

A Linha Verde na Região Metropolitana de Belo Horizonte¹

projeto de modernidade e empreendimentos

Doralice Barros Pereira
(Professora do Departamento de Geografia/UFMG)

Laura Arantes Campos
(Bolsista da Fapemig e Licenciada em Geografia/UFMG)

Resumo

A recorrência ao progresso e à ordem acomoda as transformações deflagradas, na Região Metropolitana de Belo Horizonte, pelo projeto viário Linha Verde e pela transferência do Centro Administrativo de Minas Gerais. Essas transformações acessam elementos do imaginário citadino - a estética de uma modernidade construída, a autonomia e a segurança - e captam, em sequência, novos agentes que se encontram além da região metropolitana, desalojando/deslocando outros intraurbanos. O objetivo deste artigo é analisar como as intervenções urbanas que privilegiam o Vetor Norte na Região Metropolitana de Belo Horizonte (RMBH) ilustram o peso e o papel que os discursos e as ações políticas guardam no processo de produção e reprodução do espaço. A metodologia adotada verifica o processo de reprodução da sociedade, através do entendimento do espaço geográfico como categoria de análise, e pontua a modernização da metrópole, confrontando-a com a abertura de novos espaços para a valorização do capital. No conjunto, essas ações e empreendimentos contribuem para perdurar, via discurso político mineiro, contradições e conflitos, muitos deles ainda latentes.

Abstract

Choosing progress and order perspectives to accommodate transformations brought about by the "Linha Verde" project and the relocation of the State Administration Center in Metropolitan Region of Belo Horizonte (RMBH). These transformations trigger the urban imaginary: the aesthetic of modern constructions, the autonomy and safety and eventually capture new agents found beyond the metropolitan region to remove/relocate other intra-urban citizens. This paper analyses how the urban interventions that privilege the North Vector of the RMBH illustrate the importance and role that political actions and rhetoric keep within the process of production and reproduction of space. Our methodology focuses on the processes of society's reproduction using geographical space as a category of analysis, and confronts the modernization of the metropolis as a new prospect for the valorization of capital. Overall, these actions and investments contribute in perpetuating latent contradictions and conflicts through Minas' political speech.

¹ Uma primeira versão destas reflexões aparece no artigo: Políticas e/ou negócios que instauram "vazios" e modernidade: Linha Verde na Região Metropolitana de Belo Horizonte, aceito para o XIII ENAPUR, que aconteceu em maio de 2009 na cidade de Florianópolis/SC.

Palavras-chave Linha Verde, metrópole, intervenções urbanas, Centro Administrativo de Minas Gerais

Key words *Linha Verde, metropolis, urban interventions, State Administration Center*

pereiradb@yahoo.com.br

lauraufmg@gmail.com

Introdução

O crescimento econômico e as novas tecnologias, principalmente das áreas de transporte e comunicação, aceleraram as mudanças nas configurações urbanas e na dinâmica histórica do capitalismo². As grandes metrópoles passaram/passam por uma transição histórica e intelectual, sob o impacto da crise do modelo desenvolvimentista e de uma produtividade ilimitada difundida pela globalização. No atual “urbanismo de melhoramento e embelezamento, o higienismo cede lugar à estratégia de utilização da imagem da cidade reunificada como vantagem competitiva na atração dos fluxos globais dos capitais” (RIBEIRO, 2004, p.18). Nessa via, as metrópoles, manifestação espacial concreta do processo de constituição da sociedade urbana e do aprofundamento da divisão espacial do trabalho, têm seu destino traçado por uma racionalidade que tende a eliminar as fronteiras entre os Estados, a expandir o mundo da mercadoria e a instaurar cotidianos (CARLOS, 2001).

Esse novo nível da demanda favorece, em cada um de seus aspectos ou por meio da combinação deles, a criação de novas oportunidades para a acumulação (HARVEY, 2005, p.47/8). Vista como um espaço potencializado e potencializador de hierarquias, cuja centralidade em relação ao restante do território domina e articula imensas áreas, a metrópole constitui-se em espaço mundial (CARLOS, 2001, p.31), acolhendo o tempo da produção e impondo-o a todos (DAMIANI, 2008).

As mutações e transformações causadas pelas intervenções urbanas nos espaços tornam oportuno verificar o desenrolar dos processos de modernização da metrópole belorizontina que derivaram da ação estadual. Esses processos promovem contradições espaciais, além de sublinhar o debate sobre a realização de uma política que, nos últimos tempos, tem privilegiado o consenso: “sem consenso não há qualquer possibilidade de estratégias vitoriosas” (VAINER, 2000, p.91). O consenso favorece os atores/agentes - públicos e privados - de “grande relevância estratégica”, e põe em marcha propostas para o dito desenvolvimento econômico. Haveria então a possibilidade de uma práxis socioespacial libertadora? Há de se considerar que os planos empreendidos não atentam para as necessidades que estão além do modo de produção capitalista e, por isso, mantêm embates. A política, sem sustentar o caráter de liberdade e conflito, oculta o dissenso, “talvez se aproximando da conversão gradual da política em economia” (MANNHEIM, 1936, p.230 citado por MCLELLAN, 1987, p.86).

O percurso metodológico seguido neste trabalho verifica o processo de reprodução da sociedade por meio do entendimento do espaço geográfico como categoria de análise, pontuando a modernização da metrópole com a abertura de novos espaços para a valorização do capital. A intervenção viária Linha Verde (LV) é uma necessidade da reprodução econômico-financeira urbana³ que é fundamental para incitar mudanças nos usos e funções de áreas por ela influenciadas. Embora de ação circunscrita a um fragmento da metrópole, a LV, no processo de reprodução do espaço, alia-se a outras escalas de decisão em um movimento global.

Os levantamentos bibliográficos, a coleta de dados e as consultas aos envolvidos com a Linha Verde, realizados no período de agosto de 2006 a dezembro de 2008, contribuíram para uma breve revisão de aspectos da RMBH, dos eixos viários (em especial o Eixo Norte), do projeto LV e do Centro Administrativo do Estado de Minas Gerais (CAMG), e, finalmente, dos empreendimentos privados Precon Parque e *Gran Royale*.

² Todas as ondas de inovação que têm moldado o mundo desde o século XVI são baseadas em revoluções no transporte e nas comunicações. Os canais e pontes do início do século XIX; a estrada de ferro, o navio a vapor e o telégrafo dos meados daquele século; os sistemas de transporte em massa do final do mesmo século; o automóvel, rádio e o telefone do início do século XX; o avião a jato e a televisão dos anos cinquenta e sessenta, bem como a recente revolução em telecomunicações. Cada grupo de inovações significou uma mudança radical na maneira de se organizar o espaço, deixando marcas distintas no espaço urbano (HARVEY, 1996, p.2).

³ Redução que coloca as necessidades humanas no círculo estreito das exigências de um modo de produção cujas relações de propriedade, ao lado do trabalho e da divisão social, definitivamente se fixaram como suas relações fundamentais (MARX, 2004, p.139).

A Região Metropolitana de Belo Horizonte e os vetores de expansão urbana

Belo Horizonte nasceu destinada a ser uma cidade moderna⁴, “simbolizada pelo sistema viário e pela gestão do território” (TEIXEIRA e SOUZA, 2003, p.20). Planejada pelo engenheiro Aarão Reis e inaugurada como capital do Estado em 1897, ela sintetizou elementos higienistas e republicanos (MONTE-MÓR, 1994). Sua planta sugeria uma possível harmonia na construção do espaço, semelhante a de cidades como Washington-EUA e La Plata-ARG, com traçados em xadrez cruzando-se em linha reta. Seu traçado diagonal tornou-se peculiar (SILVA, 1998). Além do ideal de “Ordem e Progresso”, as delimitações exatas para a estruturação do espaço público e privado, em contornos precisos, determinaram as localizações geográficas, face à interação do cidadão com o espaço urbano.

Apesar dessa conformação, a expansão urbana de Belo Horizonte manifestou-se em direções distintas de crescimento, seguindo as dimensões das vias que constituíam o perímetro urbano pioneiro da cidade. A multiplicação das atividades produtivas demandou um número maior de trabalhadores, que foram morar nos arredores da cidade, onde conseguiam pagar aluguel ou adquirir lotes para futura construção. Com o passar do tempo, seis vetores de expansão foram identificados: Oeste, Leste, Sul, Sudoeste, Norte-Central e Norte.

O primeiro vetor, a oeste de Belo Horizonte, originou-se em 1940 com a ampliação da Avenida Amazonas até os Municípios de Contagem e Betim. Contagem, em 1941, criou a Cidade Industrial, para atrair indústrias. Na década de 70, com a instalação da fábrica de automóveis FIAT, Betim também se tornou atrativa para investimentos industriais (BRITO, 1998). Já Caeté e Sabará, municípios do vetor de expansão Leste, foram influenciadas pela abertura da Avenida Cristiano Machado e pelo crescimento do Bairro Cidade Nova. O BH *Shopping*, marco na ocupação do Vetor Sul, promoveu o crescimento urbano de Belo Horizonte sobre Nova Lima (COSTA e REZENDE, 2004). Por fim, o vetor Sudoeste deu seguimento à expansão do vetor Oeste, tendo como principal atividade a fábrica da Companhia de Bebidas das Américas (AMBEV) instalada no Município de Juatuba.

Nos últimos tempos, eixos que sempre foram imprescindíveis para o crescimento de Belo Horizonte, em especial o eixo Sul, sofreram acelerada ocupação por empreendimentos imobiliários focados nos segmentos de renda alta e média alta (entre outros, os “condomínios fechados”). No entanto, a Serra do Curral (barreira natural), as unidades de conservação ambiental (de uso e ocupação restritos do solo) e o adensamento urbano saturado terminaram por reorientar os investimentos.

Mas para qual direção estimular a expansão de Belo Horizonte, uma expansão econômica que trouxesse no seu bojo a racionalidade republicana, resgatando-se a vocação ideológica da metrópole moderna? Foi aí que o eixo norte, possibilidade presente no pensamento estadual⁵ desde os anos 80, retomou a preferência, sobretudo por conter várias áreas “desocupadas”, convenientes à implementação de projetos industriais e de pólos turísticos e/ou de desenvolvimento socioeconômico.

Breve recuo no passado mostra que um melhor desempenho no arranjo espacial da capital já havia sido inscrito nas intervenções estatais efetuadas em 1940. A administração do prefeito Kubitschek⁶ abriu novas avenidas radiais, como a Pampulha (atual Antônio Carlos) e a Pedro II, integrantes do Vetor Norte, e construiu o Complexo Paisagístico da Pampulha⁷, tornando imperiosa a necessidade de uma ligação adequada dessa região com a área central.

Belo Horizonte nunca se afastou de sua vocação para a modernidade⁸, e, após quase vinte anos sem grandes obras, o atual governador resgatou essa “necessidade” ao implementar obras civis: “o espaço

⁴ A modernidade equivale a “um modo de experiência vital”, a um compartilhar coletivo de sentimento particularizado do “eu e dos outros”, das “possibilidades e perigos da vida”. [...] Como tal, a experiência da modernidade capta uma mescla de sensibilidade que reflete os sentidos específicos e mutáveis das três dimensões mais básicas e formadoras da existência humana: o espaço, o tempo e o ser” (BERMAN, 1995).

⁵ Entrevista realizada com uma funcionária da Secretaria de Estado de Desenvolvimento Regional e Política Urbana em 27/04/2007

⁶ “Quando prefeito de Belo Horizonte remodelei a cidade, de *fond en comble*, reestruturando-a praticamente em todos os setores urbanos” (KUBITSCHKEK, 2002, p.34). Ele declara ter inovado o estilo de administração pública na cidade e no Brasil com empreendimentos audaciosos, de processos de execução rápida.

⁷ O projeto inicial da cidade e a gestão de JK marcaram sua história urbanística e evidenciaram um urbanismo claramente atrelado a um projeto político (SILVA, 1998). Seu plano foi além de um simples reordenamento do espaço urbano, ampliando-se na tentativa de tornar Belo Horizonte uma capital moderna e cultural.

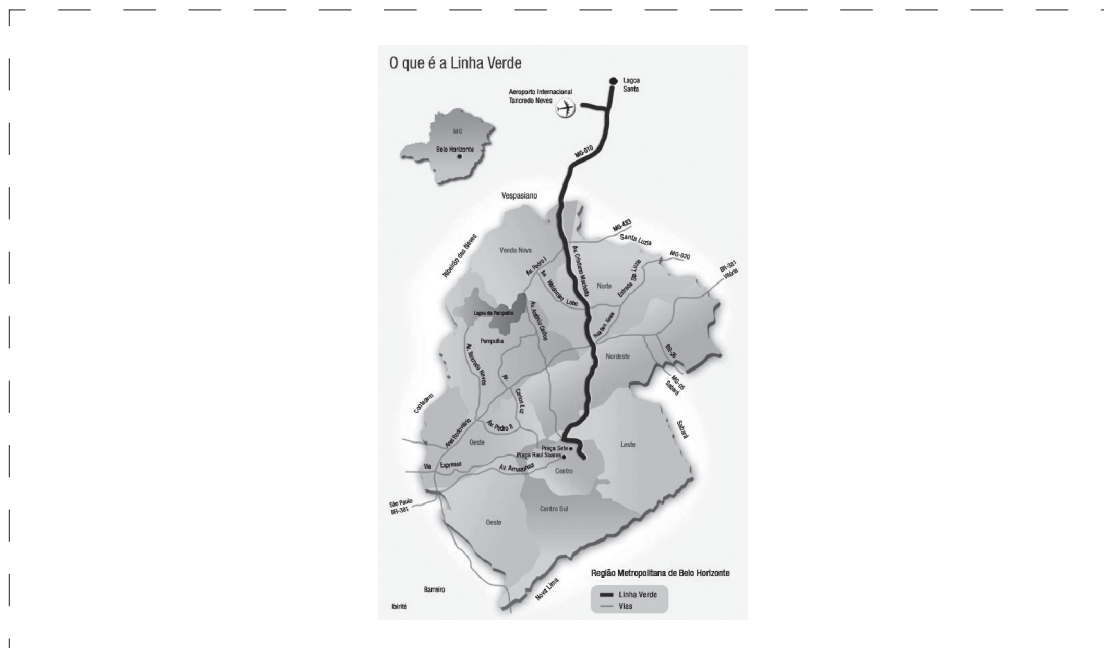
⁸ Corroborar o governador: “Uma cidade, da dimensão da nossa, uma das capitais mais importantes do país, localizada, do ponto de vista estratégico, no coração do Brasil, precisa construir de forma definitiva sua vocação” (SETOP, 2008) e nos suscita a pensar que “sempre que a relevância do discurso entra em jogo, a questão torna-se política por definição, pois é o discurso que faz do homem um ser político” (ARENDE, 1995, p.11).

geográfico é muito mais do que simples oferta de caminhos, ainda que também seja isto” (SANTOS, 2006, [1996], p.74). Para o governo do Estado, as trajetórias espaçotemporais rearranjam e reestruturam regionalmente “a distribuição, substituição e redistribuição da população” (SANTOS, 2006, [1996], p.50), bem como dos empregos e capitais. Tais ações estão consoantes com o “Plano Mineiro de Desenvolvimento Integrado 2007-2023”, que, na segunda geração do chamado Choque de Gestão⁹, priorizou o Estado de Resultados. O plano salientou “a retomada do vigor político de Minas Gerais” e apontou certa negligência “na repartição dos repasses federais, que não tem sido condizente com nossa posição na Federação”, exemplificando com “a baixa relevância dos repasses da CIDE para a dimensão do problema da péssima qualidade da malha rodoviária federal do Estado” (SEPLAG¹⁰/PMDI, 2007).

Transformações socioespaciais promovidas pelo projeto Linha Verde

Principal eixo articulador viário do Vetor Norte da RMBH, a Linha Verde (Figura 1), lançada pelo governo de Minas Gerais em maio de 2005¹¹, reúne um conjunto de obras viárias que conecta o centro da capital diretamente ao Aeroporto Internacional Tancredo Neves (AITN). Seu esquema privilegia a velocidade, agiliza o acesso e a fluidez do trânsito, reduzindo o tempo gasto nos percursos, além de gerar novas vocações e vitalidades. O projeto também pretende incluir a capital mineira, de maneira competitiva, na economia de fluxos de capitais, de mercadorias e de informações em escala mundial, de maneira a realçá-la na hierarquia global das cidades, para a atração de capitais estrangeiros, de matrizes de importantes instituições internacionais, bem como de feiras, convenções e turistas.

Figura 1: Esboço do trajeto da Linha Verde na RMBH



Fonte:www.linhaverde.mg.gov.br

⁹ O “Choque de gestão” corresponde à redução de despesas e à reorganização e modernização da estrutura do Estado. Ele foi patrocinado por empresas como Gerdau, Votorantim, Vale do Rio Doce e Cia Brasileira de Metalurgia e Mineração, com claros interesses de negócios em Minas Gerais, que confiaram R\$ 3 milhões à campanha do governador em 2002. Elas pagaram R\$ 4 milhões ao Instituto de Desenvolvimento Gerencial para preparar os métodos gerenciais desse governo (JORNAL BRASIL DE FATO, 2007).

¹⁰ Secretaria de Estado de Planejamento e Gestão de Minas Gerais.

¹¹ Gestão de Aécio Neves do Partido da Social Democracia Brasileira (PSDB), eleito governador de Minas Gerais em 2002 no primeiro turno e reeleito em 2006 também no primeiro turno.

A análise do esquema da Linha Verde (LV) acima reproduzido detém-se na “lógica e estratégia redutoras consagradas à produção de uma cidade que consignasse o acerto de passo de Minas com o ideário de progresso, com a noção de tempo e espaço extrínsecos à política” (MARTINS, 2003, p.401). Em múltiplos pronunciamentos, a representação da cidade moderna perpetua-se e produz “deslocamentos de significado” (DAGNINO, 2004, p. 95) ao restringir o bem público e ao fragilizar a percepção do possível e do caráter emancipatório das ações historicamente instituídas pela conquista dos direitos de cidadania e da abertura de verdadeiros espaços à participação social. Assim, é de se perguntar quais projetos¹² políticos os municípios possuem ou podem organizar diante do atual governo estadual. Haveria contrários à modernidade, sobretudo se esta se apresenta amalgamada ao progresso, ao novo?

A ação do Estado¹³ propala o bem-estar comum e a imagem de uma metrópole moderna, com obras faraônicas e imponentes, a partir de sua conversão em plataforma logística de comércio exterior. Na entrega de dois viadutos na MG 010, no trevo de Lagoa Santa, em junho de 2007, o governador anunciou:

A Linha Verde é indutora do crescimento econômico, da geração de renda e empregos em toda a Região Metropolitana. Ela vem acompanhada de inúmeros outros investimentos na área da segurança pública, na área de educação, na área da saúde. Belo Horizonte se prepara para um grande salto, para criar a infra-estrutura necessária à atração de novos investimentos e mais empregos. Minas tem a expectativa e se planeja para isso, para vir a ser o estado brasileiro que na próxima década mais vai crescer e mais empregos vai gerar” (JORNAL ESTADO DE MINAS, 04/04/2007)¹⁴.

Mas, a despeito dos discursos e do próprio projeto, não podemos nos furtar a registrar manifestações e movimentos de reivindicação¹⁵ contrários à implementação da LV.

Um dos primeiros enfrentamentos ao projeto adveio de uma comissão formada por representantes da sociedade civil, com a participação inclusive do governador, para se discutir, “democraticamente”, os projetos da LV e do Centro Administrativo de Minas Gerais (Figura 2). Naquela oportunidade, a regional mineira do Instituto dos Arquitetos do Brasil (IAB)¹⁶ contrapôs-se à execução do projeto, sob o argumento de que o sistema de transportes iria concentrar o tráfego na região central da metrópole, gerando congestionamentos. Segundo o IAB, pensar o Projeto Linha Verde como solução para o tráfego da cidade é uma incoerência¹⁷, pois ele deriva do “(...) crescente número de veículos privados em circulação e da expansão desmedida do tecido urbano, que provocam deslocamentos cada vez maiores e volumosos em direção ao centro metropolitano¹⁸” (EIA – RIMA, 2005, p. 1155). Na verdade, esses projetos comprometem a velocidade média urbana, já que “(...) os acessos estarão saturados, e esse engarrafamento se prolongará a dezenas de quilômetros assim que se produza uma saturação nas vias de acesso” (GORZ, 2004, p.77).

Tal oposição rendeu ao IAB-MG o seu “desconvidar” das reuniões subsequentes. O poder público ignorou as diferenças e a aceção da política segundo a qual “(...) poder e antagonismo são indissociáveis” (MOUFFE, 2003, p. 4). Afinal, as relações sociais também são aliadas do poder, mas “(...) a questão principal da política democrática não é como eliminar o poder, mas como constituir formas de poder compatíveis com valores democráticos” (idem).

¹² Por “projetos políticos” compreende-se “[...] os conjuntos de crenças, interesses, concepções de mundo, representações do que deve ser a vida em sociedade, que orientem a ação política dos diferentes sujeitos” (DAGNINO, 2004, p.98).

¹³ Declara o governo de Minas Gerais que o projeto beneficiará mais de 3,5 milhões de pessoas em quase 100 bairros e em mais de dez municípios, além de propiciar empregos. Só na execução das obras estima-se a geração de 3.000 empregos diretos e de 11.000 indiretos.

¹⁴ Tal passagem remete a “Tem por objectivo evidenciar as implicações ideológicas na estrutura aparentemente inocente das frases” (MCLELLAN, 1987, p.116).

¹⁵ O caráter social ou reivindicatório de um movimento popular, para Azevedo & Mares Guia (2001), diferencia-se, enquanto social, porque suas perspectivas ultrapassam a causa imediata que carregam em suas bandeiras de luta, e a partir daquele foco momentâneo alcança a transformação social; já o caráter reivindicativo de um movimento popular envolve apenas a satisfação de uma necessidade ou de uma reivindicação imediata, diluindo-se quando esta ou parte dela é obtida.

¹⁶ Entrevista com representante do IAB/MG, participante da Comissão, em 04/09/2007.

¹⁷ Entrevista, em 02/07/2007, com professora do Departamento de Arquitetura da PUC-MG.

¹⁸ Trecho do manifesto escrito pelos arquitetos, publicado no Diário da Tarde/Belo Horizonte.

Figura 2: Centro Administrativo de Minas Gerais no antigo Hipódromo Serra Verde



Fonte: www.lagoasanta.com.br/reportagens/mg10_serra_verde_centro_adm_gov_mg.htm

Outro descontentamento manifestou-se durante audiência pública organizada pelo Departamento de Estradas de Rodagem de Minas Gerais (DER-MG), em 10/04/2005, no Cine Capucho, Município de Vespasiano. Naquela ocasião, o projeto LV foi debatido com os moradores circunvizinhos às obras que seriam feitas na rodovia MG 010. A Associação Espaço Sócio Cultural Diadorim¹⁹ reivindicava segurança para os usuários da rodovia MG 010, através das seguintes solicitações: redutores de velocidade no trecho entre os Kms 19 a 22 da MG 010, em Vespasiano, para diminuição/eliminação dos acidentes; uma passarela com escadas no Km 22 e uma marginal, a fim de facilitar a entrada e saída de veículos da via. Essas reivindicações foram atendidas e, por isso, tidas como conquistas pela associação, que, no entanto, jamais precisou seu posicionamento em relação ao projeto Linha Verde.

A ociosidade de muitas áreas e edificações, “(...) numa clara desobediência à função social da propriedade e à legislação federal que determina a obrigatoriedade de utilização do espaço urbanizado – o Estatuto da Cidade” (EIA – RIMA, 2005, p.1155), foi o contra-argumento à “necessidade” de Belo Horizonte ter uma obra como a Linha Verde para crescer. O EIA–RIMA (2005) da LV retratou a semelhança existente entre as situações vivenciadas pela metrópole de Belo Horizonte, no eixo centro-norte/nordeste, e a do Bairro Bronx, na Nova Iorque da década de 50-60 (BERMAN, 1995). Nessa cidade americana, foi construída uma gigantesca via expressa, com a remoção de milhares de pessoas. Mas, pelo discurso oficial, ser contrário às “(...) vias expressas, projetos habitacionais, barragens hidrelétricas, estádios, centros culturais era (ou assim parecia) opor-se ao progresso, à história, à própria modernidade. E poucas pessoas, sobretudo em Nova Iorque, estavam preparadas para fazê-lo” (BERMAN, 1995, p.279).

¹⁹ Entrevistas com os líderes comunitários do Bairro Santa Clara, Município de Vespasiano, em 11/01/2008.

²⁰ Entrevista com integrante da Associação Linha Verde Humana realizada em 14/05/2008.

²¹ Segundo a BHTrans, em 2008, a frota de veículos em Belo Horizonte era de 1 milhão e 58 mil unidades, volume similar ao registrado em todo o país há 47 anos. (JORNAL HOJE EM DIA, 23/09/2007). Em fevereiro de 2009, devido aos efeitos da crise, o emplantamento de modelos leves cresceu 15,56% na primeira quinzena em comparação a igual período de janeiro, com venda de 109.258 unidades. Em relação à primeira quinzena de fevereiro do ano passado, o crescimento foi de 7,43%. Na contagem geral de todos os segmentos de veículos, houve aumento de 8,35% em relação à primeira quinzena de janeiro, mas retração de 3,01% frente ao mesmo período de 2008". (<http://www.bhol.com.br/index.php/2009/02/18/reducao-ipi-venda-de-carros>, acesso 01/04/2009)

²² Entrevista com um funcionário da Secretaria de Transporte e Obras Públicas realizada em 02/10/2007.

²³ A Urbel, criada em 1993, é um dos órgãos responsáveis pela implementação da Política Municipal de Habitação Popular em Belo Horizonte.

²⁴ JORNAL HOJE EM DIA, 7 de julho de 2005; JORNAL HOJE EM DIA, 8 de julho de 2005; JORNAL HOJE EM DIA, 19 de julho de 2005; JORNAL O TEMPO, 20 de julho de 2005; JORNAL O TEMPO, 21 de julho de 2005 (arquivados no EIA-RIMA do Projeto Linha Verde págs 1398, 1400, 1401, 1157, 1404); JORNAL O TEMPO, 15 de fevereiro de 2006.

²⁵ Entrevista realizada com ex-moradora 1, da Vila Maria Virgínia, em 28/09/2007, sem o acompanhamento da URBEL.

²⁶ Entrevista feita em 27/09/2007 com assessor da presidência da URBEL, coordenador do Plano de Remoção e Reassentamento.

²⁷ Entrevistas com moradores removidos em função das obras da Linha Verde e atuais moradores do Conjunto Jardim Felicidade. Eles saíram da Vila Maria Virgínia (três) e Carioca em 28/09/2007. Na ocasião, não houve acompanhamento das entrevistas pela URBEL.

Outra entidade civil, a Associação Linha Verde Humana, que congrega mais de 60 associações de bairros no entorno da Avenida Cristiano Machado, deixou transparecer que sua preocupação consistia apenas em tornar a LV um espaço articulado, e não um obstáculo entre os bairros: “garantir a civilidade, a segurança para o pedestre, porque a Associação considera as intervenções, do ponto de vista da engenharia de trânsito, um presente para o cidadão”²⁰. Suas inquietações restringiam-se aos atropelamentos e a questões ligadas aos acessos, como passarelas e sinalizações, cruzamentos com semáforos e faixas de pedestre, já que muitos desses últimos tinham sido suprimidos. A Associação LVH via o trânsito como um unificador de todas as pessoas, ressaltando a nossa dependência do automóvel²¹. Não foi feita nenhuma declaração a respeito de remoções e indenizações.

Quanto a esse aspecto, as remoções da Linha Verde somaram 957, das quais 883 foram residenciais. Nas Vilas Vietnã, São Paulo/Modelo e Maria Virgínia a retirada de moradores foi total, enquanto nas vilas Carioca e Suzana foi parcial, a cargo da Superintendência de Desenvolvimento da Capital e do DER. Para o governo, o plano de remoção foi participativo e as pessoas retiradas “passaram a morar em melhores condições, em locais nos quais elas mesmas escolheram para morar”²². Todavia, o valor das indenizações variou conforme a natureza do imóvel (um supermercado fazia jus a valor superior ao de um estabelecimento do tipo “sacola cheia”) e o poder de argumentação dos proprietários, numa prática que se aproximou da premissa segundo a qual “fazer política reduz-se a negociar” (MCLELLAN, 1987, p.100).

A discordância em relação aos valores dos imóveis avaliados pelos técnicos de Companhia Urbanizadora de Belo Horizonte²³ (URBEL) obrigou o líder da Comissão de Famílias Desapropriadas pela Linha Verde a contratar uma consultoria para fazer avaliações independentes. O novo valor indicado pela empresa foi de R\$ 56,8 mil, destoando bastante dos R\$ 17 mil fixados como teto pela Prefeitura. Com isso, a desapropriação, aliada a uma subavaliação de seus bens, terminou por configurar um ato de violência contra os moradores, pois a verdade é que eles foram expulsos da cidade²⁴.

Os materiais empregados e o tamanho das moradias foram elementos percebidos pelos moradores como diferenciais nas avaliações efetuadas pela URBEL:

a revolta do povo lá foi a diferença: você constrói um barracão de madeira, em um cômodo você coloca uma cama, um fogãozinho ali a URBEL chega ali dá um barracão de R\$ 17 mil, agora eu vou lá luto bato tubulão construo, bato minha casa eu vou lá construo, minha casa foi com muita luta, tava barriguda dessa menina aqui eu construí, eles chegaram lá me deram R\$ 12 mil ... e vai lá no barracão de madeira e avalia no mesmo preço do meu barraco, que eu suei pra fazer ... Então por que o barracão de madeira tinha que ganhar o mesmo valor do barracão de telha com tijolo levantado? Aí o povo revoltou, achou que tinha que ser mais recompensado, por estarem de tijolo, de telha e aqueles que estavam na madeira lisa para fazer depois.²⁵

Nas novas vilas²⁶, barracões foram rapidamente erguidos e famílias estabelecidas trouxeram outras para lá morarem, ampliando cômodos ou fechando paredes. Para deter tais práticas, a URBEL selou as moradias com número e cadastro e identificou os moradores.

Os reassentados também lamentaram a perda do lugar e dos “laços de solidariedade e união dos habitantes, criados nas relações de vizinhança” (CARLOS, 2001, p. 244). É verdade que os moradores das vilas já estavam cientes da remoção e indenização, pois há mais de dez anos corriam boatos²⁷ de que seria realizada uma obra de infraestrutura de saneamento, já que, nas chuvas, as casas eram inundadas por água de esgoto. Mas houve resistência. No protesto, a queima de pneus foi motivada

porque “...manifestação quebradeira na porta da URBEL nada disso nós não participamos não, meu caso já tava andado eu fui uma das primeiras moradoras a ir embora”²⁸. A fragmentação do espaço também foi apreciada: “[...] você mora em um barracão de madeira e igual o meu marido comprou na vila (...) alguém invadiu vendeu pra o pai dele que pegou e dividiu, deu pra os filhos um pedacinho pra construir, minha casa era de dois cômodos, então ele foi dividindo os cômodos pra os filhos”.

Outro impasse do projeto que não foi resolvido com a instalação das alças e passarelas ao longo da Linha Verde diz respeito ao Bairro Aparecida. Esse bairro ficou com uma única via de acesso – a da trincheira da Avenida Bernardo de Vasconcelos -, diversas ruas estão sem saída e continuam em curso operações de alargamento da Avenida Antônio Carlos, como, por exemplo, da faixa em frente ao Hospital Belo Horizonte. Algumas passarelas foram instaladas em locais distantes do trajeto anteriormente realizado pelos pedestres, desconsiderando esse fluxo. Além disso, apesar de observarem as condições dos deficientes e dos idosos, a grande extensão das passarelas desestimula sua transposição, problema que até poderia ter sido amenizado com a adoção de outro design, como por exemplo, em forma de ferradura. Por fim, os elevados, como o viaduto Jacuí na intersecção com a Avenida Cristiano Machado, prejudicaram os estabelecimentos comerciais, já que dificultam as paradas rápidas dos clientes. Para os motoqueiros, outro problema consiste na altura dos elevados e na ausência de proteções laterais.

Arranjos na/da metrópole que subsidiam a modernidade

A metrópole, espaço em formação, é submetida a modernização, na articulação que o progresso técnico faz com certos níveis e momentos da vida social. Trata-se de um processo que repõe sem cessar a questão do velho e do novo, bem como o desencontro entre as relações sociais de produção e as forças produtivas (SEABRA, 2003, p. 6). A gestão do espaço na metrópole busca múltiplos investimentos estruturais, prioriza interesses de poder e de classe e estratégias políticas e sociais, além de favorecer a segregação e exclusão sociais. As metrópoles são marcadas por intervenções infraestruturais estrategicamente concebidas para adaptá-las aos novos tempos, reorganizando-as no turbilhão das mudanças oriundas da globalização e da reestruturação capitalista. Tais intervenções propiciam uma reestruturação socioespacial cujas novas formas de ordenamento territorial desafiam a competitividade nos mercados imobiliário e financeiro, os quais procuram consolidar seus interesses frente às grandes transformações urbanísticas e estruturais. Estas também acirram - e indicam já serem pretéritos - “os descompassos entre as demandas da população periférica pela realização de obras de infra-estrutura e a atuação do Estado” (MARTINS, 2003, p. 402).

A monumentalidade das construções, como os túneis, as amplas avenidas ligadas por pontes e viadutos e os altos edifícios cobertos por vidros, identifica a idéia essencial do moderno no espaço urbano (CARLOS, 2001, p.131). A metrópole, em toda a sua grandiosidade, contém a ebulição de processos cujas recomposições profundas lançam constantemente formas agressivas e ritmos acelerados que mudam fluxos, traçados e alargam pistas, para um escoar veloz do trânsito.

Porém, as renovações urbanas pontuais e lineares não atingem uniformemente a metrópole. A produção de uma área que abarque um novo setor da economia metropolitana (serviços e comércio modernos) e a instalação de alças e viadutos são, por si só, insuficientes para mostrar a dimensão operada no espaço. As mudanças mais profundas ultrapassam a melhoria do sistema viário e articulam-se a uma totalidade espacial mais ampla: a do movimento de reprodução do espaço da metrópole, e que apenas tem sentido nessa dimensão.

²⁸ Entrevista com ex-moradora da Vila Maria Virgínia feita em 28/09/2007.

O processo de reprodução desse espaço faz desaparecer a cidade segundo a concepção de Lefebvre, que é a construção da cidade como obra de uma história, de uma “realidade urbana onde o uso (o gozo, a beleza, o consentimento dos lugares de encontro) é mais importante do que o lucro e o valor de troca, os mercados e as exigências de coação” (LEFEBVRE, 1991).

A metropolização atual, em um cenário de “modernização do moderno”, explica em parte a ênfase na revitalização dos centros e dos corredores de trânsito, espaços simbólicos do poder político e da afirmação da apropriação do automóvel, ambos assecuratórios do valor de uso das elites. Na metrópole, o moderno realiza-se por construções arquitetônicas arrojadas e por obras viárias de vulto, que, simbolizando a eficiência da gestão no espaço, dão visibilidade à ação política registrada na paisagem. Em nome de um entendimento técnico e estético do espaço urbano, a metrópole é planejada sob a inspiração da eficácia, da produtividade e da ordem. Para Ana Fani, “assiste-se à realização de um urbanismo que abdicou de seu papel social para se submeter ao político e à sua estética de dominação, acentuando a fragmentação e a segregação espacial” (CARLOS, 2001, p.112). No fordismo, a estética do modernismo inclinada à funcionalidade e à eficiência combina-se às formas de intervencionismo estatal e à racionalidade burocrática técnica (HARVEY, 1989, p.130).

A interseção de tempos impostos merece atenção no projeto da Linha Verde, pois implica um urbano enquanto “mercadoria primordial e através de sua análise compreendemos não só o urbano, a urbanização enquanto negócio, mas também os limites, as características e a potência do movimento do capital no Brasil” (DAMIANI, 2003, p.369). Como objeto empírico, a LV, em seu movimento dialético, revela a potencialidade do devir, embora a desigualdade dos ritmos do desenvolvimento histórico denuncie “justamente aí o desencontro entre o econômico e o social na sociedade capitalista e expressa o avanço do econômico em relação ao social, este atrasado em relação àquele” (MARTINS, 1999, p.117).

A modernidade e os novos espaços reservados para valorização do capital

No âmbito da ampliação viária, aglutinam-se à Linha Verde outras iniciativas e/ou propostas (re)produzindo o espaço para a valorização de capitais, presentes ou em captação, por circuitos que trazem/trarão nova dinâmica ao Vetor Norte. Alguns exemplos desses empreendimentos serão apresentados a seguir.

A requalificação do Aeroporto Internacional Tancredo Neves envolveu, desde agosto de 2006, o reaquecimento proveniente do aumento do número de vôos²⁹, a instalação do Centro de Manutenção da empresa de aviação GOL e a perspectiva de sua concepção como aeroporto industrial. O AITN³⁰ foi o primeiro aeroporto no país a ser homologado pela Receita Federal para funcionar como industrial (Figura 3). Nele irão operar empresas de alta tecnologia que priorizem o modal aéreo para o transporte de matérias-primas e produtos finais. As vantagens para as empresas que ali se instalarem relacionam-se à suspensão de impostos federais e estaduais, tanto para a importação de componentes como para a exportação de produtos acabados de alto valor agregado. Tal “hospitalidade” permitirá às empresas mineiras tornarem-se mais competitivas no mercado internacional.

²⁹ A transferência de 130 vôos do Aeroporto da Pampulha para o AITN, em 2005, foi fundamental para aquecer a economia da região no seu entorno. Beneficiado por sua recuperação, o pacato Município de Confins foi, dentre os 5.654 municípios nacionais, o que mais aumentou a sua participação na economia brasileira entre os anos de 2004 e 2005 (JORNAL ESTADO DE MINAS, 20/12/2007).

³⁰ Os planejadores metropolitanos, durante a I Conferência Metropolitana, realizada em 2007, apontaram o Aeroporto Industrial como o projeto capaz de inserir a metrópole Belo Horizonte definitivamente no cenário do capitalismo globalizado (SEPLAN, 2007).

Figura 3: Aeroporto Industrial, AITN



Fonte: SEDE/2008

Já o projeto de transferência do Centro Administrativo do Estado de Minas Gerais (CAMG) busca centralizar os serviços da administração pública (secretarias, órgãos e autarquias) em um mesmo local, efetivando um desenho institucional mais dinâmico, consubstanciado numa base capaz de integrar planejamento, gestão e finanças em uma mesma unidade administrativa. A motivação para a construção reporta-se ao chamado Choque de Gestão, que prevê a redução das despesas com o fornecimento de água, luz e telefone, além de aluguéis e IPTU, da ordem de R\$ 25 milhões anuais. O projeto, avaliado em R\$ 948 milhões, vem ganhando forma no desativado Hipódromo Serra Verde (SEPLAG, 2008). Quando da apresentação da maquete do CAMG, o governador expressou sua magnitude:

Hoje é um momento histórico para Belo Horizonte, para a Região Metropolitana e para toda Minas Gerais. Estamos dando um passo em direção ao futuro. Com a transferência do Centro Administrativo para esta região, estamos direcionando o crescimento da capital para onde ela tem que crescer, para a região Norte. Com todos os cuidados ambientais e urbanísticos, estamos trazendo para cá não apenas a estrutura do Estado, mas uma série de novas oportunidades de investimentos privados no seu entorno, de comércio, de serviços, que possibilitarão a essa região crescer rapidamente (AGÊNCIA MINAS, 2008)³¹.

Na esteira da construção da Linha Verde e do CAMG, podemos visualizar os empresários locais exercendo “um significativo controle sobre o arranjo de investimento na cidade e sobre a valorização fundiária” (DAMIANI, 2004, p.22). Eles, aproveitando os benefícios concedidos pelo Vetor Norte, jogam com as rendas a fim de ampliarem as possibilidades dos capitais e contarem com renda adicional. Nesse contexto, o Residencial *Gran Royale*³² surgiu como primeiro grande empreendimento³³ privado da “era Linha Verde” (PEREIRA, 2008, p.42), um “condomínio fechado”³⁴, como é denominado por seus empreendedores. O condomínio segue preceitos que patenteiam a predileção/

³¹ Hissa, ao discutir a linguagem e os domínios do saber, adverte-nos: “Pode propor liberdade, enquanto aprisiona. Pode sugerir a integração e a comunhão, quando de fato divide e constrói a distância” (HISSA, 2002, p.44).

³² Entrevista com um consultor da Gribel feita em 29/10/2008.

³³ Em 2006, já se registravam 358 empreendimentos em processo de licenciamento ambiental na área de influência das MG-010 e MG424 – Linha Verde para os municípios de Belo Horizonte (148), Confins (27), Lagoa Santa (90) e Vespasiano (93) (INSTITUTO HORIZONTES, 2006).

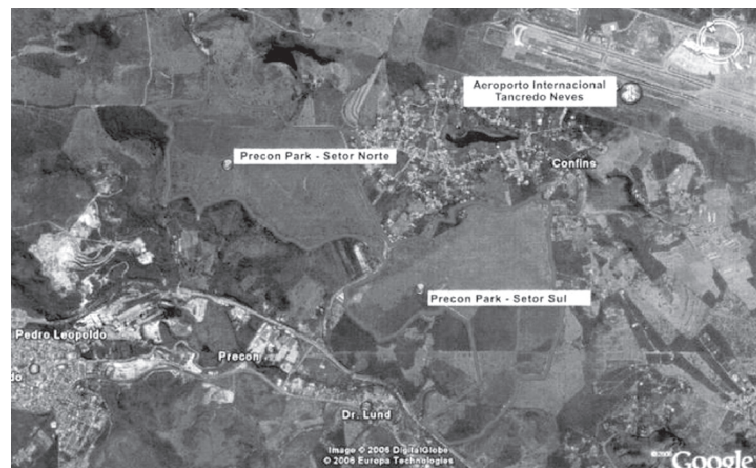
³⁴ Na realidade, são loteamentos que, por iniciativa de seus moradores ou de investidores, controlam e restringem a entrada dos não-moradores (ANDRADE, 2006).

segregação (o encontro dos iguais, por exemplo, funcionários públicos e profissionais autônomos) e a reestruturação econômica (aumento das possibilidades de giro do capital fixo). O Residencial³⁵ congrega, no conceito de morar, a segurança (com nove câmeras e vigilância 24 horas), o isolamento (totalmente murado), e a unicidade de equipamentos e serviços (a manutenção e serviços no condomínio e nas residências privadas serão executados pela Itambé, uma prestadora de São Paulo).

O *Gran Royale* ocupa terras herdadas, que foram vendidas pela segunda geração de famílias tradicionais detentoras de grandes firmas (Cauê e Precon). Para constituírem um empreendimento sólido no mercado, os proprietários recorreram a um empreendedor de renome na capital, o Grupo Seculus³⁶. Este, por sua vez, contratou a Gribel Imobiliária para realizar a comercialização dos lotes.

Ainda no bojo dos novos empreendimentos lançados por empresa tradicional local e familiar que se lança para a modernidade, devemos citar o Precon Park, (Figura 4). Situado às margens da MG-424, entre os municípios de Pedro Leopoldo e Confins, o Precon Park, em seu material de divulgação, afirma que aquele será um ambiente de inovação e criatividade para receber empresas do setor de tecnologia - um *Technopolis* de usos mistos ligados a uma urbanização voltada à integração social. O Precon Park será composto pelo *Evertech Park* (um parque de ciência e tecnologia), pelo Parque de Negócios Juventino Dias, pelo Parque Residencial *Granville* e por um Parque Esportivo. O empreendimento divide-se em duas fases: o projeto da primeira fase está em processo de licenciamento ambiental previsto para 2009; a segunda fase, com cerca de 6.000.000 m², situa-se no Município de Lagoa Santa e será implantada futuramente. No Parque de Ciência e Tecnologia, a proposta é a de se integrar universidade, instituição de pesquisa e desenvolvimento (P&D) com empresas de base tecnológica. Para tanto, além de se beneficiar da presença Faculdade de Pedro Leopoldo, outros centros estão sendo projetados, inclusive junto ao Sebrae (Serviço de Apoio às Micro e Pequenas Empresas), para a abertura de cursos.

Figura 3: Empreendimentos do Precon Park em relação ao Aeroporto Internacional Tancredo Neves



Fonte: PROJETO PRECON PARK/ PEREIRA, 2008

³⁵ Ele abrange 571.471 m² divididos em 324 lotes de 1.000 m² com 94.000 m de área verde. Após um ano de seu lançamento, o *Gran Royale* vendeu cerca de 60% das unidades, um sucesso de vendas para loteamento de alto padrão (PEREIRA, 2008, p.42).

³⁶ A Seculus absorveu a Gran Viver Urbanismo, que é especializada na incorporação e lançamento de condomínios horizontais de alto padrão. A Gran Viver Urbanismo tem 15 lançamentos programados para a RMBH e espera que, até 2010, esses empreendimentos imobiliários respondam por 40% do seu faturamento (GRAN VIVER, 2008).

O Pólo Industrial de Microeletrônica, empreendimento a ser instalado na região de Lagoa Santa, decorre de uma parceria entre o Banco de Desenvolvimento de Minas Gerais (BDMG) e a empresa alemã M+W *Zander Facility Engineering* (FUMEC, 2008). Ele visa criar um Eixo de Desenvolvimento de Alta Tecnologia através da captação de universitários de melhor desempenho para estagiarem na Companhia Brasileira de Semicondutores (CBS) e em laboratórios de pesquisa de ponta em micro e nanoeletrônica.

Portanto, como se pode ver, na órbita da Linha Verde, não se desviou da “criação de novos estilos de vida” produtores de novas “identidades”.

Considerações finais

A Linha Verde inscreve-se em um conjunto de estratégias políticas, imobiliárias e financeiras, com orientação expressiva, em um processo de reprodução espacial que converge para a segregação e a hierarquização do espaço, a partir da destruição da morfologia de uma área da metrópole. Essa destruição ameaça/transforma a vida urbana, reorientando usos, estruturas e funções dos lugares da cidade. Múltiplas propostas de produção dos espaços coadunam com o progresso e com uma política que perpetua um “urbano que não é para todos” (DAMIANI, 2004, p.35). Os que lhes são contrários são apartados do processo ou auferem concessões resignificadas de conquistas.

Em uma metrópole como Belo Horizonte, o ritmo do “progresso” destrói constantemente áreas urbanas através da construção de novas formas, da omissão de marcas e referenciais, produzindo-se a fragmentação. As políticas urbanas, em nome desse “progresso”, ocultam os interesses imobiliários e outros interesses ligados ao “negócio” e ao capital globalizado. Sob o amparo de um urbanismo destruidor, assiste-se a um processo superficial, que desmantela o espaço urbano para oferecer suporte à lógica do automóvel e do transporte individual por meio da produção de espaços para a circulação.

A Linha Verde, um espaço de eficiente logística, abriu um novo eixo para a acumulação capitalista. Com a instalação do Centro Administrativo do Estado de Minas Gerais (CAMG), enrijeceu-se a centralidade tipicamente neocapitalista, reunindo o centro de decisão sobreposto ao centro de consumo, agora não mais no centro, e sim na periferia. Com isso, projeta-se a proliferação de um tecido uniforme que não pode ser definido nem como urbano nem como rural.

A análise sobre a intervenção urbana Linha Verde demonstra o que Lefebvre aponta como a “conclusão de um projeto sem crítica nem autocrítica, e um projeto que se realiza, projetando sobre o terreno uma ideologia, aquela dos tecnocratas” (LEFEBVRE, 1991, p.118). Os relatos possibilitam apreender o que os equipamentos “conquistados” visaram transpor com segurança, sem impedir o acontecer e o funcionar da obra. Privilegiou-se um consenso, que fomenta uma gestão de empreendimentos tanto públicos quanto privados, sem espaço para uma política que leve a uma práxis socioespacial emancipatória. O que se tem é uma “segregação programada” (LEFEBVRE, 2002), na qual “os valores econômicos não apenas se transformaram definitivamente em hegemônicos como também contaminaram todos os demais valores” (HISSA, 2009, p.27). O discurso, enquanto ideologia, tem garantido uma imutabilidade conservadora: “tornar Minas o melhor lugar para se viver”.

Referências

- AGÊNCIA MINAS. Governador Aécio Neves apresenta projeto do Centro Administrativo do Estado. Disponível em: www.agenciaminas.mg.gov.br Acesso em 04/12/2008.
- ANDRADE, L. T. de. Os condomínios fechados e os novos empreendimentos de Cultura e Lazer em Nova Lima. In: COSTA, H. S. de M. (Org.). *Novas Periferias Metropolitanas: a expansão metropolitana em Belo Horizonte: dinâmica e especificidade no Eixo Sul*. Belo Horizonte: Ed. C/Arte, 2006. p.275-289
- ARENDT, H. A. *Condição Humana*. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 1995, p.31-88.
- AZEVEDO, S. D. e MARES-GUIA, V. R. dos. *Orçamento Participativo como política pública: reflexões sobre o caso de Belo Horizonte*. Caderno CRH. Salvador, 35, p.179-197, jul/dez. 2001.
- BELO HORIZONTE ON LINE. Disponível em: <http://www.bhol.com.br/index.php/2009/02/18/reducao-ipi-venda-de-carros/> Acesso em 01/04/2009.
- BERMAN, M. Tudo que é sólido desmancha no ar – A aventura da Modernidade. São Paulo: Companhia das Letras, 1995, 360 p.
- BRITO, F. e SOUZA, J. A metropolização da pobreza. In: Anais. XI Encontro Nacional de Estudos Populacionais da ABEP. Belo Horizonte: ABEP, 1998, 28p.
- CARLOS, A. F. A. Espaço-tempo na metrópole. São Paulo: Contexto, 2001, 368p.
- COSTA, H. S. de M., REZENDE, L. N. Expansão metropolitana, habitação e a construção de sonhos de consumo: notas a partir do Alphaville. In: Anais. Seminário sobre a economia mineira. Belo Horizonte: UFMG/CEDEPLAR, 2004.
- DAGNINO, E. *Sociedade civil, participação e cidadania: de que estamos falando?* In: MATO, D. (coord). *Políticas de ciudadanía y sociedad civil en tiempos de globalización*. Caracas: FACES, Universidad Central de Venezuela, p.95-110, 2004.
- DAMIANI, A. L. O urbano no mundo da mercadoria. In: CARLOS, A. F. A.; LEMOS, A. I. G. (org). *Dilemas urbanos: novas abordagens sobre a cidade*. São Paulo: Contexto, 2003, 367-369.
- _____. Urbanização crítica e situação geográfica a partir da metrópole de São Paulo. In: CARLOS, A. F. & OLIVEIRA, A. U. de (Org.). *Geografias de São Paulo, Representação e crise da metrópole*. 1ª ed. São Paulo: Contexto, 2004, v. 1, p.19-58.
- _____. Observações de método: Urbanização crítica. Palestra proferida no Instituto de Geociências da UFMG. Belo Horizonte, 29/09/2008.
- FUMEC. Ex-alunos e professor atuam em programa de microeletrônica estadual. Belo Horizonte: 6/10/2006. Disponível em: <http://www.fumec.br/noticias/detalhes.php?notId=44>. Acesso em 30/11/2008.
- GORZ, A. A ideologia social do automóvel. In: LUD, N. (Org.). *Apocalipse motorizado: a tirania do automóvel em um planeta poluído*. São Paulo: Conrad Ed. do Brasil. Coleção Baderna, 2004, p.73- 82.
- GRAN VIVER. Site oficial. Disponível em: www.granviver.com.br. Acesso em 09/12/2008.
- HARVEY, D. *Condição pós-moderna*. São Paulo: Loyola, 1989.
- _____. Espaços Urbanos na Aldeia Global: reflexões sobre a condição urbana no capitalismo do final do século XX. Belo Horizonte: Cadernos Arquitetura e Urbanismo, n.4, p.171-189, 1996.
- _____. A produção capitalista do espaço. São Paulo: Annablume, 2005.
- HISSA, C. E. V. Território de diálogos possíveis. In: RIBEIRO, T. F. e MILANI, C. R. S. (orgs). *Compreendendo a complexidade sócio-espacial contemporânea: o território como categoria de diálogo interdisciplinar*. Salvador: EDUFBA, 18-54, 2009 (no prelo).
- _____. A mobilidade das fronteiras: inserções da geografia na crise da modernidade. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 2002, 316p.
- INSTITUTO HORIZONTES. *Plano de Ações Imediatas para o Vetor Norte*. 2006.

- JORNAL BRASIL DE FATO. A farsa do governo Aécio Neves, muita propaganda e nada de políticas sociais. São Paulo: Edição especial Minas Gerais, 04/05/2007.
- JORNAL HOJE EM DIA. Salto de frota turbina o custo das vagas nas garagens. Belo Horizonte: Caderno Economia, 23/09/2007.
- JORNAL ESTADO DE MINAS. Confins é a cidade que mais cresce no país. Belo Horizonte, 20/12/2007. Economia, p.14.
- JORNAL ESTADO DE MINAS. Inauguração de viadutos na MG-010. Belo Horizonte, 04/04/2007. Caderno Política.
- JORNAL HOJE EM DIA. Famílias discutem indenizações. Belo Horizonte, 19/07/2005.
- JORNAL HOJE EM DIA. Em encontro polêmica sobre indenizações e prejuízos. Belo Horizonte, 08/07/2005.
- JORNAL HOJE EM DIA. Linha Verde desapropria 797 domicílios. Belo Horizonte, 07/07/2005.
- JORNAL HOJE EM DIA. Linha Verde terá duas novas obras com investimentos de R\$ 9 milhões. Belo Horizonte, 21/02/2006. Minas, p.15.
- JORNAL O TEMPO. Desapropriação atrasa Linha Verde. Belo Horizonte, 15/02/2006. Cidades, p.B3.
- JORNAL O TEMPO. Desapropriados resistem em sair de BH. Belo Horizonte, 21/07/2005.
- JORNAL O TEMPO. Grupo discute remoção na Cristiano Machado. Belo Horizonte, 20/07/2005.
- KUBITSCHKEK, J. Estudos realizados em 1955. In: KUBITSCHKEK, J. Por que construí Brasília. 2ª ed, Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2002.
- LEFEBVRE, H. Revolução urbana. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2002, 178p.
- _____ . O Direito à Cidade. São Paulo: Editora Documentos, 1991, 145 p.
- MARTINS, J. de S. A sociabilidade do homem simples. S. Paulo: Hucitec, 1999. 210p.
- MARTINS, S. A metropolização em Belo Horizonte: apontamentos para uma pesquisa sobre a reprodução social. In: CARLOS, A. F. A. & LEMOS, A. I. G. (Org). Dilemas urbanos: novas abordagens sobre a cidade. 1 ed. São Paulo: Contexto, 2003, p.398-409.
- MARX, K. Manuscritos econômico-filosóficos. São Paulo: Martin Claret, 2004
- MCLELLAN, D. A ideologia. Lisboa: Ed. Estampa, 1987, 151 p.
- MONTE-MÓR, R. L. Belo Horizonte: A cidade planejada e a metrópole em construção. In: MONTE-MÓR, R. L. et al. Belo Horizonte: espaços e tempos em construção. Belo Horizonte: PBH, CEDEPLAR, 1994.
- MOUFPE, C. Democracia, cidadania. Política e Sociedade – Revista de Sociologia Política, Florianópolis, v. 01, n.03, p.11-26, out. 2003.
- PEREIRA, Antônio G. R. A reestruturação do Vetor Norte da RMBH e suas implicações no município de Pedro Leopoldo. Monografia (Graduação em Geografia) - Universidade Federal de Minas Gerais. Belo Horizonte, 2008, 68 p.
- PREFEITURA MUNICIPAL DE BELO HORIZONTE. Estudo de Impacto Ambiental. Interseções na Avenida Cristiano Machado Linha Verde. Belo Horizonte: J. A. Empreendimentos, 2005.
- _____ . Plano de Remoção e Reassentamento – PRR. Interseções na Avenida Cristiano Machado Linha Verde. Belo Horizonte: URBEL, 2005.
- _____ . Relatório de Impacto Ambiental – RIMA. Interseções na Avenida Cristiano Machado Linha Verde. Belo Horizonte: J. A. Empreendimentos, 2005.
- RIBEIRO, L. C. Q. Metrôpoles: entre a coesão e fragmentação, a cooperação e o conflito. São Paulo: Ed. Fundação Perseu Abramo, 2004, 431p.
- SANTOS, Milton. A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção. 4ª.ed. São Paulo: EDUSP, 2006 [1996].
- SEABRA, O. C. L. Urbanização e fragmentação. Cotidiano e vida de bairro na metamorfose da cidade em metrópole, a partir de estudo do bairro do Limão. 2003. 453 p. Tese (Livre-docência em Ciências Humanas: Geografia) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, São Paulo.

SEDE. Secretaria de Estado de Desenvolvimento Econômico. Disponível em: www.desenvolvimento.mg.gov.br/index.php?option=com_content&task=view&id=31&Itemid=45 Acesso em 03/12/2008

SEPLAG/PMDI. Plano Mineiro de Desenvolvimento Integrado 2007-2023. Belo Horizonte, 2007, 49p.

SEPLAG. Secretaria de Estado de Planejamento e Gestão de Minas Gerais. Estudo de Impacto Ambiental do CAMG. Disponível em www.planejamento.mg.gov.br Acesso em 18/11/2008.

SEPLAN. Secretaria de Estado do Planejamento e Desenvolvimento. Disponível em www.desenvolvimento.mg.gov.br Acesso em 02/12/2007.

SETOP. Secretaria de Estado de Transportes e Obras Públicas. Disponível em: <http://www.transportes.mg.gov.br/index.php/banco-de-noticias/1-banco-de-noticias/339-festa-marca-a-inauguracao-do-conjunto-boulevard-arrudas.html> Acesso em 20/11/2008.

SILVA, L. R. Doce dossiê de B.H. Belo Horizonte: BDMG Cultural, 1998.

TEIXEIRA, J. G. e SOUZA, J. M. de. Espaço e sociedade na grande BH. In: GODINHO, M. H. de L., MENDONÇA, J. G. de (org.). População, espaço e gestão na metrópole: novas configurações, velhas desigualdades. Belo Horizonte: PUCMINAS, 2003, p.19-42.

VAINER, C. B. Pátria, empresa e mercadoria: notas sobre a estratégia discursiva do Planejamento Estratégico Urbano. In: ARANTES, O. et al. A cidade do pensamento único: desmanchando consensos. Petrópolis: Vozes, 2000, p.75-104.