinônimo de cidade como um todo material sem considerar a inter-relação entre seus elementos, aliás, sem considerar sequer que elementos são esses (VILLAÇA, 2001, p. 13).

Sendo assim, entende-se que a simples modificação no espaço urbano não pode ser denominada de reestruturação urbana: a análise deste processo deve levar em consideração os agentes que atuam no espaço, além da identificação de empreendimentos de grande porte e equipamentos urbanos. Portanto, para Villaça (2001) “[...] mudanças em um elemento da estrutura provocam mudanças em outros elementos”, assim como está ocorrendo no Vetor Norte da Região Metropolitana de Belo Horizonte (RMBH). Mudanças que muitas vezes tem como principal “sujeito da ação” o Estado que segundo Carlos (2014, p.64) é quem domina a política.

Para Ultramari e Duarte (2009, p. 22) no arcabouço teórico dessas mudanças macroeconômicas está:

[...] a importância do mercado, a redução do papel do Estado como provedor de demandas sociais e a competitividade entre os locais”. E fica a cargo do município a responsabilidade de atrair investimentos para seu território e um dos métodos para atingir tal objetivo é a apresentação de indicadores de excelência no intuito de atrair o capital privado (ULTRAMARI; DUARTE, 2009, p. 23).

Para obter bons resultados nos indicadores urbanos cabe à gestão municipal criar e/ou melhorar a infraestrutura urbana e condições para a construção de novos empreendimentos e equipamentos urbanos. Com isso as demandas sociais básicas relacionadas à saúde, educação, lazer, segurança, energia podem ser atendidas pela parceria público-privada formada pelos representantes do Estado em consonância com empreendedores e representantes do capital imobiliário. Assim podem se beneficiar: a população, com a melhoria da infraestrutura e dos equipamentos urbanos, o Estado, que pode melhor gerir o território graças aos

aportes financeiros e o capital, com ganhos associados à valorização de imóveis. Segundo Ultramari e Duarte (2009, p. 23):

[...] o atendimento às demandas sociais passa a ser prioridade não porque responde a um direito, mas porque um município com melhores indicadores sugere maior competitividade, sobretudo em qualidade da mão de obra e na relação com a imagem de empresas localizadas em seu território". (ULTRAMARI; DUARTE, 2009, p. 23).

Nesse sentido, os gestores acabam por se esforçar para atender os interesses do capital, procurando adotar novas práticas de planejamento urbano. Planejamento que muitas vezes pode incluir o processo de reestruturação mencionado exaustivamente neste texto, que sob a ótica de Gonzales (2013) pode ser entendido como:

[...] uma prática que busca racionalizar os processos de desenvolvimento das cidades, com o objetivo de qualifica-los. Entretanto, seus diagnósticos e propostas devem precaver-se da utilização de uma ótica multidisciplinar difusa, que atrapalhe o conhecimento de seu objeto real, confundindo-o com interpretações globalizantes, ou com sistematizações estatísticas vulgares e aleatórias (GONZALES, 2013, p. 255).

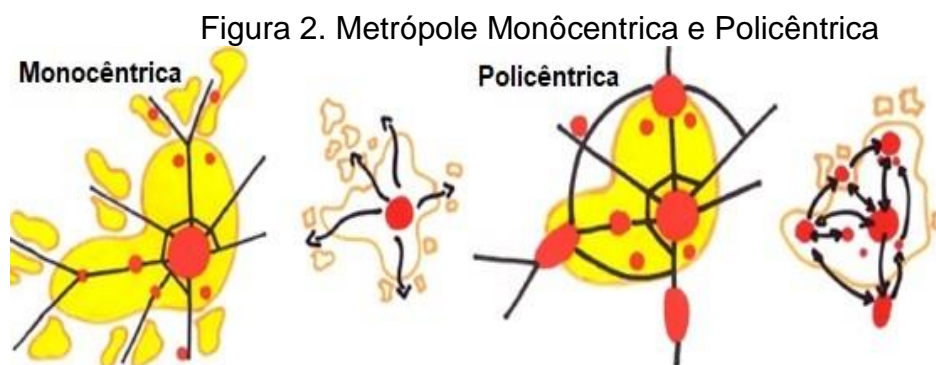
A proposição de planos quer seja na escala nacional, regional ou local traz o reconhecimento de problemas urbano-ambientais que foram ignorados anteriormente e que geram diversos impactos no espaço em que se manifestam. O planejamento urbano pode incentivar ou restringir o adensamento e a instalação de empreendimentos e equipamentos urbanos de grande porte em algumas regiões, bem como, no Vetor Norte da RMBH. Neste caso, a atuação dos representantes do Estado em conjunto com promotores imobiliários e fundiários no processo de elaboração de planos regionais torna-se mais que necessária para administrar os instrumentos urbanos legais, e para que assim se efetive o processo de reestruturação desejado.

Logo, nestes planos é comum à operação interligada que como afirmou Souza (2008, p. 282) visa flexibilizar as regulações do uso do solo urbano, "desde que não lesem o interesse público e sempre mediante o oferecimento de contrapartidas que revertam em benefício da população". Ainda que se questione algumas destas flexibilizações, são elas que permitem que o processo de reestruturação aconteça, pois o Estado precisa de aporte financeiro para fazê-la. O desafio maior então é definir o critério para flexibilizar ou não a regulação, afinal, toda ação decorrente desta flexibilização do uso do espaço urbano afetará a população da cidade e/ou mesmo da região. Dentre os planos pode-se citar o Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado da RMBH e a proposta de reestruturação urbana do Vetor Norte da Região Metropolitana de Belo Horizonte, que serão apresentados no próximo tópico deste artigo.

Em suma, como afirmou Spósito (2014, p. 126), a reestruturação inclui as relações entre as cidades, pois "há rupturas em relação ao período antecedente". Embora antes do processo de reestruturação urbana as cidades já mantivessem relações, a partir do momento em que se coloca em prática o plano de ação, ou seja, se inicia o processo de reestruturação previsto, as relações entre as cidades passam a ser diferentes, merecendo atenção de pesquisadores e gestores. Afinal, os processos que ocorrem nos espaços urbanos ocorrem em momentos diferenciados, e nestes a ação do Estado, do capital e da sociedade também assim o são (CARLOS, 2014, p. 70).

O PLANO METROPOLITANO E A OCUPAÇÃO URBANA NO VETOR NORTE DA RMBH DE 2005-2015

O Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado da Região Metropolitana de Belo Horizonte (PDDI-RMBH), cuja versão final foi entregue em 2011 (MINAS GERAIS, 2011, p. 1), foi elaborado por equipe interdisciplinar³. O PDDI teve como principais objetivos: ampliar a inclusão social e econômica, fortalecer a justiça social e ambiental, reconhecer e minimizar as desigualdades e pobreza, reconhecer/valorizar as diversidades socioambientais e construir cidadania e solidariedade metropolitanas. (TONUCCI FILHO; MONTE-MÓR, 2013, p. 6). Ao propor a reestruturação por meio do plano metropolitano foram considerados novos arranjos e centralidades, investimentos em infraestrutura e diversificação industrial além de práticas sustentáveis de produção (MINAS GERAIS, 2011, p. 528). Nele consta a reestruturação da RMBH prevista para o médio e longo prazo, tendo sido considerados como anos de referência para estes, respectivamente, os anos 2023 e 2050. Sendo assim, a previsão era que nestes anos se pudesse identificar modificações efetivas na dinâmica da Região Metropolitana de Belo Horizonte, passando então de uma estrutura monocêntrica, pautada na lógica centro-periferia, para uma estrutura policêntrica (figura 2).



Fonte: MINAS GERAIS, 2011, p. 207, adaptado pelas autoras.

Cabe esclarecer que no modelo monocêntrico (figura 2) há concentração geográfica de atividades em um núcleo central de grande porte e pequenas centralidades nas demais porções da metrópole com menor participação no processo de produção, dispersando serviços, pessoas e equipamentos urbanos que são subordinados ao núcleo central, por meio de uma rede de transportes radial. Já no modelo policêntrico de estruturação dos espaços urbanos, há diversos centros de maior participação na estrutura além do núcleo central, que é conectado ao entorno por uma rede multi-modal de transportes (figura 2).

A proposta de reestruturação urbana da RMBH, juntamente com a consideração de sua estrutura como policêntrica, teve o intuito de estabelecer condições para a implementação de uma estratégia de descentralização concentrada e seletiva, com vistas a direcionar e intensificar o adensamento nas

³ A equipe composta para a elaboração do PDDI da RMBH contou com docentes e discentes de pós-graduação da Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais (PUC-Minas), Universidade Federal do Estado de Minas Gerais (UFMG), Universidade Estadual de Minas Gerais (UEMG), além de profissionais do observatório da política urbana (OPUR).

proximidades dos principais eixos viários e centralidades e não promover a expansão da mancha urbana para além dos limites já ocupados (MINAS GERAIS, 2011, p. 11). Para colocar em prática a descentralização da RMBH e incentivar a reestruturação da mesma, no Plano Metropolitano de Desenvolvimento Integrado da RMBH (2011), propôs-se seis principais desdobramentos, quais sejam:

- I) Criação e/ou fortalecimento de centralidades urbanas em rede para reduzir a dependência do núcleo central do município, descentralizar os empregos, rede de comércio e serviços além de buscar desenvolver a hinterlândia do núcleo central;
- II) Implantação de uma rede metropolitana de mobilidade multimodal eficiente e de baixo impacto ambiental com o objetivo de melhorar a articulação e o deslocamento na RMBH e expansão do metrô para as áreas conurbadas à metrópole e sua região metropolitana;
- III) Intensificação do uso do espaço urbano com vistas a recuperar áreas degradadas, aproveitar os vazios urbanos e implantar novas centralidades e equipamentos;
- IV) Contenção da expansão urbana periférica a partir da redução da pressão sobre as áreas verdes e protegidas e estímulo à produção agropecuária e criativa nos limites rurais/urbanos da metrópole;
- V) Ampliação das áreas permeáveis por meio da revitalização dos cursos hídricos e contenção da atuação dos agentes fundiários, imobiliários e minerários em áreas prioritárias a conservação ambiental;
- VI) Consolidação de um marco regulatório para o uso do solo que garanta que as políticas de reestruturação do PDDI expressem o interesse coletivo metropolitano.

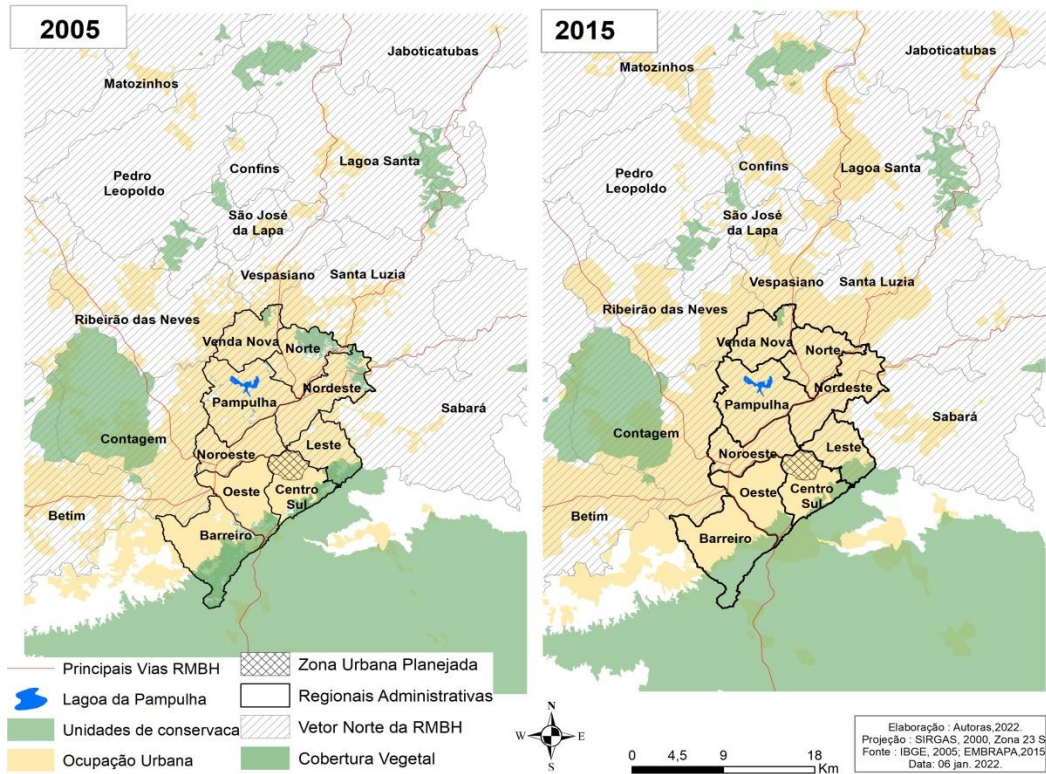
Inúmeras ações voltadas à transformação da RMBH foram propostas como demonstrado anteriormente, entretanto, nessa pesquisa o foco estará nos empreendimentos e equipamentos urbanos relacionados à atração de investimentos privados para incentivar o desenvolvimento da porção norte do território metropolitano, ou seja, no processo de reestruturação urbana e metropolitana da RMBH. Para Diniz (2015) “o plano estratégico de desenvolvimento da RMBH desencadeou uma série de projetos destinados a criar vantagens competitivas para a região metropolitana”, inclusive a reestruturação produtiva do Vetor Norte da RMBH, uma área metropolitana que tem sofrido inúmeras transformações socioespaciais desde meados de 2010.

Algumas destas transformações podem ser vistas ao se comparar a ocupação urbana do Vetor Norte da RMBH em diferentes anos, como por exemplo 2005 e 2015 como consta na figura 3. Em 2005 a ocupação urbana de Belo Horizonte em direção ao Vetor Norte de sua região metropolitana concentrava-se principalmente nos municípios de Ribeirão das Neves, Contagem, Vespasiano, Santa Luzia, Betim e pequenas ocupações em Matozinhos, Lagoa Santa, Pedro Leopoldo, Sabará e São José da Lapa (figura 3).

Em 2015 identificam-se mais áreas ocupadas nesta região, demonstrando que em 10 anos foi grande a expansão da mancha urbana de Belo Horizonte em direção principalmente aos municípios mencionados, além, é claro, das regionais belo-horizontinas do vetor norte da RMBH, especialmente Venda Nova e Norte. Vale esclarecer que as regionais Noroeste, Nordeste, Leste e Pampulha haviam sido ocupadas, em grande parte, antes das regionais Venda Nova e Norte, até mesmo pela maior proximidade à região central da capital (figura 3).

Como se pode ver na figura 3, Belo Horizonte está conurbado com os municípios Contagem, Ribeirão das Neves, Vespasiano, Santa Luzia e Betim, apresentando, portanto um espaço urbano contíguo principalmente por onde passam os eixos rodoviários e os conectam (BR-040, MG-010, MG-020 e BR-381) (ver figura 1).

Figura 3. Região Metropolitana de Belo Horizonte (MG): Ocupação Urbana



Fonte: Elaborado pelas autoras, 2022.

Um dos aspectos que influenciam a expansão em direção do Vetor Norte da RMBH é o fato de Belo Horizonte possuir grande parte de sua área ocupada, apresentando somente algumas áreas não ocupadas na porção norte (regional Venda Nova) e porção sul (regionais oeste, barreiro, centro-sul e leste).

A expansão em direção à porção sul e sudeste é dificultada pela Serra do Curral, uma área considerada como prioritária à conservação e logo, com restrições legais à ocupação e à edificação. Nesse contexto, a expansão urbana em direção ao Vetor Norte é atrativa e sob o ponto de vista morfológico está situada em uma área sem restrições topográficas à implantação de empreendimentos e equipamentos urbanos que estão nela sendo instalados desde os anos 2000 e intensificados a partir de 2010. Vale chamar atenção para o quão o tecido urbano se espalhou no Vetor Norte da RMBH tomando maior dimensão nos territórios dos municípios de Vespasiano, São José da Lapa, Confins e Lagoa Santa, municípios mais distantes da capital que receberam equipamentos públicos e privados entre os anos de 2005 e 2015 (figura 3).

A REGIONAL VENDA NOVA (BH) E O PROCESSO DE REESTRUTURAÇÃO DO VETOR NORTE DA RMBH

A Regional Venda Nova, por sua posição geográfica e pela política do Estado de Minas Gerais associada à da Prefeitura de Belo Horizonte vivenciou transformações não somente devido às benfeitorias na própria regional, mas também devido àquelas realizadas nas demais regionais do Vetor Norte e nos municípios que o constituem.

Benfeitorias na maioria das vezes conduzida e/ou implementada pelo Estado com a participação de agentes sociais que atuam no espaço geográfico. A exemplo menciona-se os proprietários fundiários e os promotores imobiliários, além da população residente na região, que porventura pode ter sido realocada em virtude da implantação de benfeitorias em sua área de moradia.

São exemplos dessas benfeitorias, a criação e/ou ampliação de equipamentos urbanos, empreendimentos privados e melhorias viárias listadas de forma cronológica a seguir (figura 4).

Em Confins, a ampliação do Aeroporto Internacional Tancredo Neves ou Aeroporto de Confins (ponto 5 - figura 4) iniciada em 2004 e concluída em 2020 pode ser considerada o marco zero do processo supracitado (PEREIRA; SOUZA; MONTE-MÓR, 2007, p. 2). A retomada e ampliação do Aeroporto de Confins estimulou a aplicação de recursos públicos e privados assim como a criação de novos empreendimentos que impactaram de modo significativo a estruturação do Vetor Norte da RMBH (DINIZ, 2015, p. 211).

As obras realizadas no aeroporto relacionaram-se também segundo Corrêa (1993) a intenção do poder público (representado pelo Estado) e privado (proprietários dos meios de produção, fundiários e imobiliários) de transformá-lo em uma aerotrópole- projeto idealizado por volta do início da década de 2000 (FERRARI; FRANÇA; SEGUNDO, 2020, p. 7), mas que ainda não foi executado. Na proposta da aerotrópole o Aeroporto de Confins funcionaria como motor econômico da estrutura urbana do vetor norte da RMBH, em especial das áreas adjacentes ao aeroporto.

Segundo Pereira, Souza e Monte-Mór (2007, p. 2) o aeroporto encontrava-se ocioso desde os anos 1980 e o investimento viário da Linha Verde (MG-010- figura 4) em 2004, como expresso por Diniz e Veras (2017, p. 173) contribuíram para que fossem atraídos à região bens/mercadorias (dinheiro, matérias-primas e artefatos de consumo) e sujeitos (tanto na condição de imigrantes como turistas, viajantes quanto consumidores- de espaço ou mercadorias), (figura 4). A Linha Verde interliga Belo Horizonte ao Aeroporto Internacional de Confins, na duplicação da MG-020 e da Avenida Antônio Carlos/Pedro I somados ainda aos investimentos no sistema de BRT nas avenidas Antônio Carlos e Cristiano Machado.

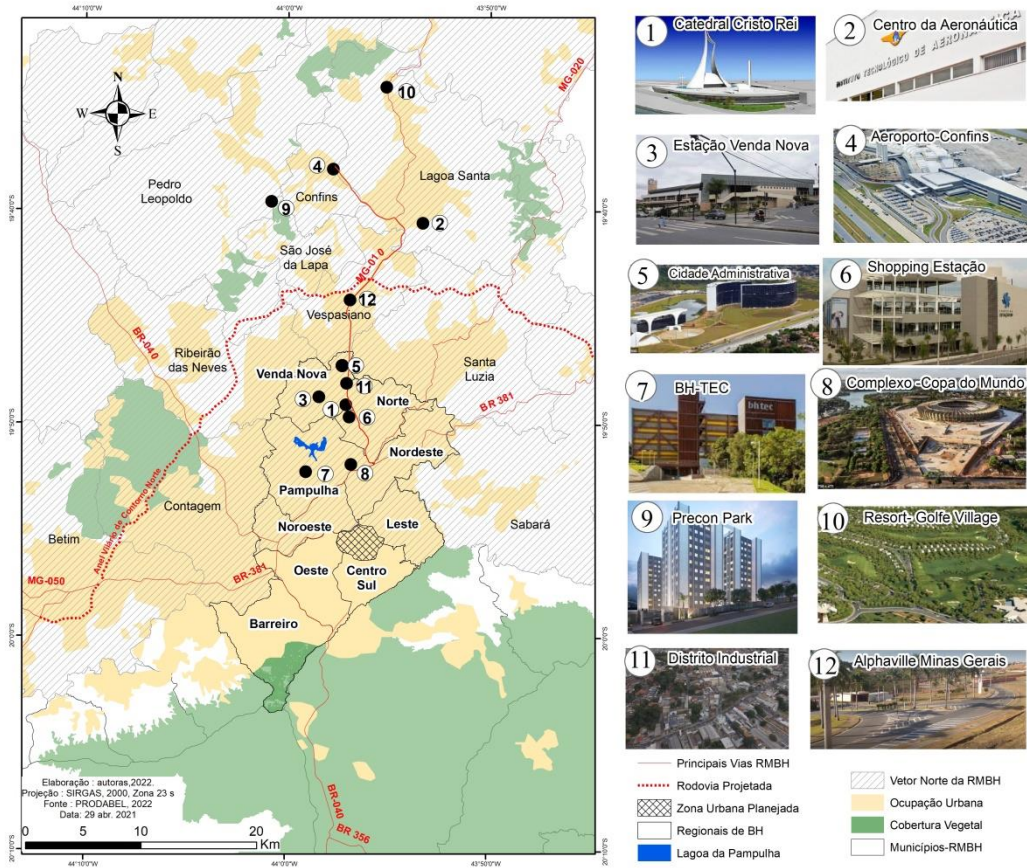
A Estação de Integração do Sistema BHBUS de Venda Nova (ponto 3 - figura 4) cujas obras foram finalizadas em 2008, insere-se na Rua Padre Pedro Pinto, uma das principais vias da Regional Venda Nova. A estação foi criada com o BHBUS - Plano de Reestruturação do Sistema de Transporte Coletivo de Belo Horizonte e pode ser considerada um dos primeiros equipamentos urbanos de uso coletivo instalados no processo de reestruturação urbana do vetor norte da RMBH.

O Centro Administrativo do Estado de Minas Gerais (CAMG) ou “Cidade Administrativa”, como vulgarmente é conhecido foi inaugurado em 2010 e situa-se no bairro Serra Verde, na Rodovia Papa João Paulo II - MG 010, sede administrativa oficial do governo de Minas Gerais (ponto 5 - figura 4). A sua implantação contribuiu

com a alteração da centralidade do poder do Estado para uma área urbana periféricamente geográfica, a Regional Venda Nova, que apresenta problemas urbano-ambientais comuns ao vetor norte metropolitano tais como infraestrutura urbana precária e baixo/médio poder aquisitivo da população (MINAS GERAIS, 2006, p. 746). Trata-se de outro vultoso investimento público que objetiva promover economicamente o vetor norte metropolitano de Belo Horizonte (PEREIRA; SOUZA; MONTE-MÓR, 2007, p. 2).

Outro empreendimento comercial de cunho privado a ser mencionado é o Shopping Estação BH (ponto 6 - figura 4) que foi inaugurado em 2012 e situa-se na Avenida Cristiano Machado, uma das principais vias da Regional Venda Nova. O Shopping atende cidadãos tanto de Belo Horizonte, quanto de suas áreas limítrofes, bem como aqueles oriundos dos municípios de Vespasiano, Santa Luzia e Ribeirão das Neves.

Figura 4. Região Metropolitana de Belo Horizonte (MG): Empreendimentos



Fonte: Elaborado pelas autoras, 2022.

O Parque Tecnológico de Belo Horizonte BH-TEC (ponto 7- figura 4) localizado na Regional Pampulha e inaugurado em 2012 é outro investimento que integra o processo de reestruturação da RMBH. Foi criado tendo como objetivo o desenvolvimento tecnológico e as conexões técnico-científicas, sendo um “[...] arranjo institucional diferenciado: possui como sócio fundadores profissionais da Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG), representantes do Governo do Estado de Minas Gerais, da Prefeitura de Belo Horizonte, da Federação das

Indústrias de Minas Gerais (FIEMG) e do Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas de Minas Gerais (SEBRAE-MG), (BH TEC, 2022).

Também na Regional Pampulha insere-se o Complexo Esportivo da Copa do Mundo (ponto 8 - figura 4), criado em 2013, que segundo a Prefeitura de Belo Horizonte (2007) “pode contribuir para a inovação da base produtiva mineira” e também para o treinamento de atletas e estudantes, mesmo que este tenha sido construído para atender demandas da Copa do Mundo de Futebol, sediada pelo Brasil em 2014.

O início da construção da Catedral Metropolitana Cristo Rei (ponto 1 - figura 4), em 2013- um Templo religioso Católico almejado pela Arquidiocese de Belo Horizonte com um Projeto de Oscar Niemeyer (DINIZ, 2015, p. 219) especificamente na Avenida Cristiano Machado- Regional Norte de BH representa um projeto que visa atrair fiéis de diversos municípios da RMBH para participar das celebrações eucarísticas ocorridas na catedral, especificamente aqueles que residem no vetor norte da RMBH. A catedral metropolitana insere-se próximo a outro empreendimento aqui citado, o Shopping Estação BH, que pode ter seus serviços utilizados por muitos dos fiéis que porventura irão participar das celebrações da catedral quando esta obra for finalizada.

A ampliação das estações Vilarinho e Venda Nova (ponto 3 - figura 4), por meio da implantação dos ônibus MOVE⁴ em 2014 que fazem a articulação entre as regionais de Belo Horizonte e municípios localizados na hinterlândia da capital, também são exemplos do processo de reestruturação urbana e metropolitana da RMBH.

O distrito industrial de Venda Nova (figura 4) segundo a Prefeitura de Belo Horizonte (2007) foi incluído na Lei Estadual 16.295/2006 no Programa de Apoio ao Comércio Exterior do Aeroporto Internacional Tancredo Neves no intuito de incentivar o desenvolvimento ordenado dos municípios ao entorno deste equipamento urbano. Este empreendimento está em processo de posse liminar do terreno e a Prefeitura de Belo Horizonte destinou como orçamento preliminar para a implantação do distrito valores entre oito e dez milhões de reais (PBH, 2007, p. 47). Sua implantação será realizada na área localizada apresentada como ponto 11 da figura 4.

Outros municípios do Vetor Norte da RMBH também receberam equipamentos e infraestrutura viária, dentre eles Confins, Vespasiano e Pedro Leopoldo, além de Lagoa Santa que já havia sido mencionado.

Em Vespasiano, o empreendimento residencial “Alphaville Minas Gerais” (ponto 12 - figura 4) situado às margens da MG-010 teve suas obras iniciadas em 2014 e concluídas em 2020. O condomínio, fruto da atuação dos promotores imobiliários, possui 542 lotes residenciais, 790 m² de área, infraestrutura completa, além de áreas comerciais e áreas recreativas (DINIZ, 2015, p. 222).

Em Pedro Leopoldo outro empreendimento residencial de grande envergadura teve sua obra iniciada em 2015, o “Precon Park” (ponto 9 - figura 4), tendo sido concluído por volta de 2018. Este empreendimento imobiliário reúne empresas, centros de pesquisa e desenvolvimento, condomínios residenciais, centros comerciais, hotéis e áreas de entretenimento, com vistas a direcionar o adensamento residencial e a atração de diversos empreendimentos comerciais e de serviços à região (MINAS GERAIS, 2008, PRECON 2008).

⁴ MOVE é um *Sistema Bus Rapid Transit*, que significa em português “transporte rápido por ônibus”.

Em Lagoa Santa o Centro de Tecnologia e Capacitação Aeroespacial, da fabricante de aeronaves Empresa Brasileira de Aeronáutica S.A (Embraer), foi inaugurado em 2018 (ponto 2 - figura 4). No município cabe ainda mencionar o empreendimento Porto do Rio Village Resort (ponto 10 - figura 4), que assim como o “Alphaville Minas Gerais” e o “Precon Park” mencionados anteriormente, é um empreendimento do ramo imobiliário de envergadura. O condomínio localiza-se na região limítrofe entre Lagoa Santa e Jaboticatubas, sendo constituído por um hotel, um resort de grande porte, centro de convenções, campo de golfe, além de loteamento residencial (MINAS GERAIS, 2008, p. 45).

Todos os empreendimentos citados no Vetor Norte não foram implantados sem o aparato de uma infraestrutura urbana básica, composta por equipamentos urbanos de saúde, educação e segurança. Muitas vezes, fazem parte do processo de implantação destes empreendimentos vários agentes imobiliários, fundiários e empreendedores que instituem seus empreendimentos e investimentos em uma área em que especulam, como promissora, devido a diversos estudos locais prévios, inclusive, das propostas do Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado da RMBH, que incentivou o adensamento nas centralidades supracitadas.

Cabe menção também ao projeto do Anel Viário de Contorno Norte da Região Metropolitana de Belo Horizonte que propõe interligar municípios de Betim a Sabará, contribuindo ainda mais para o processo de reestruturação produtiva da RMBH (figura 4). O rodoanel possui um inevitável potencial transformador sobre o uso e ocupação do solo de suas adjacências, além de exercer um papel importante no processo de expansão urbana em direção do Vetor Norte da RMBH. Por isso, no Plano Metropolitano consta que se tem o intuito de propor um adensamento seletivo para seu entorno, com intuito de conservar e preservar as áreas ambientais existentes na região (MINAS GERAIS, 2011, p. 14). Cabe salientar que o governo de Minas Gerais atualmente está revendo o traçado proposto e exposto na figura 4, justamente para minimizar o impacto ambiental dado que o traçado preliminar foi questionado por vários agentes (MINAS GERAIS, 2020, p. 4) e foi estipulado pelo poder público mineiro que as obras do rodoanel iniciem-se em 2023.

Dentre os agentes atuantes neste processo de macroestruturação do Vetor Norte da RMBH pode-se mencionar, principalmente, os agentes fundiários, os imobiliários e os representantes do Estado, que têm atuado conjuntamente implantando obras de grande porte, visando direcionar o adensamento residencial para o vetor norte metropolitano, devido à existência de áreas disponíveis nesta região, quase não mais disponíveis em Belo Horizonte, que apresenta grande parte de sua área ocupada (rever figura 3). Os agentes sociais mencionados serão especificados no tópico seguinte.

A REGIONAL VENDA NOVA (BH) E OS AGENTES ATUANTES NO PROCESSO DE REESTRUTURAÇÃO DA RMBH

Este tópico destina-se a apresentação das benfeitorias instaladas de modo específico na regional Venda Nova e dos principais agentes atuantes no processo de reestruturação em estudo. Agentes sociais que atuam nesta regional, mas também em todo o Vetor Norte da RMBH como expresso anteriormente, a afetando consideravelmente. Afinal, a regional é um espaço urbano aberto em que fluxos de bens e serviços, assim como de pessoas são frequentes e intensos. Fluxos que por sua vez ocorrem devido a sua estrutura urbana, que tem se tornado mais policêntrica e que têm sido facilitados com as melhorias viárias e rodoviárias no

vetor. No caso dos fluxos de pessoas, estes foram facilitados ainda pela melhoria na infraestrutura e integração de dois meios de transporte: trem de superfície e ônibus.

No que se refere aos agentes transformadores do espaço urbano da regional e do vetor no qual está inserida, pode-se citar os proprietários dos meios de produção (I), os agentes fundiários (II) e os agentes imobiliários (III) que como demonstrado por Corrêa (1983) atuam com interesses econômicos. Mas só atuam porque há instrumentos urbanísticos que lhes permitam atuar, estes sob responsabilidade do agente Estado, que tem feito parcerias (público-privadas) visando a reestruturação da RMBH.

A atuação dos agentes imobiliários se destaca, pois estes procuram as instâncias governamentais para realizar melhorias de infraestrutura urbana e criar equipamentos urbanos de saúde, educação, segurança e transporte deixando as áreas cada vez mais atrativas para investidores e para futuros moradores.

A construção do Alphaville Minas Gerais – cujas obras terminaram em 2020, é um exemplo da atuação dos agentes mencionados. A implantação de um condomínio de luxo em Vespasiano demonstra que este espaço tem se alterado com o passar do tempo e que nele atuaram principalmente agentes fundiários e imobiliários, identificando locais ótimos para a instalação de grandes obras e o Estado, no provimento de infraestruturas básicas e equipamentos urbanos.

O Estado (IV) na sua função de agente social elegeu locais para empreendimentos públicos no Vetor Norte da RMBH, com isso o mesmo tem sido cada vez mais modificado no que tange à sua estrutura morfológico-funcional. Sua forma e funções urbanas (residenciais, comerciais, administrativas, de lazer e industriais) nele desempenhadas têm sido alteradas. O Estado possui uma série de intuítos neste processo, como por exemplo, a instalação de equipamentos urbanos ou a promoção de conjuntos habitacionais para a população com menores rendimentos nominais mensais. Estas iniciativas “modernizantes” do Estado relacionadas à elaboração de projetos imobiliários e econômicos ocorrem também com o intuito de privilegiar de modo deliberado a reprodução e acumulação do capital (HARVEY, 2011; 2013).

Para Cruz (2013), ao realizar um resgate histórico do processo de ocupação de Belo Horizonte, o Estado atuou nos anos iniciais da formação da capital mineira, ou seja, em sua formação no século XX; mas também na consolidação de sua metropolização e nos anos iniciais do século XXI. Afinal, a descentralização de seu núcleo central – a avenida do Contorno – vem ocorrendo com a expansão urbana em direção ao Vetor Norte de sua região metropolitana.

A população (V) residente nos municípios que integram o Vetor Norte da RMBH também é agente atuante neste contexto, pois os indivíduos atuam e sentem os reflexos das alterações em curso, seja de modo positivo ou negativo, com a instalação dos empreendimentos e equipamentos urbanos. A ampliação da rede viária, dos percursos e frotas de ônibus, das oportunidades de trabalho, a redução das áreas verdes, a realocação de residências, dentre outras ações fruto das parcerias do poder público com o setor privado são sentidas e recebidas de forma diversa, inclusive pela população de outras áreas que passa a ter maior interesse na região diante das melhorias instauradas. O reassentamento de pessoas também pode ser uma forma deste agente social (re) transformar o espaço urbano metropolitano. Um exemplo foi o reassentamento da população de vilas e favelas existentes ao longo da Avenida Cristiano Machado e Pedro I para a elaboração do empreendimento viário da Linha Verde em 2007.

Os agentes modeladores do espaço e/ou agentes sociais como mencionados, fazem parte de um jogo de interesses que segundo Capel (1972):

[...] representa y defiende los intereses de las clases dominantes en la formación social, constituyendo em algunas ocasiones – cuando se presenta como garante del interés general de la población – un simple discurso retórico con las suficientes ambigüedades como para que pueda ser transgredido impunemente de acuerdo con los intereses específicos de aquellos agentes (CAPEL, 1972, p. 19).

Neste jogo de interesses elucidado por Capel (1972), privilegia-se a população com maior poder aquisitivo, deixando a população com menores rendimentos nominais em áreas não providas de infraestruturas básicas, assim como ocorreu no Vetor Norte da RMBH.

O processo de ocupação de Belo Horizonte município pólo da RMBH, ocorreu seguindo a lógica centro-periferia e os municípios que compõem o Vetor Norte da RMBH foram deixados à margem da sociedade, instigando processos de pendularidade por motivo de trabalho, visto que grande parte da mão-de-obra trabalhista de Belo Horizonte reside nos municípios que compõem a RMBH. E, como exposto por Diniz e Alvim (2019).

Os deslocamentos pendulares, por motivo de trabalho, foram mais significativos em direção ao núcleo metropolitano, Belo Horizonte, seguido de Contagem e Betim. Na relação de saídas dos pendulares os municípios dispersores também se encontram no núcleo conurbado, os pendulares saíram principalmente de Contagem, Ribeirão das Neves e Betim (DINIZ; ALVIM, 2019, p.10).

Tendo mencionado brevemente os movimentos pendulares por motivo de trabalho de alguns municípios da RMBH para Belo Horizonte e os agentes sociais que atuam na reestruturação do Vetor Norte da RMBH, deve-se colocar em pauta a importância da regional Venda Nova neste processo, pois foi a área deste vetor que sediou o maior número de empreendimentos e/ou equipamentos como pode-se visualizar no quadro 1.

Das dezesseis obras apresentadas no quadro 1, seis foram instauradas especificamente na Regional Venda Nova:

- A implantação da Linha Verde ou MG-010 em 2007;
- A integração do Sistema BHBHUS na estação Venda Nova em 2008;
- A implantação da Cidade Administrativa em 2010;
- A inauguração do Shopping Estação BH em 2012;
- A ampliação das Estações Vilarinho e Venda Nova ao Sistema MOVE em 2014;
- A concepção do distrito industrial de Venda Nova - em processo de tramitação.

A posição geográfica estratégica da Regional Venda Nova em relação aos municípios que compõem o Vetor Norte da RMBH é um dos principais motivos da localização das obras mencionadas em sua área. Além de representar um subcentro metropolitano, a Regional Venda Nova situa-se no entroncamento de importantes rodovias estaduais e regionais como a MG-010, as avenidas Antônio Carlos e Cristiano Machado, além de funcionar como uma área de passagem para se chegar

a grande parte dos outros municípios do Vetor Norte belo-horizontino como por exemplo Vespasiano, Confins, Santa Luzia e Ribeirão das Neves. É por tudo isso que a Regional Venda Nova é área importante no processo de reestruturação urbana do Vetor Norte da RMBH.

Quadro 1. Obras Realizadas no Vetor Norte da RMBH e sua localização

Obra	Início	Término	Localização
Ampliação do Aeroporto Internacional Tancredo Neves	2004	2020	Confins
Integração do Sistema BHBUS a Estação Venda Nova	2005	2008	Regional Venda Nova
Elaboração da MG-010 ou Linha Verde	2006	2007	Regional Venda Nova
Centro Administrativo do Estado de Minas Gerais	2007	2010	Regional Venda Nova
Shopping Estação BH	2005	2012	Regional Venda Nova
Parque Tecnológico de Belo Horizonte BH-TEC	2006	2012	Regional Pampulha
Complexo Esportivo da Copa do Mundo		2013	Regional Pampulha
Catedral Metropolitana Cristo Rei	2013	Não concluída	Regional Norte
Complexo Esportivo da Copa do Mundo	Sem data	2013	Regional Pampulha
Ampliação das estações Vilarinho e Venda Nova	Sem data	2014	Regional Venda Nova
Distrito industrial de Venda Nova	Em processo de tramitação		Regional Venda Nova
Alphaville Minas Gerais	2014	2020	Vespasiano
Precon Park	2015	2018	Pedro Leopoldo
Centro de Tecnologia e Capacitação Aeroespacial	Sem data	2018	Lagoa Santa
Porto do Rio Village Resort	Em processo de elaboração		Lagoa Santa
Projeto do Anel Viário de Contorno Norte	Previsto para 2023	Sem previsão	Betim, Ribeirão das Neves, Vespasiano, Santa Luzia e Sabará.

Fonte: Elaborado pelas autoras, 2022, adaptado de Diniz 2015, p. 221.

A instalação de empreendimentos e grandes equipamentos urbanos no Vetor Norte da RMBH e logo na Regional Venda Nova, bem como mencionado, fazem parte do processo de reestruturação estratégica de áreas da metrópole belo-horizontina que concentram diversos problemas urbano-ambientais, tais como baixos a médios rendimentos mensais, sistema de transporte deficitário e as inundações urbanas - principalmente aquelas que ocorrem de modo recorrente em Venda Nova.

Ademais, tendo apresentado os principais empreendimentos e equipamentos urbanos instalados no Vetor Norte da RMBH e os principais agentes atuantes no processo de reestruturação urbana deste, faz-se necessário salientar que sua reestruturação impacta não somente no Vetor, mas também em seu entorno. Afinal, as relações intermunicipais tendem a se intensificar extrapolando os limites do vetor diante das diversas alterações ocorridas neste, especialmente aquelas relacionadas à infraestrutura viária e de transportes.

Dentre os seis principais desdobramentos para se efetivar a descentralização de Belo Horizonte e a reestruturação de seu Vetor Norte metropolitano propostos pelo PDDI-RMBH (2011), aqueles que foram mais percebidos pelas autoras deste texto foram: a criação e/ou fortalecimento de centralidades urbanas em rede para reduzir a dependência do núcleo central do município, a implantação de uma rede metropolitana de mobilidade multimodal mais eficiente e de baixo impacto ambiental com o objetivo de melhorar a articulação, a intensificação do uso do espaço urbano

com vistas a recuperar áreas degradadas e aproveitar os vazios urbanos e a elaboração de um marco regulatório para o uso do solo da RMBH. Os outros dois objetivos, a contenção da expansão urbana periférica a partir da redução da pressão sobre as áreas verdes e ampliação das áreas permeáveis ainda não foram alcançados e requerem atenção das instâncias governamentais e dos demais agentes atuantes no espaço.

Dando continuidade à discussão sobre a reestruturação ocorrida e/ou em andamento na RMBH, especialmente no Vetor Norte e Regional Venda Nova de Belo Horizonte iniciada neste artigo, vale destacar que futuramente deve-se estudar a implantação do rodoanel da RMBH, cujas obras estão previstas para serem iniciadas em 2023, um empreendimento urbano que certamente trará grandes mudanças no Vetor Norte da RMBH.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Em suma, é nas regiões metropolitanas que geralmente as transformações socioespaciais na ordem urbana são mais latentes, na RMBH essas são nítidas. Afinal, a concentração geográfica de pessoas e edificações gera problemas de ordem diversa e a busca pela descentralização torna-se necessária. No Vetor Norte da RMBH, principalmente na regional belo-horizontina Venda Nova a transformação dos espaços urbanos têm ocorrido e em parte de forma planejada, conduzindo à reestruturação urbana. O Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado da RMBH deixa isso claro, pois nele foi apresentada a proposta de reestruturação da região em eixos de desenvolvimento, inclusive em seu Vetor Norte, recorte espacial deste trabalho.

Os conceitos de Espaço Urbano, Planejamento Urbano e Reestruturação contribuíram para a análise do processo de reestruturação do Vetor Norte da RMBH e da identificação da importância da Regional Venda Nova neste processo: um subcentro metropolitano que se insere numa posição estratégica de entroncamento de vias como a MG-010 e a Cristiano Machado e que devido a isso favorece a instalação de obras fomentadas pela parceria público-privada, que por sua vez só foram possíveis devido à operação interligada.

A instalação de empreendimentos e equipamentos urbanos de grande porte possui uma lógica de mercado em que atuam diversos atores, a saber: agentes imobiliários e fundiários, o Estado, representado pelas administrações do Estado de Minas Gerais e dos municípios constituintes da RMBH, pesquisadores de inúmeras universidades mineiras, além da população residente na região.

Ao se analisar a localização dos empreendimentos e equipamentos urbanos de grande porte na Regional Venda Nova e no Vetor Norte da RMBH fica nítido o processo de reestruturação urbana estratégica que vem ocorrendo no vetor que tem sido cada vez mais ocupado. É na direção e/ou no entorno das melhorias viárias e dos equipamentos urbanos que as manchas urbanas estão se espraiando tornando o espaço construído cada vez mais contínuo graças aos eixos rodoviários e/ou viários. Os equipamentos por si já implicam em mudanças na estrutura morfológico-funcional do Vetor Norte da RMBH, mas ao mesmo tempo atraem pessoas e estabelecimentos diversos com vistas a atendê-las, com isso, outras alterações ocorrem e as edificações se adensam.

Por fim, menciona-se que as alterações ocorridas em um determinado município ou regional administrativa afetam outros elementos que compõem a estrutura espacial da RMBH, uma vez que se admite os pares de cidades e/ou

municípios como organismos complexos que interagem entre si por meio de fluxos de bens, serviços e pessoas consolidando uma estrutura urbana cada vez mais policêntrica. A inserção de empreendimentos e de equipamentos de grande porte como os explicitados neste artigo tem afetado a dinâmica da região, e de modo gradativo tem contribuído para a minimização dos problemas existentes, e quem sabe possa em um futuro próximo superar alguns destes. Em resumo, a reestruturação em curso, graças aos empreendimentos e equipamentos urbanos, tem alterado as interações entre as regionais e municípios constituintes do Vetor Norte, notando-se fluxos diferenciados, que por sua vez serão ainda mais modificados quando o novo traçado do anel rodoviário for definido e posto em prática.

AGRADECIMENTOS

As autoras agradecem ao financiamento da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES) pela concessão da bolsa de mestrado que permitiu à mestranda dedicar-se exclusivamente ao curso de mestrado podendo inclusive elaborar este artigo.

REFERÊNCIAS

APCBH-Arquivo Público da Cidade de Belo Horizonte. **História de Bairros de Belo Horizonte: Regional Venda Nova**. Belo Horizonte: APCBH; ACAP-BH, 2008, 80 p.

BH TEC. **Quem Somos**. Disponível em: <https://www.bhtec.org.br/>. Acesso em: 11 jan. 2022.

CAPEL, H. Agentes y estrategias en la producción del espacio urbano español. **Revista de Geografía**, Barcelona, v.8, n.1-2, p.19-58, 1974. Disponível em: <https://raco.cat/index.php/RevistaGeografia/article/view/45880>. Acesso em: 31 mar. 2022.

CARLOS, A. F. A. Da organização à reprodução do espaço no movimento do pensamento geográfico. In: CARLOS, A. F. A.; SOUZA, M. L. de; SPOSITO, M. E. B. (Org.). **A produção do espaço urbano: agentes e processos, escalas e desafios**. 3a ed., São Paulo: Contexto, 2011.

CORRÊA, R. L. **O Espaço Urbano**. 2ª ed., São Paulo: Ática, 1993,94 p.

CRUZ, R. C. **O oculto e o revelado da descentralização urbana no início do século XXI em Belo Horizonte**. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2013. Disponível em: <http://objdig.ufrj.br/16/teses/805784.pdf>. Acesso em: 31 mar. 2022.

DINIZ, L. S. **(Re) estruturação urbana e o processo de gentrificação em Venda Nova-Belo Horizonte/MG**. 2015. Tese (Doutorado em Ciências Sociais) - Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2015. Disponível em: <https://tede2.pucsp.br/handle/handle/3693>. Acesso em: 18 jun. 2021.

DINIZ, L. S.; VÉRAS, M.P.B. Belo Horizonte/MG: práticas de desenvolvimento do vetor norte metropolitano. **GEOUERJ**, Rio de Janeiro, n. 30, p. 169-195, 2017. Disponível em: file:///C:/Users/marig/Downloads/28465-98329-1-PB.pdf. Acesso em: 14 mar. 2022.

DINIZ, G. L.; ALVIM, A. M. Mobilidade em rede: análise da migração e do movimento pendular na Região Metropolitana de Belo Horizonte. *In*: ENCONTRO NACIONAL DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA EM PLANEJAMENTO URBANO-REGIONAL. 2019, Natal, RN. **Anais [...]**. Natal: ENANPUR. Disponível em: <http://anpur.org.br/xviiienanpur/anaisadmin/capapdf.php?reqid=1434>. Acesso em: 31 mar. 2022.

FERRARI, J.; FRANÇA, B. L. P.; SEGUNDO, G. S. **Coalizões de Poder- Grandes projetos urbanos da Região Metropolitana de Belo Horizonte**. Observatório das Metrôpoles, 2020. Disponível em: <https://www.observatoriodasmetrolopes.net.br/wp-content/uploads/2021/02/4.3.-Coalizoes-de-poder-Grandes-projetos-urbanos-da-Regiao-Metropolitana-de-Belo-Horizonte.pdf>. Acesso em: 15 mar. 2022.

GONZALES, S.F. Anotações para uma metodologia. *In*: GONZALES, S.F.N.; FRANCISCONI, J.G; PAVIANI, A (Orgs). **Planejamento e urbanismo na atualidade brasileira: objeto teoria prática-** São Paulo: Livre Expressão, 2013, p. 255 - 279.

HARVEY, D. **Condição Pós-Moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural**. 21ª ed., São Paulo: Loyola, 2011, 352 p.

_____. **Os limites do Capital**. Tradução Magda Lopes - São Paulo: Boitempo editorial, 2013, 841 p.

MINAS GERAIS. Secretaria de Estado de Planejamento e Gestão. **EIA-Estudo de Impacto Ambiental do Centro Administrativo de Minas Gerais**. v.1. Belo Horizonte: Lume Estratégia Ambiental Ltda., dez.2006, 749 p. Disponível em: http://www.desenvolvimento.mg.gov.br/assets/edital/arquivo/outros_documentos_EI_A_antigo_master_plan.pdf. Acesso em: 18 jun. 2021.

_____. **Vetor Norte da RMBH**. Programa de desenvolvimento e gestão da Região Metropolitana de Belo Horizonte. Instituto Horizontes, 2008. Disponível em: file:///C:/Users/marig/Downloads/programa-de-desenvolvimento-e-gestao-da-regiao-metropolitana-de-belo-horizonte-vetor-norte-da-rmbh.pdf. Acesso em: 06 jan. 2021.

_____. **Projeto de Modelagem do processo para concessão do Rodoanel da Metropolitana de BH**. 2020. Disponível em: http://www.ppp.mg.gov.br/images/2020/Rodoanel/20201103_FAQ_v2.pdf. Acesso em: 05 jan. 2021.

_____. **Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado da Região Metropolitana de Belo Horizonte-** PDDI-RMBH-Relatório de Definição das Propostas de Políticas Setoriais, Projetos e Investimentos Prioritários. Belo Horizonte: UFMG, 2011. Disponível em: <http://www.agenciarmbh.mg.gov.br/wp->

content/uploads/2021/03/PDDI-RMBH-Relatorio-final-Volume-2red.pdf. Acesso em: 06 jul. 2021.

PEREIRA, F. B.; SOUZA, J. C.; MONTE-MÓR, R. L. A reestruturação urbana e metropolitana no vetor norte da Região Metropolitana de Belo Horizonte. *In: ENCONTRO DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA EM PLANEJAMENTO URBANO E REGIONAL*, 2007, Belém, PA. **Anais [...]**. Belém: ANPUR. Disponível em: <https://anais.anpur.org.br/index.php/anaisenanpur/article/view/1170/1154>. Acesso em: 14 mar. 2022.

PLANO DIRETOR DE DESENVOLVIMENTO INTEGRADO DA REGIÃO METROPOLITANA DE BELO HORIZONTE-PDDI. **Região Metropolitana de Belo Horizonte**. 2020. Disponível em: <http://www.rmbh.org.br/rmbh.php>. Acesso em: 18 jun.2021.

PLANO METROPOLITANO DA REGIÃO METROPOLITANA DE BELO HORIZONTE. **Vetores de desenvolvimento econômico e social da RMBH**. 2007. Disponível em: <http://www.rmbh.org.br/central.php?id=1853>. Acesso em: 21 jun.2021.

PREFEITURA DE BELO HORIZONTE. **Plano urbano-ambiental da região do Isidoro**. 2010. Disponível em: https://prefeitura.pbh.gov.br/sites/default/files/estrutura-de-governo/politica-urbana/2018/planejamento-urbano/ouc_plano_urbano_ambiental_isidoro.pdf. Acesso em: 06 jan.2022.

SOUZA, M. L. **Mudar a Cidade** – Uma Introdução Crítica ao Planejamento e à Gestão Urbanos. 5ª ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2008.

SPOSITO, M. E. B. A produção do espaço urbano: escalas, diferenças e desigualdades socioespaciais. *In: CARLOS, A. F. A.; SOUZA, M. L. de; SPOSITO, M. E. B. (Org.). A produção do espaço urbano: agentes e processos, escalas e desafios*. 3a ed., São Paulo: Contexto, 2011.

TONUCCI FILHO, J. B. M.; MONTE-MÓR, R. Avanços e desafios ao planejamento metropolitano: o caso do PDDI-RMBH. *In: ENCONTRO NACIONAL DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA EM PLANEJAMENTO URBANO E REGIONAL*. 2013, Recife, PE. **Anais [...]**. Recife: ENANPUR. Disponível em: <http://anais.anpur.org.br/index.php/anaisenanpur/article/view/162>. Acesso em: 30 jul. 2021.

ULTRAMARI, C.; DUARTE, F. **Desenvolvimento Local e Regional**- Curitiba: Ibpx, 2009.

VILLAÇA, F. **Espaço intra-urbano no Brasil**. São Paulo: Studio Nobel FAPESP, Lincoln Institute, 2001, 384 p.