



Conflitos e Convergências da Geografia 2

Gustavo Henrique Cepolini Ferreira
(Organizador)

 **Atena**
Editora

Ano 2019

Gustavo Henrique Cepolini Ferreira
(Organizador)

Conflitos e Convergências da Geografia 2

Atena Editora
2019

2019 by Atena Editora

Copyright © da Atena Editora

Editora Chefe: Profª Drª Antonella Carvalho de Oliveira

Diagramação e Edição de Arte: Lorena Prestes e Geraldo Alves

Revisão: Os autores

Conselho Editorial

- Prof. Dr. Alan Mario Zuffo – Universidade Federal de Mato Grosso do Sul
Prof. Dr. Álvaro Augusto de Borba Barreto – Universidade Federal de Pelotas
Prof. Dr. Antonio Carlos Frasson – Universidade Tecnológica Federal do Paraná
Prof. Dr. Antonio Isidro-Filho – Universidade de Brasília
Profª Drª Cristina Gaio – Universidade de Lisboa
Prof. Dr. Constantino Ribeiro de Oliveira Junior – Universidade Estadual de Ponta Grossa
Profª Drª Daiane Garabeli Trojan – Universidade Norte do Paraná
Prof. Dr. Darllan Collins da Cunha e Silva – Universidade Estadual Paulista
Profª Drª Deusilene Souza Vieira Dall’Acqua – Universidade Federal de Rondônia
Prof. Dr. Eloi Rufato Junior – Universidade Tecnológica Federal do Paraná
Prof. Dr. Fábio Steiner – Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul
Prof. Dr. Gianfábio Pimentel Franco – Universidade Federal de Santa Maria
Prof. Dr. Gilmei Fleck – Universidade Estadual do Oeste do Paraná
Profª Drª Girlene Santos de Souza – Universidade Federal do Recôncavo da Bahia
Profª Drª Ivone Goulart Lopes – Istituto Internazionele delle Figlie de Maria Ausiliatrice
Profª Drª Juliane Sant’Ana Bento – Universidade Federal do Rio Grande do Sul
Prof. Dr. Julio Candido de Meirelles Junior – Universidade Federal Fluminense
Prof. Dr. Jorge González Aguilera – Universidade Federal de Mato Grosso do Sul
Profª Drª Lina Maria Gonçalves – Universidade Federal do Tocantins
Profª Drª Natiéli Piovesan – Instituto Federal do Rio Grande do Norte
Profª Drª Paola Andressa Scortegagna – Universidade Estadual de Ponta Grossa
Profª Drª Raissa Rachel Salustriano da Silva Matos – Universidade Federal do Maranhão
Prof. Dr. Ronilson Freitas de Souza – Universidade do Estado do Pará
Prof. Dr. Takeshy Tachizawa – Faculdade de Campo Limpo Paulista
Prof. Dr. Urandi João Rodrigues Junior – Universidade Federal do Oeste do Pará
Prof. Dr. Valdemar Antonio Paffaro Junior – Universidade Federal de Alfenas
Profª Drª Vanessa Bordin Viera – Universidade Federal de Campina Grande
Profª Drª Vanessa Lima Gonçalves – Universidade Estadual de Ponta Grossa
Prof. Dr. Willian Douglas Guilherme – Universidade Federal do Tocantins

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP) (eDOC BRASIL, Belo Horizonte/MG)

C748 Conflitos e convergências da geografia 2 [recurso eletrônico] /
Organizador Gustavo Henrique Cepolini Ferreira. – Ponta Grossa
(PR): Atena Editora, 2019. – (Conflitos e Convergências da
Geografia; v. 2)

Formato: PDF
Requisitos de sistemas: Adobe Acrobat Reader
Modo de acesso: World Wide Web
Inclui bibliografia
ISBN 978-85-7247-333-0
DOI 10.22533/at.ed.330191504

1. Geografia – Pesquisa – Brasil. 2. Geografia urbana. I. Ferreira,
Gustavo Henrique Cepolini. II. Série.

CDD 910.7

Elaborado por Maurício Amormino Júnior – CRB6/2422

O conteúdo dos artigos e seus dados em sua forma, correção e confiabilidade são de
responsabilidade exclusiva dos autores.

2019

Permitido o download da obra e o compartilhamento desde que sejam atribuídos créditos aos
autores, mas sem a possibilidade de alterá-la de nenhuma forma ou utilizá-la para fins comerciais.

www.atenaeditora.com.br

APRESENTAÇÃO

Nesse segundo volume da Coletânea – “Conflitos e Convergências da Geografia”, publicado pela Atena Editora, realçamos o compromisso inalienável para um debate plural e democrático a partir de diferentes análises geográficas centradas no Brasil. Trata-se de vinte e quatro contribuições oriundas de quinze estados brasileiros, os quais estão vinculados à vinte e uma instituição de ensino, pesquisa, extensão e inovação. No decorrer desse volume as reflexões propostas pelos autores retratam um panorama sobre Geografia Urbana e sua relação e interação com os Estudos Ambientais, Geotecnologias e Cartografia e as possibilidades de inclusão enfatizando o Ensino de Geografia.

Nesse contexto, as discussões e proposições sobre a urbanização, planejamento e normatização do território, segregação socioespacial, uso do espaço público, segurança e insegurança pública, desigualdades sociais, vulnerabilidade socioambiental, mobilidade urbana, acidentes de trânsito, mercado imobiliário, inundações e dinâmica fluvial, permitem inferir a relevância das pesquisas e seus desdobramentos para compreensão de diferentes realidades que convergem ao refletirmos sobre os desafios atuais do planejamento urbano e ambiental no país, cujo direito à moradia digna e a cidade são violados cotidianamente.

Esperamos que as análises publicadas nessa Coletânea propiciem uma leitura crítica e prazerosa, assim como despertem novos e frutíferos debates geográficos que desvendem os caminhos e descaminhos para compreender a realidade brasileira e sua indissociável conexão no bojo da mundialização.

Gustavo Henrique Cepolini Ferreira
Montes Claros-MG
Outono de 2019

SUMÁRIO

CAPÍTULO 1	1
O PLANO MUNICIPAL DE SANEAMENTO E A NORMATIZAÇÃO DO TERRITÓRIO NO RIO GRANDE DO NORTE	
Matheus Lucena de Macedo Guedes Celso Donizete Locatell	
DOI 10.22533/at.ed.3301915041	
CAPÍTULO 2	13
OS ESPAÇO OPACOS CAICOENSES: DISCUTINDO A SEGREGAÇÃO SOCIOESPACIAL DO BAIRRO NOVA CAICÓ	
Iapony Rodrigues Galvão Djalma Amâncio da Silva Neto Lucas Henrique Lima Alves Ricardo Araújo de Lemos	
DOI 10.22533/at.ed.3301915042	
CAPÍTULO 3	22
CONDOMÍNIOS CLUBE EM TERESINA/PIAUÍ: PROCESSO DE TERRITORIALIZAÇÃO E (DES) TERRITORIALIZAÇÃO DA CIDADE	
Elisabeth Mary de Carvalho Baptista Edileia Barbosa Reis	
DOI 10.22533/at.ed.3301915043	
CAPÍTULO 4	32
AS MULTITERRITORIALIDADES NA PRAÇA DA BANDEIRA-CAMPINA GRANDE- E SUAS INFLUÊNCIAS NO DEBATE SOBRE A CONCEPÇÃO DE ESPAÇO PÚBLICO	
Leticia Barbosa Bomfim Xisto Serafim de Santana de Souza Júnior	
DOI 10.22533/at.ed.3301915044	
CAPÍTULO 5	41
TERRITÓRIOS DO MEDO: UMA ANÁLISE SOBRE A SENSACÃO DE INSEGURANÇA NOS ESPAÇOS PÚBLICOS DE CAMPINA GRANDE	
Pedro de Farias Leite e Silva Xisto Serafim de Santana de Souza Júnior	
DOI 10.22533/at.ed.3301915045	
CAPÍTULO 6	56
UMA REFLEXÃO SOBRE AS TRANSFORMAÇÕES DO CENTRO COMERCIAL DE SUMÉ-PB DIANTE DO ATUAL CONTEXTO LOCAL/REGIONAL	
Gustavo dos Santos Costa Lincoln da Silva Diniz	
DOI 10.22533/at.ed.3301915046	
CAPÍTULO 7	67
A IMPORTÂNCIA DA CRIAÇÃO DO CADASTRO TERRITORIAL MULTIFINALITÁRIO PARA CIDADE DE SOBRAL-CE	
José Antônio Alves Lino	

DOI 10.22533/at.ed.3301915047

CAPÍTULO 8 75

VULNERABILIDADE SOCIOAMBIENTAL À DENGUE NO RECIFE – PE

Caio Américo Pereira de Almeida
Rafael Silva dos Anjos
Henrique dos Santos Ferreira
Ranyére Silva Nóbrega

DOI 10.22533/at.ed.3301915048

CAPÍTULO 9 83

A IMPOSSIBILIDADE DA OPERAÇÃO URBANA CONSORCIADA COMO UM INSTRUMENTO DE DISTRIBUIÇÃO DE RENDA E DE REDUÇÃO DAS DESIGUALDADES SOCIAIS: UM ESTUDO DE CASO DA OUC-ACLO REALIZADA PELA PREFEITURA DE BELO HORIZONTE

Pablo Maia Barbosa
Linda Clara Oliveira Pontes

DOI 10.22533/at.ed.3301915049

CAPÍTULO 10 92

A PRODUÇÃO DO ESPAÇO DIANTE DO LIMITE ESTRUTURAL DO CAPITAL: RENDA DA TERRA URBANA, AMBIENTE CONSTRUÍDO E DESSUBSTANCIALIZAÇÃO DO CAPITAL

Thiago Teixeira da Cunha Coelho

DOI 10.22533/at.ed.33019150410

CAPÍTULO 11 105

O BRT COMO UMA ALTERNATIVA PARA A MOBILIDADE URBANA: O CASO BOGOTÁ E DO RIO DE JANEIRO

Ricardo Maia de Almeida Junior
Renato Paiva Rega
Saullo Diniz dos Santos Macedo
Felipe da Rocha Santos

DOI 10.22533/at.ed.33019150411

CAPÍTULO 12 115

O PROCESSO DE URBANIZAÇÃO EM MOÇAMBIQUE – ÁFRICA

Ester Tomás Natal Ribeiro

DOI 10.22533/at.ed.33019150412

CAPÍTULO 13 127

A DISTRIBUIÇÃO GEOGRÁFICA DOS ACIDENTES DE TRÂNSITO NA CIDADE DE JARAGUÁ DO SUL-SC NO PERÍODO DE 2012 À 2015

José Roberto Machado
Larissa dos Santos
Pamela Aline Gorges

DOI 10.22533/at.ed.33019150413

CAPÍTULO 14	140
HOSPITAL UNIVERSITÁRIO DA UNIVERSIDADE ESTADUAL DE LONDRINA: OS MOTIVOS DA SUA PROCURA SEGUNDO SEUS USUÁRIOS	
José Roberto Machado	
DOI 10.22533/at.ed.33019150414	
CAPÍTULO 15	157
O PROCESSO DE URBANIZAÇÃO E SUA RELAÇÃO COM A DENSIDADE DA ARBORIZAÇÃO NO CENTRO DE PONTA GROSSA – PR	
Sandra Stocker Kremer Tadenuma Silvia Meri Carvalho	
DOI 10.22533/at.ed.33019150415	
CAPÍTULO 16	166
ESPAÇO, TERRITÓRIO E LAZER: UM ESTUDO SOBRE A LAGOA MAIOR EM TRÊS LAGOAS/MS	
Matheus Guimarães Lima	
DOI 10.22533/at.ed.33019150416	
CAPÍTULO 17	179
PRODUÇÃO DA HABITAÇÃO EM UMA CIDADE MÉDIA: ANÁLISE DO PROGRAMA MINHA CASA MINHA VIDA-PMCMV EM DOURADOS-MS	
Lidiane Cristina Lopes Garcia de Souza	
DOI 10.22533/at.ed.33019150417	
CAPÍTULO 18	186
NOVAS ESTRATÉGIAS DE ATUAÇÃO DO MERCADO IMOBILIÁRIO E PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO EM MACAPÁ-AMAPÁ	
Eliane Aparecida Cabral da Silva	
DOI 10.22533/at.ed.33019150418	
CAPÍTULO 19	194
ESCOLAS SITIADAS E NOVO URBANISMO MILITAR: UM OLHAR SOBRE MILITARIZAÇÃO DAS ESCOLAS NO SUDESTE GOIANO	
Raul Castro Brandão Estevane De Paula Pontes Mendes	
DOI 10.22533/at.ed.33019150419	
CAPÍTULO 20	202
OS EVENTOS DE INUNDAÇÕES NA BACIA HIDROGRÁFICA DO RIO ITABAPOANA – RIO DE JANEIRO, BRASIL	
Yago de Souza Verling Vinicius de Amorim Silva	
DOI 10.22533/at.ed.33019150420	

CAPÍTULO 21	215
ABORDAGENS SOBRE A DINÂMICA FLUVIAL E DE SEDIMENTOS DO RIO TABOCO EM MATO GROSSO DO SUL	
Rennan Villhena Pirajá	
Diego da Silva Borges	
Mauro Henrique Soares da Silva	
DOI 10.22533/at.ed.33019150421	
CAPÍTULO 22	231
GEOTECNOLOGIAS E MAPAS ONLINE: CONSIDERAÇÕES TEÓRICO-EPISTEMOLÓGICAS SOBRE NOVAS POSSIBILIDADES DE REPRESENTAÇÃO CARTOGRÁFICAS	
José Alves de Jesus	
DOI 10.22533/at.ed.33019150422	
CAPÍTULO 23	239
O USO DA CARTOGRAFIA TÁTIL COMO FERRAMENTA DE INCLUSÃO PARA OS DEFICIENTES VISUAIS	
Mateus Gouveia Alves	
Divino José Lemes de Oliveira	
Silvaci Gonçalves Santiano Rodrigues	
Heider Danilo de Oliveira	
Bruno Nascimento Duarte	
DOI 10.22533/at.ed.33019150422	
CAPÍTULO 24	246
O ENSINO DE GEOGRAFIA PARA ALUNO COM DEFICIÊNCIA INTELLECTUAL (DI) E AS DIFICULDADES DOS PROFESSORES DE GEOGRAFIA. UM ENSAIO	
Dayane Caroline Gomes da Silva Dias	
DOI 10.22533/at.ed.33019150424	
SOBRE O ORGANIZADOR	256

A IMPOSSIBILIDADE DA OPERAÇÃO URBANA CONSORCIADA COMO UM INSTRUMENTO DE DISTRIBUIÇÃO DE RENDA E DE REDUÇÃO DAS DESIGUALDADES SOCIAIS: UM ESTUDO DE CASO DA OUC-ACLO REALIZADA PELA PREFEITURA DE BELO HORIZONTE

Pablo Maia Barbosa

Universidade Federal de Minas Gerais – Instituto de Geociências

Belo Horizonte – Minas Gerais

Linda Clara Oliveira Pontes

Universidade Federal de Minas Gerais – Instituto de Geociências

Belo Horizonte – Minas Gerais

RESUMO: Reestruturações viárias e operações urbanas marcam as políticas urbanas das grandes cidades brasileiras nesse início do século XXI. Nesse capítulo, para compreender os atuais fundamentos da produção capitalista do espaço, escolhe-se como estudo de caso a Operação Urbana Consorciada Antônio Carlos/Pedro I – Leste/Oeste (OUC-ACLO), levada a cabo pela Prefeitura de Belo Horizonte na Avenida Antônio Carlos. Durante a OUC-ACLO, devido ao descumprimento da legislação urbana por parte da Prefeitura de Belo Horizonte e por pressão de moradores, movimentos sociais e Ministério Público, foi necessário revisar todo o Plano Urbanístico já concluído inserindo as demandas da sociedade civil, ignoradas no primeiro momento. Assim, surgiram novas propostas que buscavam diminuir alguns problemas urbanos e dar um caráter mais justo e social para Operação Urbana, como o incentivo à produção de habitações de interesse social

(HIS) e moradias populares, a transferência de verba de áreas mais valorizadas para as menos valorizadas, dentre outras. Todavia, instaurou-se um contexto de crise e contradição. As novas propostas elaboradas pelo Plano Urbanístico entraram em conflito com os fundamentos da produção capitalista do espaço, uma vez que o sucesso da OUC dependia da valorização de títulos (financeiros) imobiliários. Como se atingir uma redistribuição de renda com vistas à redução das desigualdades sociais e o cumprimento da função social da propriedade através da valorização do solo urbano e da propriedade privada da terra? É em cima dessas contradições que o presente capítulo se debruça para evidenciar porque a OUC não alavancou até o momento.

PALAVRAS-CHAVE: Operação Urbana, Produção do Espaço, Crise.

INTRODUÇÃO

A Avenida Presidente Antônio Carlos, uma das principais vias da capital mineira, surgiu na década de 1940 no governo do prefeito Juscelino Kubitschek, estendendo-se por mais de 8 quilômetros da cidade, ligando a região norte, Lagoa da Pampulha, à região central, mais especificamente ao bairro Lagoinha, abrindo espaços para a expansão imobiliária junto ao recém surgido mercado automobilístico.

A intensa e extensa expansão urbana foi fundamental para a valorização das terras ao longo dos eixos viários, ocorrida junto à expulsão dos moradores locais. O mercado imobiliário, assim, teve um superaquecimento, com os latifundiários urbanos sendo os principais beneficiados dessa rodada de atualização da capital. “Não por acaso, os especuladores imobiliários e os oligopolistas do transporte urbano foram, até recentemente, os principais agentes do clientelismo político municipal” (MONTE-MOR e PAULA, 2000).

As décadas de 1950 a 1980 foram marcadas pela explosão-implosão da metrópole. O processo de industrialização leva à proliferação de loteamentos periféricos, em grande parte ilegal, para abrigar a imensa mão de obra imigrante que se direcionava à capital belorizontina. A explosão demográfica da cidade (que praticamente dobrava sua população a cada década) adensou as áreas ocupadas e se expandiu sobre regiões periféricas ainda desabitadas na capital. O alastramento das vilas e favelas ocorre junto à criação de novos bairros e condomínios de luxo para as classes altas, avançando sobre os municípios vizinhos e provocando pressões populacionais e mudanças socioeconômicas nas pequenas cidades.

Nesse contexto, intensificou-se a ocupação das regiões próximas à Avenida Antônio Carlos, tendo o predomínio de bairros populares, abrigando famílias de baixa ou média renda, com a dominância de residências unifamiliar, raros centros comerciais e algumas vilas e favelas ao longo da via.

A década de 1990 será resultado de dois embates, por um lado a Constituição de 1988 que, em teoria, diz-se apresentar soluções para as intensas desigualdades presentes nas cidades brasileiras e, por outro lado, mudanças no rumo da economia oferecerão alternativas para o país sair da crise, sobretudo inflacionária. Na prática, o que se teve foi a transferência constitucional para os municípios das possíveis soluções dos problemas sociais, como a falta de educação, habitação, saúde, transporte, dentre outros, enquanto a política nacional, paradoxalmente, assumia o compromisso direto com capitais internacionais, atendendo interesses das multinacionais e dos mercados financeiros.

É nesse contexto que surge, na virada dos anos 2000, um novo momento de re-atualização da metrópole belorizontina, ancorado por um leque de inovações na legislação urbanística e um programa de transformações urbanas que muito se assemelha aos momentos de expansões das décadas de 1930 a 1950, por suas intensidades, onde intervenções no espaço urbano prometerão grandes transformações para a cidade. Somada a outros grandes projetos para a capital, como a “revitalização” do centro da cidade através de um imenso programa (Centro Vivo) de obras e legislações para requalificar seus espaços, o poder público direcionará suas atenções para o eixo norte da Região Metropolitana de Belo Horizonte, o que inclui a Antônio Carlos.

O fenômeno da metropolização foi acompanhado e fomentado pelo número cada vez maior de automóveis particulares nas ruas. Todavia, em relação à Antônio

Carlos, a avenida se manteve com seus 25 metros iniciais de largura e duas faixas de rolamento em cada sentido durante todo o século XX. A política de trânsito da capital mineira, que por décadas priorizou o automóvel particular, fez com que sua malha viária se tornasse insuficiente para comportar um número tão elevado de carros nas vias. Marcada por infindáveis congestionamentos, a Antônio Carlos se viu em um contexto de “inércia geográfica”, a qual não atendia as necessidades de mobilidade urbana da população, além de apresentar um conjunto arquitetônico antigo e marcado por bairros populares e habitações precárias.

Em 2005, a Prefeitura, em parceria com Governo do Estado e Federal, surge com uma “grandiosa” solução para o trânsito na região: duplicar a largura da Antônio Carlos para dar mais espaços aos automóveis particulares e criar uma faixa exclusiva para os ônibus. Ao fim das obras, no ano de 2010, a Avenida Antônio Carlos passou a contar com nova iluminação, rede de drenagem e 52 metros de largura, o dobro do início, com 4 faixas de rolamento em cada sentido e uma pista exclusiva para o transporte coletivo (busway) destinada a ônibus e táxis. No total, foram mais de 300 milhões de reais gastos dos cofres públicos, dentre investimentos do governo municipal, estadual e federal.

Logo após findar os 6 anos de intenso caos para o trânsito local e transtorno para os moradores da região com as obras da duplicação, no ano de 2011, a Prefeitura resurge com uma nova proposta para aprimorar “ainda mais” o trânsito na região, destruir toda a faixa central recém construída para os ônibus para a construção de pistas de concreto para a implantação do BRT (Bus Rapid Transit), um sistema de transporte coletivo sobre pneus que utiliza ônibus articulados, de maior capacidade, e que se colocam como alternativa ao metrô para o transporte de massa.

As obras na avenida extinguiram muitos espaços de convívio, comércios tradicionais, moradias antigas, destruindo parte das referências e relações de vizinhança dos moradores locais. As desapropriações seguidas de demolições das edificações fizeram com que muitos imóveis perdessem suas fachadas frontais, deixando muros e fundos de lote à exposição sem abertura para a avenida. Quarteirões adjacentes a Antônio Carlos tornaram-se suas margens. O predomínio de atividades comerciais em alguns trechos da avenida (grandes galpões, mecânicas e outros), junto a prédios subutilizados (abandonados à espera de valorização) deixa a avenida deserta nos períodos noturnos, sendo local de moradores de rua e ponto de encontro de usuários de ilícitos, aumentando a sensação de insegurança no local.

O intenso fluxo de automóveis motorizados em altas velocidades tomou conta da avenida. O uso de transporte não motorizado, como a bicicleta, tornou-se uma “opção” extremamente perigosa. A circulação de pedestre se limitou a travessias onde os poucos semáforos foram posicionados ou nas ínfimas passarelas instaladas, nem sempre em locais de maior necessidade.

A OPERAÇÃO URBANA CONSORCIADA – ACLO

Para aqueles que achavam que as ações direcionadas à Antonio Carlos finalmente tinham se esgotado, nesse contexto de adensamento urbano por meio de parcerias público-privadas, novamente a Avenida rouba a cena. Na virada do ano 2013 para 2014, a Prefeitura de Belo Horizonte anuncia a maior Operação Urbana Consorciada (OUC) da história da cidade, a OUC ACLO (Antônio Carlos-Pedro I + Leste-Oeste), a princípio denominada de NOVA BH, com intervenções urbanísticas em 58 bairros da capital, cerca de 7% do território municipal (por volta de 170 mil habitantes), englobando todos os bairros adjacentes a Antônio Carlos.

Embora a Operação Urbana aparecesse ali como se estivesse dando os seus primeiros passos, as intenções da Prefeitura já estavam previamente arquitetadas. No ano de 2010, foi aprovada a revisão do Plano Diretor de Belo Horizonte, Lei Municipal nº 9.959, que tratou de demarcar em torno de 30% do território da capital para a realização de operações urbanas consorciadas, priorizando o adensamento urbano nos principais corredores viários, no entorno dos principais corredores de transporte coletivo, no entorno das estações do BH-Bus ou no Vetor Norte, ou seja, após tantas reestruturações viárias da Antônio Carlos, é claro que na sequência viria a expansão da acumulação de capital por meios rentistas, financeiros e afins.

A OUC-ACLO surgiu em 2013 com o nome de OUC NOVA BH. Todavia, a mesma foi conduzida de forma ilegal, visto que não houve consulta e participação popular em seu processo de construção, conforme determina o Estatuto da Cidade (artigo 32 da lei federal nº. 10.257/2001). Após muitos questionamentos e protestos dos moradores da região (principalmente do Bairro Lagoinha), de movimentos sociais (em especial integrantes do Coletivo de Advogados Margarida Alves e da Assembleia Popular Horizontal de Belo Horizonte), estudiosos do assunto (sobretudo o grupo de estudos e atuação “Indisciplinar”), junto a uma ação do Ministério Público de Minas Gerais, a qual denunciava que a formulação do projeto foi feita “a portas fechadas”, a Prefeitura de Belo Horizonte foi obrigada a “voltar atrás”, reiniciando o processo no ano de 2014, agora sob o nome de OUC-ACLO.

O Plano Urbanístico apresentado em 2013 foi revisto para a Discussão Pública e incorporou propostas aprovadas da IV Conferência Municipal de Política Urbana (realizada de fevereiro a outubro de 2014), bem como reflexões da equipe da Secretaria Municipal Adjunta de Planejamento Urbano, de outros órgãos e entidades, incluindo o Ministério Público, e solicitações da sociedade civil. O novo Plano Urbanístico junto ao Estudo de Impacto e Vizinhança foram apresentados no COMPUR em setembro de 2015 contendo significativas mudanças, muitas delas acrescentadas por conta das reivindicações colocadas pela população envolvida.

De forma sintética, o Plano Urbanístico da OUC-ACLO visa o adensamento construtivo e populacional ao longo dos principais eixos viários da operação, promovendo o interesse do setor imobiliário na região, junto à formação de novas

centralidades, associados à atividade comercial nas áreas térreas dos edifícios, associadas a espaços de convívio, lazer e tráfego por meios não motorizados. Como destaca o plano, é necessária a “formação e valorização de espaços de uso público; requalificação de espaços culturais e de lazer; alternativas para melhoria da mobilidade e da acessibilidade local” (SMAPU, 2015). Além disso, o plano prevê a criação de uma ampla rede cicloviária, com a implantação de paraciclos, bicicletários e um sistema de aluguel de bicicletas públicas.

Para minimizar os problemas relacionados à gentrificação, o Plano prevê o PAES (Programa de Atendimento Econômico e Social à População Diretamente Afetada), presente no Estatuto da Cidade, com ações para reduzir os impactos da valorização, como a manutenção das Zonas Especiais de Interesse Social (ZEIS), o fomento à Habitação de Interesse Social e o Aluguel Social. A inserção das áreas de Zonas Especiais de Interesse Social (ZEIS) delimitadas pelo Plano Diretor atua na tentativa de manter em seus locais de moradia as populações mais vulneráveis ou reassentá-las na própria área da operação.

Os Certificados de Potenciais Adicionais de Construção - CEPACs (presentes no artigo 34 do Estatuto da Cidade, Lei Federal nº 10.257/2001) são um dos principais instrumentos das Operações Urbanas Consorciadas. Basicamente, o CEPAC é um título imobiliário (lastreado pela Comissão de Valores Mobiliários – CVM) que possibilita a arrecadação antecipada dos valores destinados às obras de uma determinada operação, conforme as determinações de seu Plano Urbanístico.

Assim, o CEPAC é a forma pela qual o Estado arrecada dinheiro para uma determinada OUC vendendo potencial construtivo em áreas cujo limite determinado pela lei já foi atingido. Eles funcionam como um título financeiro, sendo comercializados em leilões públicos na Bolsa de Valores, e representam um metro quadrado fictício para determinada área que já apresenta esgotados os padrões de construção. Dessa forma, o comprador adquire a possibilidade de extrapolar a lei definida para a área ao mesmo tempo em que custeia parte das obras e ações demandadas pela OUC.

Uma das mudanças mais importantes do novo Plano Urbanístico de 2015 em relação ao de 2013 (OUC NOVA BH) foi a determinação de “redistribuição de recursos de áreas superavitárias para deficitárias, incluindo as extremidades que tem baixa possibilidade de arrecadação e grande demanda de investimento” (SMAPU, 2015, p. 19)

Dessa forma, esses programas com maior potencial de atração de investimentos podem ter seus CEPACs leiloados primeiro, enquanto vão direcionando verbas para requalificação dos programas periféricos de menor interesse, resultando num aumento do valor de seus CEPACs quando forem vendidos e uma valorização generalizada da OUC como um todo.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Em primeiro lugar, é inegável destacar os avanços que a OUC-ACLO apresenta se comparada ao seu formato anterior (OUC-NOVA BH). Entretanto, é importante lembrar que as proposições que buscam uma distribuição mais justa das riquezas provenientes da Operação só passaram a compor o Plano Urbanístico da Operação após a participação popular pelas audiências públicas e grupos de trabalho, evidenciando não somente a importância, como as potencialidades da cidadania na construção do urbano.

Apesar da OUC-ACLO apresentar diversas propostas que buscam diminuir alguns dos problemas urbanos, como a transferência de recursos de áreas privilegiadas para as menos favorecidas, a urbanização de vilas e favelas junto à construção de habitação de interesse social (HIS) para as famílias de menor poder aquisitivo, alternativas para a mobilidade urbana, coleta seletiva de lixo, recuperação de fundos de vale, dentre outras medidas, é importante destacar que o objetivo central da Operação se refere ao incentivo ao mercado, seja pela elevação das rendas e preços da terra ou pelos títulos imobiliários.

A redistribuição dos recursos arrecadados por meio de infraestruturas e equipamentos coletivos ocorre junto à possibilidade do capital se apropriar de forma privada desses elementos, apoderando-se das rendas diferenciais produzidas, o que resulta na valorização dos títulos imobiliários. A Prefeitura, desse modo, assume o papel de uma empresa de desenvolvimento imobiliário, realizando obras “âncora” na tentativa de tornar a operação urbana mais atraente, ou seja, mais lucrativa para seus investidores (FIX, 2001).

A transferência de recursos entre áreas da Operação foi divulgada como uma ótima oportunidade para as regiões mais carentes em infraestrutura se beneficiarem com os recursos das demais, recebendo equipamentos públicos, melhorias viárias, produção de moradias, entre outros benefícios à partir do momento em que os CEPACs das áreas mais favorecidas forem sendo leiloados. Assim, essas regiões vão obtendo melhorias antes da venda de seus CEPACs, atingindo uma valorização não só de sua área, mas da Operação como um todo.

Todavia, essa transferência de recursos entre distintas áreas aumenta as incertezas no mercado de CEPACs, uma vez que não existe garantia dos rendimentos dos CEPACs em relação aos seus preços. Para um “investidor”, é pouco atraente comprar um CEPAC de uma área sabendo que parte do valor arrecadado pelo Estado será destinada a outra área distante do seu investimento. Mas esse não é o principal problema dessa proposta. O que mais nos chama a atenção é a transferência das obrigações estatais para a iniciativa privada. Como a Operação é autofinanciável, os investimentos estatais nas melhorias urbanas só ocorrem mediante às valorizações dos títulos imobiliários. Fazer com que infraestruturas, moradias e programas sociais destinados aos menos favorecidos economicamente só ocorram por meio da geração

de lucros para as classes rentistas e financeiras é de extremo descaso social, não apresentando nada de progressista nas políticas urbanas.

Já em relação ao incentivo à produção de habitações de interesse social (HIS) e moradias populares (com apenas um banheiro e uma vaga de garagem) destinadas principalmente à população usuária do transporte público (que em sua maioria apresenta baixas remunerações), esse padrão de construção é pouco atrativo para o setor imobiliário.

A realização de obras menos lucrativas nas áreas da Operação, como as moradias populares e as HIS, diminui o interesse do mercado imobiliário na região, o que reduz os valores dos títulos imobiliários. Assim, não havendo um interesse do mercado imobiliário na região, não há verbas para realizar as intervenções necessárias para a valorização espacial, o que inviabiliza a Operação. Desse modo, quanto mais se busca a resolução da questão da moradia, mais se dificulta a realização da Operação.

As ações elaboradas pelo Plano Urbanístico parecem ignorar os próprios fundamentos da produção capitalista do espaço. Como se atingir uma redistribuição de renda com vistas à redução das desigualdades sociais e o cumprimento da função social da propriedade junto às intervenções de interesse coletivo através da valorização do solo urbano e da propriedade privada da terra? Tais contradições evidenciam porque a OUC não alavancou até o momento. Os riscos das “questões sociais” serem abandonadas durante o projeto ou de se fomentar uma discrepância entre áreas privilegiadas e áreas relegadas dentro da própria Operação são enormes.

Em relação às remoções de Vilas e Favelas presentes na OUC (com o conseqüente deslocamento das famílias removidas para as habitações de interesse social), além de evidenciarem a impossibilidade de uma urbanização mais equitativa via mercado (o que é evidente), tais ações possuem um importante papel na regularização fundiária, viabilizando suas mobilizações, o que expande as áreas de atuação do mercado imobiliário.

A regularização fundiária de moradores de Vilas e Favelas (oferecendo as devidas titularizações, regularizando conflitos por posse, junto à possibilidade de fracionamentos diferenciados em relação às demais áreas), poupam um gigantesco trabalho de construtoras, incorporadoras e agentes imobiliários, ao mesmo tempo em que inserem essas áreas no mercado imobiliário, criando novos patamares de renda e preço na cidade. Além disso, essas áreas viabilizam o investimento de elevados recursos destinados a programas habitacionais, como o Minha Casa Minha vida, aquecendo o setor da construção civil. O enquadramento dessas populações em prédios retira a possibilidade de diminuição dos seus custos de vida como, por exemplo, o plantio de alimentos ou a realização de pequenos comércios em suas residências, inserindo-os nos padrões de elevado consumo para suas reproduções sociais.

Mesmo com algumas ações direcionadas às famílias mais vulneráveis economicamente da OUC, o Plano Urbanístico reconhece o processo de “gentrificação” engendrado pela Operação, assumindo que “há uma parcela da população que correrá

o risco de ser expulsa da área, porque a valorização imobiliária, ao criar oportunidades para investimentos, pode ter esse efeito negativo”. (SMAPU, 2014, p.132). Se o objetivo central da Operação é a valorização espacial, com o desenvolvimento imobiliário absorvendo os capitais excedentes, inevitavelmente as populações menos favorecidas são “varridas” para áreas mais periféricas, devido à impossibilidade de se manterem no local sob os novos patamares econômicos de reprodução social. Desse modo, parte significativa da acumulação realizada pelo setor imobiliário se dá por processos de “desposseção”, adquirindo imóveis a preços reduzidos que, após requalificações urbanas, oferecem vantajosos retornos.

Outra questão se refere a um dos objetivos principais da Operação, o adensamento populacional no entorno dos principais eixos viários. Caso as intencionalidades da Operação sejam atingidas, haverá, no decorrer dos anos, uma sobrecarga do tecido urbano, gerando futuras demandas por investimentos públicos em infraestrutura que podem superar os valores arrecadados inicialmente com a OUC. “Dessa forma, ao invés de distribuir renda, as operações induzem a concentração de investimentos públicos e privados em áreas escolhidas pelo mercado” (CHAGAS, 2015).

As reestruturações viárias realizadas nos eixos da OUC-ACLO, que despenderam fortunas dos cofres públicos e causaram inúmeros transtornos para o trânsito e moradores locais, não solucionaram o problema da mobilidade como prometiam. Incentivar a verticalização e adensamento dessas áreas, sabendo-se que se ampliará a quantidade de automóveis nessas avenidas, é acelerar a obsolescência das obras recém-concluídas. Além de piorar ainda mais a questão da mobilidade na capital, a “destruição criativa”, que se prolongou por mais de dez anos na Avenida, aparece novamente como uma possibilidade em um futuro breve. A ampliação do metrô, uma solução que traria benefícios reais para a população, sequer é mencionada pelo Plano Urbanístico.

Enquanto isso, as áreas que não estão na OUC, sobretudo as periféricas, carentes de infraestruturas e programas estatais, são abandonadas à própria sorte. A primazia dos investimentos privados e esforços públicos na área de OUC não somente forja “seu futuro privilegiado, mas reduz o futuro das áreas menos favorecidas” (ARANTES, 2000, p.28).

BIBLIOGRAFIA

AITZ, Ricardo. **O Estatuto da Cidade após dez anos de sua publicação: algumas notas críticas a partir dos seus resultados no urbano**. Artigo presente no XII SIMPURB, 2011.

BOTELHO, A. **O Urbano em Fragmentos: A produção do espaço e da moradia pela práticas do setor imobiliário**. São Paulo. Annablume, Fapesp. 2007.

CHAGAS, Fernanda. Artigo do grupo de estudos Indisciplinar, presente no site http://ouc.bh.indisciplinar.com/?page_id=15, 2015.

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

HARVEY, David. **Los Limites del Capitalismo y la Teoria Marxista**. Fondo de Cultura Econômica, México. [1982] 1990.

LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. São Paulo: Ed. Moraes, [1969] 2001.

MARTINS, Sérgio. **Metrópoles e automóveis: além da indústria, quem do urbano**. Espaço e Economia 5/2014, Ano III, nº 5. Disponível em: [http:// espacoeconomia.revues.org/904](http://espacoeconomia.revues.org/904)

MARTINS, Sérgio. GOMES, Gláucia. C. **A verdade que está no erro: a importância do Estatuto das Cidades para a (re)valorização do espaço**. Revista da ANPEGE, vol. 5, 2009.

MONTEIRO, Livia de Oliveira. **Operação Urbana Consorciada em Belo Horizonte: a recomposição das margens de um “abismo de mobilidade” conformado pelas Avenidas Antônio Carlos e Dom Pedro I**. Recife, 2013.

PAULA, João. A. MONTE-MÓR, Roberto. L. **As três invenções de Belo Horizonte**. IN: Anuário Estatístico de Belo Horizonte, 2000.

PREFEITURA MUNICIPAL DE BELO HORIZONTE; **Relatório do Estudo de Impacto de Vizinhança** - REIV nº 189.804/12, Secretaria Municipal Adjunta de Políticas Urbanas. 2015.

PREFEITURA MUNICIPAL DE BELO HORIZONTE; **Operação Urbana Consorciada Antônio Carlos-Pedro I + Leste/Oeste. Plano Urbanístico e Estudo de Impacto de Vizinhança**. Secretaria Municipal Adjunta de Políticas Urbanas. 2015.

SOBRE O ORGANIZADOR

Gustavo Henrique Cepolini Ferreira

Graduado em Geografia (Bacharelado e Licenciatura) pela PUC -Campinas, Mestre e Doutor em Geografia Humana pela Universidade de São Paulo. Atualmente é Professor do Departamento de Geociências e do Programa de Pós-Graduação em Geografia -PPGEO na Universidade Estadual de Montes Claros (UNIMONTES), onde coordena o Núcleo de Estudos e Pesquisas Regionais e Agrários (NEPRA-UNIMONTES) e o Subprojeto de Geografia - "Cinema, comunicação e regionalização" no âmbito do PIBID/CAPES. Exerce também a função de Coordenador Didático do Curso de Bacharelado em Geografia -UNIMONTES. Tem experiência na área de Geografia Humana, atuando principalmente nos seguintes temas: Geografia Agrária, Regularização Fundiária, Amazônia, Ensino de Geografia, Educação do Campo e Conflitos Socioambientais e Territoriais. Participação como avaliador no Programa Nacional do Livro e do Material Didático-PNLD de Geografia e no Sistema Nacional de Avaliação da Educação Superior (SINAES), vinculado ao Instituto Nacional de Estudos e Pesquisas Educacionais Anísio Teixeira (INEP). É autor e organizador das seguintes obras: No chão e na Educação: o MST e suas reformas (2011), Cenas & cenários geográficos e históricos no processo de ensino e aprendizagem (2013), Práticas de Ensino: Teoria e Prática em Ambientes Formais e Informais (2016), Geografia Agrária no Brasil: disputas, conflitos e alternativas territoriais (2016), Geografia Agrária em debate: das lutas históricas às práticas agroecológicas (2017), Atlas de Conflitos na Amazônia (2017), Serra da Canastra território em disputa: uma análise sobre a regularização fundiária do Parque e a expropriação camponesa (2018), entre outras publicações.

Agência Brasileira do ISBN
ISBN 978-85-7247-333-0

