



O PODER DE ARRASTE DOS INVESTIMENTOS PÚBLICOS NA REGIÃO DE VENDA NOVA E SUAS ARTICULAÇÕES VIÁRIAS

Msc., Arq.^a Urbanista Amélia Maria da Costa Silva
Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte S/A – BHTRANS.
Av. Engenheiro Carlos Goulart, N.º 900, Buritis - Belo Horizonte (fone: 3379.5769).
Ameliacosta6@gmail.com - amellia@pbh.gov.br – FAX: 3379-5660

RESENHA: O eixo de expansão NORTE de Belo Horizonte é uma área focada pelo Estado, conjuga interesses do capital imobiliário influenciado pela legislação urbanística que prolongaram seu crescimento, deflagrando um processo de empreendedorismo do Estado no urbano, com “poder de arraste” dos investimentos em infra-estrutura, atraindo outros investimentos.

PALAVRAS-CHAVES: Planejamento Urbano - Gestão Urbana – Política Urbana - Gerenciamento da Mobilidade Urbana – Trânsito

I - OBJETIVO

Este trabalho tem como objetivo analisar esse processo de transformação e explosão da especulação imobiliária na Região de Venda Nova – na década (2001 – 2011), no período de vigência do Estatuto da Cidade e apresenta diretrizes para a concepção de projeto viário da rua Padre Pedro Pinto pela BHTRANS/GEPRO para tratar algumas transposições e articulações viárias na área.

II – JUSTIFICATIVA

A discussão teórico-conceitual sobre o Vetor Norte da RMBH¹ se caracteriza como um suporte relevante na pesquisa e formação de um banco de dados para subsidiar as propostas de intervenções viárias, bem como para o entendimento da descontinuidade do processo de gestão urbana da cidade. Com a aprovação de nova Lei², alterando a Legislação Urbanística do Município de Belo Horizonte, será retomada a elaboração dos Planos Diretores Regionais. A Região de Venda Nova será considerada como um “piloto” para a elaboração desse instrumento básico de desenvolvimento urbano.

O trabalho está dividido em três partes:

A primeira parte apresenta uma caracterização do Vetor Norte, um breve histórico sobre a Região de Venda Nova e diretrizes que nortearam um projeto viário concebido pela BHTRANS/GEPRO para tratar algumas transposições e articulações viárias.

A segunda se refere aos aspectos da Legislação Urbanística do Município de Belo Horizonte e suas alterações contendo diretrizes para o Vetor Norte de Belo Horizonte.

A terceira e última parte apresenta uma contextualização sobre o poder do arraste dos investimentos públicos e a especulação imobiliária no Eixo do Vetor Norte de BH,

¹ Região Metropolitana de Belo Horizonte

² A Lei Nº 9959, de 20 de julho de 2010, contém alterações na Legislação Urbanística Municipal: Plano Diretor - Lei nº 7.165/96; LPOUS - Lei nº 7.166/96; Lei nº 8.137/00; Legislação da ADE da Pampulha - Lei nº 9.037/05. Originou-se do Projeto de Lei Nº 820/09 (Autoria: do Executivo. O PL 820/09 foi resultado de 4 meses de debates ocorridos no âmbito da III Conferência Municipal de Política Urbana).

importante eixo de ligação da Capital com os municípios da Região Metropolitana e as repercussões desse processo na Região de Venda Nova.

III - CARACTERIZAÇÃO DO VETOR NORTE

Os Municípios envolvidos e a formação do VN da RMBH

A partir do centro metropolitano, a *dimensão territorial* do que chamamos Vetor Norte da RMBH, envolve os seguintes municípios:

Belo Horizonte (sede da região metropolitana) e o setor norte do município, abrangendo as regionais Pampulha, Venda Nova, Leste, Noroeste, Norte e Nordeste); Ribeirão das Neves; Santa Luzia (especialmente a região de São Benedito); Esmeraldas (parte do município situada na bacia do Ribeirão da Mata); Vespasiano; São José da Lapa; Pedro Leopoldo; Matozinhos; Capim Branco; Confins; Lagoa Santa; Jaboticatubas (parte do município junto ao Rio das Velhas); Betim (Vargem das Flores ao longo do Anel Viário de Contorno Norte); Sabará (ao longo do Anel Viário de Contorno Norte) – Figuras 1 e 2.

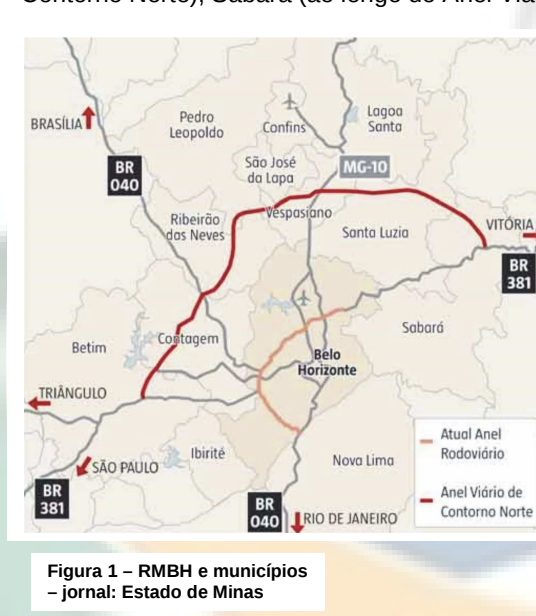


Figura 1 – RMBH e municípios
– jornal: Estado de Minas

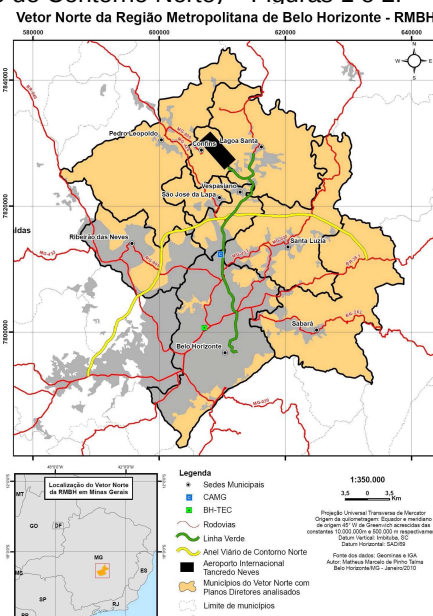


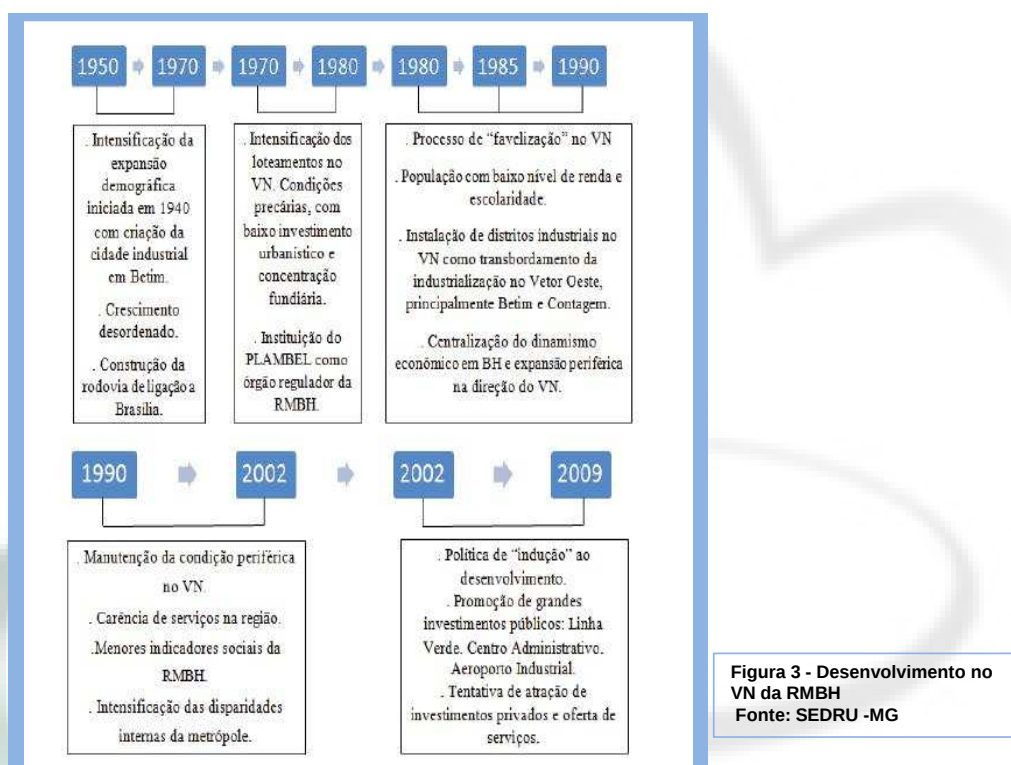
Figura 2. sedes municipais do VN da RMBH - PLANOS DIRETORES E POLÍTICAS TERRITORIAIS: Uma reflexão a partir do VN da RMBH- p.9.

A dimensão territorial do processo de metropolização da RMBH refere-se principalmente ao que se pode chamar de processos socioespaciais.

“Por processos socioespaciais entende-se aqueles que cobrem um amplo espectro que tem início com a produção espacial do espaço no capitalismo, passando pelas formas de sua estruturação funcional e territorial (social) e chegando às formas de intervenção sobre esta estruturação, especialmente pelo poder público, por meio do planejamento e gestão” (COSTA, 2005:29).

O VN da RMBH é historicamente marcado pelas menores taxas de desenvolvimento e dinamismo econômico de toda RMBH, apresentando uma população majoritariamente de baixa renda e com baixos níveis de escolaridade (PBH, 2008; SEDRU, 2009). Com base

no estudo de Impacto de Vizinhança elaborado previamente à instalação do novo Centro Administrativo do Estado – CAMG (MINAS GERAIS, 2006) e demais relatórios produzidos pelo poder público, uma linha cronológica resume o desenvolvimento histórico do VN, apresentada abaixo na Figura 3.



Com a criação do Complexo da Pampulha na cidade de Belo Horizonte, na década de 1950, empreendimento do Estado que buscava resgatar o caráter simbólico de Belo Horizonte, como cidade moderna e progressista³, através de investimentos em ativos ambientais e culturais, surge a ocupação e o desenvolvimento do Vetor Norte.

O eixo norte pode ser segmentado em quatro trechos distintos, em função das características de sua ocupação e dos processos que presidem sua organização: o primeiro, trata-se dos trechos correspondentes às Avenidas Antônio Carlos e Cristiano Machado, entre o centro metropolitano e o Anel Rodoviário; o segundo segmento corresponde à região da Pampulha, do bairro São Francisco, junto do Anel Rodoviário,

³ Além dos aspectos arquitetônicos modernistas, foram estabelecidas normas urbanísticas específicas para a região, com restrições para as dimensões mínimas de lotes (1.000 m²) e limitações para usos não residenciais, admitindo-se apenas uso residencial unifamiliar. Inicialmente, o dinamismo dessa região se sustentou na acessibilidade criada com a abertura da Av. Antônio Carlos e na concentração de grandes equipamentos institucionais como o Complexo Turístico da Pampulha, o Campus da UFMG, o Aeroporto da Pampulha, o Zoológico, o Mineirão, Horto Florestal e as instalações da RFFA no Horto e na atração que exercia a região Cársica de Lagoa Santa, na época já um pólo de interesses científico, paisagístico, turístico e de lazer.



até o bairro Itapoã, ao norte da barragem da Pampulha; o terceiro, seria o constituído pelas regiões polarizadas pelo centro metropolitano de Venda Nova e o quarto, seria o da região Cárstica, polarizada pelo Aeroporto Internacional Tancredo Neves (Figura 1).

O Estado de Minas Gerais propôs um Plano de Ações Imediatas para o Vetor Norte da RMBH por meio do Grupo de Governança Metropolitana, na realidade, prioritariamente, é um recorte do Programa de Desenvolvimento e Gestão da RMBH, objeto do Termo de Parceria assinado entre a Secretaria de Estado de Desenvolvimento Regional e Política Urbana e o Instituto Horizontes, resgatando a discussão das metrópoles.

A rigor, o Plano de Ações Imediatas considera as seguintes dimensões na abordagem dos processos que ocorrem no Vetor Norte: *a ampliação da acessibilidade local e regional, o desenvolvimento de empreendimentos de inovação tecnológica, a preservação de ativos ambientais, culturais e científicos e a gestão compartilhada a ser construída por meio de processos participativos.*

IV - BREVE HISTÓRICO SOBRE A REGIÃO DE VENDA NOVA E SEU ENTORNO

A Região de Venda Nova faz limite com as regionais Norte e Pampulha e com os municípios de Ribeirão das Neves e Vespasiano. Possui 31 bairros e 16 vilas.

Desenvolveu-se, ao longo de tempo, de forma autônoma, criando uma outra cidade dentro da Capital. Desde a década de 1950, sua ocupação se intensifica e vários bairros foram surgindo. Todavia, a década de 1970 é um marco no tocante aos investimentos públicos. Além disso, Venda Nova ganha um caráter de cidade dormitório (Grande parte da população saía para trabalhar no Centro de BH e em cidades da RMBH) e, devido a seu espraiamento, pode ser chamada de a “Grande Venda Nova”(grifo meu).

Possui uma centralidade interessante em suas especificidades e se configura como uma área de apoio aos inúmeros fragmentos urbanos em suas bordas, além de ser área de atravessamento para a Região de Ribeirão das Neves e outros municípios da Região Metropolitana de Belo Horizonte – RMBH e do Estado, a exemplo da utilização da rua Padre Pedro Pinto⁴ pelos moradores da Pampulha para acessar o Centro de Abastecimento de Minas Gerais – CEASA/MG e a cidade de Sete Lagoas, passando por Ribeirão das Neves.

A área apresenta grande potencial de ocupação, devido à baixa densidade de edificação. É uma das áreas com baixa condições de serviços (incluindo transportes) e de infraestrutura urbana. O sistema viário adjacente e de ligação com a Av. Cristiano Machado⁵ apresenta-se precário em termos de pavimento, geometria e sinalização. A mobilidade urbana⁶ é bastante comprometida, envolvendo a questão de transportes e alternativas viárias e de tratamento para pedestres. O sistema viário de ligação e de articulação com as áreas vizinhas à Região de Venda Nova, bem como entre seus bairros são limitadas e a macroacessibilidade é realizada, inevitavelmente, por meio da Av. Cristiano Machado (Linha Verde – Figura 4) e da rua Padre Pedro Pinto com limitações físicas de acessibilidade.

⁴ A sua extensão é de, aproximadamente, 6 km. Começa na esquina da Rua Acre com Avenida Civilização e termina na Avenida D. Pedro I. Corta vias importantes, como as Avenidas Vilarinho e Elias Antônio Issa e rua José Martins de Souza, passando pelos bairros Candelária, Letícia, Piratininga, São João Batista e Lagoinha.

⁵ Principal corredor da Região Norte de Belo Horizonte, sendo também importante para as regiões Nordeste, Pampulha e Venda Nova. É uma das vias mais largas de Belo Horizonte, tendo uma pista central reservada para ônibus e quatro pistas de ida e volta. Começa no Túnel Lagoinha-Concórdia, único da cidade, e termina na MG-10 (que conecta a cidade ao Aeroporto Internacional Tancredo Neves, no município de Confins).

⁶ É o conjunto de deslocamentos de pessoas e bens, com base nos desejos e necessidades de acesso ao espaço urbano, por meio da utilização dos diversos modos de transportes.

Dessa forma, a partir de 1990, a região já crescia, com incremento nas décadas subseqüentes em suas atividades econômicas, a implantação do Distrito Industrial de Venda Nova e, recentemente, com a implantação do Centro Administrativo do Estado – CAEMG (Figura 5), localizado na Região Metropolitana de Belo Horizonte – RMBH, a 15 km de Lagoa Santa e da Linha Verde– Av. Cristiano Machado (Figura 4).

A implantação das obras referentes ao projeto da Linha Verde foi iniciada no final de 2005, pelo governo do Estado de Minas Gerais. É o maior conjunto de obras viárias em Belo Horizonte e região metropolitana nas últimas décadas. O empreendimento inclui intervenções nas avenidas Andradas e Cristiano Machado e na Rodovia MG-010. Caracteriza-se como uma via de trânsito rápido, com 35,4 km de extensão, ligando o centro de BH ao Aeroporto Internacional Tancredo Neves - Confins. Beneficia mais de 3,5 milhões de pessoas, em quase 100 bairros de BH e mais de dez municípios. As obras foram realizadas em três etapas: a *cobertura* de uma extensão de 1,4 km do Ribeirão Arrudas, entre a alameda Ezequiel Dias e a rua Rio de Janeiro; a *intervenção* na avenida Cristiano Machado, entre o túnel Tancredo Neves e o término da rodovia MG-010, numa extensão de 12 km; a *duplicação e restauração* de uma extensão de 22 km da rodovia MG-010, entre o viaduto sobre a avenida Pedro I (Belo Horizonte) e o acesso ao Aeroporto Internacional Tancredo Neves.

<http://www.bhtrans.pbh.gov.br/portal/page/portal/portalpublico/Imprensa> - Publicação: 31/10/2009



Figura 4: Vetor Norte: Obras viárias



Figura 5: Centro Administrativo do Estado de Minas Gerais

Nesse processo, Venda Nova foi impactada pelas expectativas, demandas e os efeitos das alterações na economia do lugar: aumento das encomendas no comércio, bancos, locação e compra de moradias, com alterações significativas no mercado de terras, procura por mão de obra qualificada, problemas de circulação e articulação viária (já existente) e, sobretudo, na infra-estrutura de transportes. Além desses aspectos, as mudanças advindas desse “novo eixo de poder” requer e requererá uma maior e melhor estrutura de urbanização e serviços, além de sua ampliação e aprimoramento: COPASA, CEMIG, TELEMAR, dentre outros, como uma gestão urbana voltada para suas especificidades.

Venda Nova apresenta uma situação peculiar com relação a sua população. De acordo com os dados do Censo 2010 do IBGE, Venda Nova possui uma população de 658.317 habitantes, sendo 313.805 mulheres e 344.512 homens.



DIRETRIZES PARA A CONCEPÇÃO DE PROJETO VIÁRIO DA RUA PADRE PEDRO PINTO PARA TRATAR ALGUMAS TRANSPOSIÇÕES E ARTICULAÇÕES VIÁRIAS EM VENDA NOVA (Nº de PROJETO: 3HVFS – 0009/10 – Rua Padre Pedro Pinto. Acervo Técnico da GEPRO/BHTRANS)

Nessa perspectiva de mudanças na Região de Venda Nova e do “poder de arraste” dos investimentos públicos, a população moradora dos bairros Letícia, Cenáculo, Rio Branco, Maria Helena e suas adjacências, influenciada pela expectativa de crescimento econômico e junto com ele os problemas já existentes, inclusive na circulação viária, incrementados por esse processo, tiveram suas solicitações atendidas com um projeto de tratamento viário da Rua Padre Pedro Pinto e adjacências. Trata-se de projeto priorizado pela diretoria executiva da BHTRANS, a partir de demandas da comunidade, por meio do registro de R's⁷, Câmara de Vereadores e Secretaria de Administração Regional Municipal – SARMU.

As diretrizes consideradas na proposta objetivam melhorar as condições de acessibilidade⁸, de segurança viária nos atravessamentos, transposições e articulações na área de estudo do projeto, bem como com os bairros dessa regional e as áreas urbanas adjacentes, com ênfase na circulação viária e segurança do pedestre e, ainda, incorporar uma política de restrições de tráfego de caminhões na rua Padre Pedro Pinto.

Uma outra filosofia incorporada à proposta é a garantir a microacessibilidade aos equipamentos e serviços públicos, a partir da macroacessibilidade que é realizada basicamente pelos dois eixos viários na região de Venda Nova, a Av. Vilarinho e a rua Padre Pedro Pinto, ambas apoiadas pela importante função de ligação do VN da RMBH realizada pela Av. Cristiano Machado (Linha Verde). A região apresenta grande entraves em relação à articulação das áreas e, ainda, de sistema viário alternativo.

IV – ASPECTOS DA LEGISLAÇÃO URBANÍSTICA MUNICIPAL E AS DIRETRIZES PARA O VETOR NORTE⁹

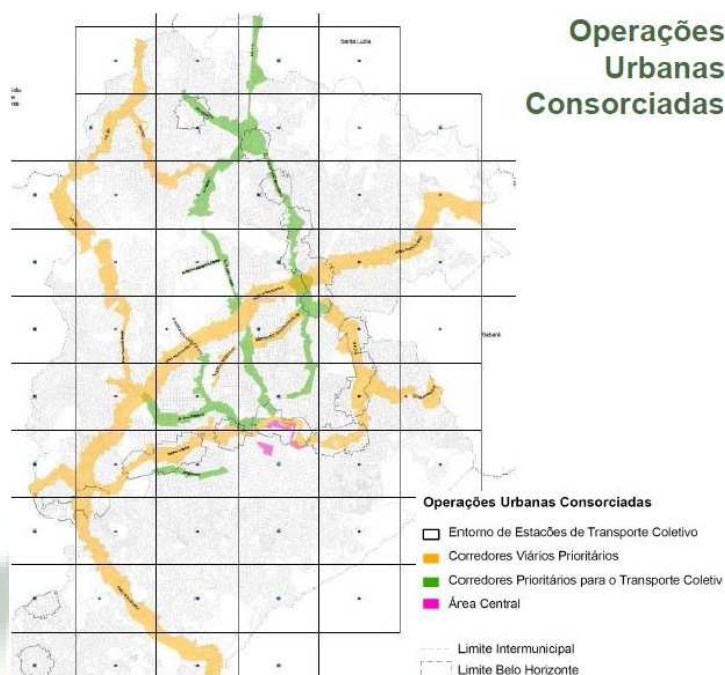
A Lei nº 9.959/10 promove alterações nos seguintes instrumentos legais do Município: No Plano Diretor - Lei nº 7.165/96; LPOUS - Lei nº 7.166/96; Lei nº 8.137/00; Legislação da ADE da Pampulha - Lei nº 9.037/05. Dentre os vários temas da nova lei, podemos destacar: *Instituição de instrumentos de política urbana previstos no Estatuto da Cidade e atualização dos já existentes; Previsão de intervenções urbanísticas estruturantes em pontos estratégicos do município; Busca pela desaceleração do processo de adensamento construtivo da cidade; Flexibilização da instalação dos usos não residenciais no município; Instituição do EIV, como forma de simplificação do licenciamento de atividades com repercussões preponderantemente urbanísticas; Instituição das Áreas de Especial Interesse Social; Flexibilização da instalação de usos não residenciais nas ADEs da Pampulha e do Belvedere; Previsão de Operações Urbanas nas seguintes áreas: Braúnas, Avenida Barão Homem de Melo, Assembléia Legislativa, Savassi e Isidoro. A classificação viária quanto à permissividade de usos: vias na ZCBA e ZCVN corresponderá à VM (Via de Caráter Mista).*

⁷ R's – Registros de solicitações de serviços feitos pela comunidade à BHTRANS que são utilizados como referência de dados para os projetos de tratamentos viários.

⁸ **Acessibilidade** - significa "... a condição do indivíduo se movimentar, locomover e atingir um destino desejado, dentro de suas capacidades individuais", isto é, realizar qualquer movimentação ou deslocamento por seus próprios meios... (site: ministério das cidades – (<http://www.cidades.gov.br/secretarias-nacionais/transporte-e>))

⁹ **Lei especial para Vetor Norte** – Sob os termos de uma lei especial, a PBH irá coordenar, com a participação de moradores, empresas privadas e proprietários, a implantação de medidas para melhorar a infraestrutura, serviços básicos, proteção do meio ambiente, entre outros pontos.

A proposta da Prefeitura Municipal de Belo Horizonte – PBH, constante do projeto de lei do Executivo que alterou o Plano Diretor e a Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo, inclui a região como zona de *Operação Urbana Consorciada* (Figura 6).



O Plano Diretor delimitou área para futuras Operações Urbanas Consorciadas: Além do Vetor Norte, o projeto de lei do Executivo classifica dessa forma o *entorno de corredores viários e de transporte coletivo prioritários, regiões centrais preferenciais para o Plano de Reabilitação do Hipercentro, assim como as áreas localizadas a um raio de 600m das estações de transporte coletivo.*

FIGURA 6 - Fonte: PBH

Dentre os instrumentos de Política Urbana, temos as Operações Urbanas, que na nova lei passam a ser classificadas em *Operações Urbanas Simplificadas* e *Operações Urbanas Consorciadas*, estas últimas empregadas nas hipóteses de intervenções urbanísticas estruturais.

A lei não inclui as Operações Urbanas Consorciadas¹⁰, mas apenas áreas definidas para futuras OUC; Nessas áreas, há parâmetros urbanísticos provisórios, restritivos, que se sobrepõem aos do zoneamento. Objetivo: evitar o crescimento desordenado das diversas áreas, de modo a tornar eficazes as futuras Operações Urbanas; *Em caso de sobreposição de áreas para Operações Urbanas, vale sempre o parâmetro mais restritivo*

¹⁰ Como Instrumento previsto no Estatuto das Cidades, lei federal de 2001, que regula o uso da propriedade urbana, as *operações urbanas consorciadas* ainda não faziam parte do Plano Diretor de BH. Passados 10 anos da vigência desse instrumento e considerando que parte desses instrumentos urbanísticos veio com a Constituição de 1988, observa-se que, a adoção dos mesmos pelos municípios assumiu um caráter facultativo. Assim, o processo caminha com um certo atraso, inclusive na *recuperação dos resultados dos investimentos públicos previsto nesse instituto*. O mecanismo das operações urbanas consorciadas é uma delimitação em lei para alterar disposições urbanísticas de uma região.. A intenção da PBH foi dotar a área de infraestrutura e de instrumentos legais antes que ela seja ocupada desordenadamente para evitar que a promessa de prosperidade se transforme em caos urbano, que já apresenta seus primeiros sinais.



Operação Urbana nas áreas em reestruturação no VN da RMBH

Foram delimitados os seguintes objetivos: Ordenar a ocupação do solo¹¹, visando a estruturar nova centralidade no entorno da Cidade Administrativa do Estado de Minas Gerais; assegurar condições para a expansão do uso institucional de interesse público, complementar às atividades da Cidade Administrativa do Estado de Minas Gerais; garantir a proteção e a valorização do patrimônio arquitetônico, cultural e paisagístico; ordenar o crescimento urbano na região; permitir a implantação de equipamentos estratégicos para o desenvolvimento urbano; implantar espaços públicos; ampliar e melhorar a rede viária estrutural e local; proteger as áreas de fragilidade ambiental; otimizar as áreas envolvidas em intervenções urbanísticas de porte.

Foi proposta, ainda, uma organização:

- Divisão da área em 4 sub-áreas: Áreas de Influência Direta; Indireta; de Proteção Ambiental Paisagística e de Proteção Institucional.
- Regras específicas para cada sub-área, que se sobrepõem àquelas do zoneamento.

V – O PODER DO ARRASTE DOS INVESTIMENTOS PÚBLICOS E ESPECULAÇÃO IMOBILIÁRIA NO EIXO DO VETOR NORTE

Os investimentos públicos e seus impactos nas grandes cidades e metrópoles brasileiras é uma realidade inelutável. O eixo de expansão NORTE do Município de Belo Horizonte, (VN), caracteriza-se como uma área focada pelo Estado, que numa conjunção de interesses com o capital imobiliário e com os empresários da construção civil, influenciado pela legislação municipal que incorpora diretrizes que favorecem esse vetor, *prolongou* o crescimento da cidade nesse eixo, deflagrando um processo que reforça a filosofia contida na legislação, caracterizando uma corrente de empreendedorismo do Estado no urbano, associado ao empreendedorismo da iniciativa privada e, ainda, a ocorrência de um “*poder de arraste*” dos investimentos em infra-estrutura, atraindo outros investimentos, defendido por DRAIB (2005).

DRAIB (2005) argumenta sobre a existência de investimentos em grandes infra-estruturas que tendem a provocar efeitos perversos: desvalorização do imóvel, incentivos à saída de moradores proprietários e locatários e, também, a ocorrência de um “poder de arraste”. Esse processo precisa ser observado e analisado pelo poder público, seus organismos e a sociedade civil considerando os novos instrumentos para a política urbana brasileira, previstos nas diretrizes gerais do Estatuto da Cidade.

Esse aspecto há que ser considerado na produção do espaço urbano, quando uma simples informação de que há uma previsão de investimentos pelo poder público, concomitantemente, o capital privado se organiza e, assim, uma série de novos investimentos são atraídos para a região, promovendo uma série de externalidades, principalmente em relação a transportes e uso e ocupação do solo urbano. Dessa forma, na região de Venda Nova (parte do Vetor Norte) e em suas adjacências, o capital imobiliário produziu seus resultados. Uma grande especulação imobiliária foi alavancada a partir das obras públicas e implantações de alguns equipamentos.

O Vetor Norte de Belo Horizonte não só abriga o Centro Administrativo do Governo do Estado de Minas Gerais – CAEMG, mas é, hoje, uma área que conjuga, fundamentalmente, os interesses das atividades comerciais e imobiliárias. Com a

¹¹ A região foi dividida em zonas de proteção ambiental, com restrições máximas de urbanização, proteção institucional, que abrange a sede administrativa, além de zonas de proteção direta e indireta. Cada uma obedece a regras de construção, assim como coeficientes de aproveitamento (área a ser construída em relação à metragem do terreno), que vão de 0,05 a 1.



implantação do CAEMG, em meados de 2010, essa área de ações especiais incluiu a Cidade Administrativa do governo do estado, que recebeu o impacto de, aproximadamente, 16 mil servidores públicos, e parte das regionais Norte e Venda Nova. (http://www.uai.com.br/htmls/app/noticia173/2009/10/31/noticia_minas,i=134071/PBH+QUER+CRESCIMENTO+ORDENADO+NO+VETOR+NORTE.shtml).

V – RESULTADOS/CONCLUSÕES

O Estatuto da Cidade, Lei N° 10.257, de 10 de Julho de 2001, estabelece a obrigatoriedade do poder público, como principal agente do processo de gestão urbana e, no Capítulo I, Diretrizes Gerais, Art. 2º dispõe:

“A política urbana tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana, mediante as seguintes diretrizes gerais:

“I – garantia do direito a cidades sustentáveis, entendido como o direito à terra urbana, à moradia, ao saneamento ambiental, à infra-estrutura urbana, ao transporte e aos serviços públicos, ao trabalho e ao lazer, para as presentes e futuras gerações;

V – oferta de equipamentos urbanos e comunitários, transporte e serviços públicos adequados aos interesses e necessidades da população e às características locais”;

Essa perspectiva encontra suas conexões com as determinações da Mobilidade Urbana Sustentada para BH e seus princípios de Acessibilidade, Segurança, Eficiência, Qualidade de Vida, Dinamismo Econômico, Ação Integrada e Inclusão social, em curso na cidade com uma série de ações sendo implementadas. Por outro lado, conclui-se que a análise desse processo, envolvendo o eixo de expansão Norte e a área de estudo, é extremamente denso e com repercussão na questão da qualidade de vida da população e da mobilidade urbana. A proposta técnica de uma concepção viária, em busca de melhoria e solução para algumas transposições e articulações viárias entre bairros e de acesso aos equipamentos e serviços públicos é apenas um fragmento de uma grande intervenção a ser realizada na região.

Com a entrada em operação do CAEMG, as externalidades e impactos ainda estão sob a tutela de um monitoramento que necessita ser realizado, pois sabe-se muito pouco das suas repercussões na região. Com a implementação do Plano Regional de Venda Nova, há possibilidades de se estabelecer diretrizes para a região, no sentido de propor uma gestão urbana específica para a região da “grande Venda Nova”.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- . Análise comparativa dos planos diretores do Vetor Norte da RMBH: a dimensão territorial - elaborado para a PBH. (IGC/UFMG – IPPUR/UFRJ, 2008).
- . COMPANS, Rose. EMPREENDEDORISMO URBANO. Entre o discurso e a prática. São Paulo: Editora UNESP, 2005.
- . COSTA, G.M. Análise comparativa de processos socioespaciais: contribuições metodológicas a partir da teoria e de resultados de pesquisas. Geographia, v.13, p.29 – 47, 2005.
- . DRAIB, Sônia. O “poder de arraste” dos investimentos em infra-estrutura urbana. In: A integração das políticas na região metropolitana. Assembléia Legislativa. São Paulo, 2005.
- . VETOR NORTE DA RMBH – Programa de Ações Imediatas. Programa de Desenvolvimento e Gestão da Região Metropolitana de Belo Horizonte. Governo de Minas. Instituto Horizontes.