



UNIVERSIDADE FEDERAL DE UBERLÂNDIA
INSTITUTO DE GEOGRAFIA



Programa de Pós-Graduação em Geografia
Área de Concentração: Geografia e Gestão do Território

GRASIELI ADRIANA SOUZA PEREIRA

DE BELO HORIZONTE A CONFINS:
A reconfiguração espacial metropolitana e a tipicidade do lugar

UBERLÂNDIA
2011

GRASIELI ADRIANA SOUZA PEREIRA

DE BELO HORIZONTE A CONFINS:
A reconfiguração espacial metropolitana e a tipicidade do lugar

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação
em Geografia da Universidade Federal de Uberlândia,
como requisito à obtenção do título de Mestre em
Geografia.

Área de concentração: Geografia e Gestão do Território.

Orientador: Prof. Dr. Rosselvelt José Santos

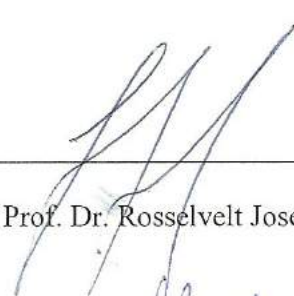
Uberlândia
2011

UNIVERSIDADE FEDERAL DE UBERLÂNDIA

Programa de Pós-Graduação em Geografia

GRASIELI ADRIANA SOUZA PEREIRA

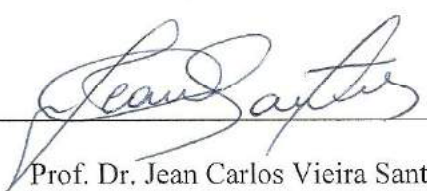
DE BELO HORIZONTE A CONFINES: A RECONFIGURAÇÃO ESPACIAL
METROPOLITANA E A TIPICIDADE DO LUGAR



Prof. Dr. Rosselvelt José Santos (Orientador) - UFU



Profª. Drª. Carmen Lúcia Costa – UFG



Prof. Dr. Jean Carlos Vieira Santos - UEG

Data: 05 / 09 de 2011

Resultado: Aprovada

AGRADECIMENTOS

Nesta trajetória quero, primeiramente, agradecer a Deus por me guiar, me conceder sabedoria e tornar esta pesquisa possível, mesmo com tantos desafios.

Agradeço aos meus familiares pelo apoio e compreensão nos momentos difíceis.

Agradeço, especialmente, à minha irmã Glêicia Cristina pelo apoio incondicional, pois mesmo sabendo que eu não tinha mais forças, ela não me deixou desistir e, dessa forma, contribuiu muito, ajudando em minhas tarefas cotidianas e na leitura desse trabalho. Muito obrigada!

Agradeço ao orientador, professor Rosselvelt José Santos, pelo apoio, paciência e solidariedade, por deixar chegar ao final, pelo estímulo e por ter apostado em meu trabalho. Agradeço-te, também, pelas excelentes aulas ministradas ao longo do curso.

Ao meu filho amado, Adecleiber, quero pedir desculpas pelos acidentes ocorridos nesta trajetória, pela pressa e falta de tempo e atenção.

Ao José Martins, por me guiar nessas andanças da pesquisa, que mesmo sem compreender, ajudou indiretamente neste trabalho.

À minha mãe, Edmêe, por estar disponível para alegrar minha criança nos momentos difíceis.

Ao Anderson, por me fornecer alguns dados relevantes deste trabalho.

Ao saudoso Luizinho, que colaborou com as pesquisas históricas, dando informações muito importantes para o desempenho deste trabalho.

Agradeço aos membros da banca de qualificação, os professores Julio Ramires, Geisa Daise e Rita de Cássia, pelas contribuições enriquecedoras.

Agradeço aos membros da banca de defesa, os professores Carmem Costa, Jean Carlos, Júlio Ramires e Leomar Tiradentes.

Agradeço a todos os funcionários do Instituto de Geografia, em especial, Dilza e Cynara, pela presteza e atenção de sempre.

Agradeço a todos os amigos, dentre os quais, Márcia, por estar sempre disponível na elaboração dos mapas, e Flávia, pelas palavras de estímulo.

Agradeço, finalmente, a todos os colegas de curso, do Laboratório de Geografia, pela amizade, descontração e apoio no decorrer do curso.

CERRADO

Deus
escreve
certo
por
lenhas
tortas

Joaquim Pedro Barbosa

RESUMO

A metrópole é uma área dinâmica e complexa, cujo papel importante desempenhado por ela é o de atender às demandas por prestação de serviços, comércio, educação e infraestrutura. A expansão das metrópoles torna-se a preocupação de muitos estudiosos, pois está diretamente ligada ao crescimento dos pequenos municípios, que podem ainda ser afetados pela proliferação de favelas e a ausência de infraestrutura, descaracterizando o modo de vida das pequenas cidades, o que possibilita o surgimento de novas territorialidades. A necessidade de novas áreas para viabilizar o crescimento urbano levou as forças políticas e econômicas da metrópole Belo Horizonte ao município de Confins para iniciar o projeto de construção do Aeroporto Internacional Tancredo Neves, na década de 1980. Tal fator gerou muitos conflitos políticos e problemas ambientais devido à distância do mesmo em relação à metrópole e por ser uma região na qual predomina o relevo cárstico. Porém, apesar dessas adversidades, o Aeroporto foi instalado nesta localidade. A área de estudo do presente trabalho localiza-se ao norte da capital mineira, no município de Confins, onde se encontra instalado o Aeroporto Internacional Tancredo Neves. Essa região tende a apresentar um novo dinamismo com importantes implicações e desdobramentos sobre o modo de vida dos moradores, desencadeado pelo processo de urbanização que incidiu no local. Novos projetos governamentais direcionados a essa região estão sendo previstos e executados, como a criação de uma malha viária para facilitar o acesso ao Aeroporto e a proposição de se criar um parque tecnológico. O objetivo deste trabalho é estudar a influência da construção deste equipamento urbano na pequena cidade de Confins. Para isso, pretende-se evidenciar as especificidades do lugar, analisar o modo de vida da população e as melhorias urbanas decorrentes dos investimentos governamentais e privados implantados na cidade. A justificativa desse estudo baseia-se numa ausência de trabalhos específicos relacionados ao município de Confins e à influência da grande obra pública para o desenvolvimento do lugar. Entende-se que neste caso o processo de urbanização é representado pela dinâmica de uma metrópole, desse modo, compreender tal dinamismo urbano contribui para a análise e a discussão acerca das questões do lugar e, mais do que isso, para a formação de um significado sobre o desenvolvimento das pequenas cidades a partir da construção de obras importantes para a integração e desenvolvimento do País.

Palavras-chave: metrópole, lugar, território, aeroporto, Confins, Belo Horizonte, Geografia Cultural.

ABSTRACT

The metropolis is a dynamical and complex area, which important role played by it is to meet demands for services, trade, education and infrastructure. The expansion of the metropolis becomes a concern of many scholars, since it is directly linked to the growth of smaller cities, which can still be affected by the proliferation of slums and the lack of infrastructure, dscharacterizing the livelihood of small cities, which enables emergence of new territoriality. The need for new areas to permit the urban growth led to the metropolitan city of Belo Horizonte to the city of Confins to start the construction project of the Tancredo Neves International Airport, in the 1980s. This factor has led to many political conflicts and environmental problems due to the distance of the airport in relation to the metropolis and as a region in which predominates the karst relay. However, despite of these adversities, the Airport was achieved. The study area of this work is located in the north of the capital, the city of Confins, where is installed the Tancredo Neves International Airport. This region tends to introduce a new dynamism with important implications and consequences on the livelihood of residents, triggered by the urbanization process that focused on site. New government projects targeted to this region are being planned and executed, as the creation of a road network to facilitate access to the airport and the proposition of creating a technology park. The goal is to study the influence of the construction of this urban equipment in the small town of Confins. For this, we intend to highlight the specificities of the place, consider the lifestyle of the urban population and the improvements resulting from the government and private investments deployed in the city. The rationale of this study is based on a lack of specific work related to the municipality of Confins and the influence to the development of the place. It is understood that in this case, the process of urbanization is represented by a dynamic metropolis, thus, understanding the urban dynamism contributes to the analysis and discussion of issues of the place and more than that, for the formation of a meaning on the development of small towns through the construction of important works for the integration and development of the country.

Keywords: metropolis, place, territory, airport, Confins, Belo Horizonte, Cultural Geography.

LISTA DE FOTOS

Foto 1 – Belo Horizonte: rumo ao Norte.....	35
Foto 2 – Confins: proliferação de condomínios fechados.	55
Foto 3 – Confins: chácaras, ambiente fechado.	56
Foto 4 – Confins: funilaria existente nas proximidades da lagoa de baixo, por volta de 300 anos.....	66
Foto 5 – Confins: Gruta de Confins, paisagem natural que está depredada aos poucos pela ação humana.....	66
Foto 6 – Confins: Gruta da Lapa Vermelha	67
Foto 7 – Confins: Paredão rochoso.....	68
Foto 8 – Confins: transformações urbanas para chegar a Confins.....	71
Foto 9 - Lagoa Santa: espaço urbanizado da lagoa central da cidade.	74
Foto 10 - Lagoa Santa: produção do espaço urbano na lagoa central e o marketing ecológico atraem visitantes.	75
Foto 11– Confins: Aeroporto Internacional.	85
Foto 12 – Confins: estacionamento do Aeroporto Internacional em 2011.	85
Foto 13 – Confins: antiga edificação em fazenda da região.	91
Foto 14 – Confins: antiga edificação em fazenda da região, em contraste com a reforma recente.....	91
Foto 15 – Confins: Lagoa de Baixo.	92
Foto 16 – Confins: Hotel-Fazenda.....	92
Foto 17 – Confins: degradação do ambiente.	93
Foto 19 – Região Metropolitana de Belo Horizonte: Via Expressa - Linha Verde.....	95
Foto 20 - Cidade de Confins e Aeroporto Tancredo Neves.....	96
Foto 21 - Confins-MG. Lagoa Vargem Bonita.....	104
Foto 22 – Confins: Igreja Central.	104
Foto 23 – Confins: namoradeira, simbolismo que retrata hábitos antigos.....	105
Foto 24 – Confins: fogão a lenha, símbolo da simplicidade, hoje revela um ambiente enobecedor.....	106
Foto 25 – Confins: praça central.....	108
Foto 26 – Confins: procissão em homenagem a São Cristóvão.....	108
Foto 27 – Confins: Santuário Mãe Rainha	109
Foto 28 – Confins: carnaval.	110
Foto 29 – Confins: chácaras na cidade.....	110
Foto 30 – Confins: Lagoa de Cima.....	111
Foto 31 – Confins: um dos quintais das casas da cidade.....	112
Foto 32 – Confins: criação de animais na cidade.	112
Foto 33 – Confins: cerca elétrica - preocupação urbana – Fobópole.	114
Foto 34 – Confins: comércios recém construídos.....	116
Foto 35 – Confins: a esperança rumo ao norte.	117
Foto 36 – Confins: novo Centro Administrativo	118

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Belo Horizonte em três tempos:.....	36
--	----

LISTA DE MAPAS

Mapa 1 – Município de Confins: Localização da área de estudo na Região Metropolitana de Belo Horizonte.	15
Mapa 2 - Município de Confins. Configuração espacial do município - 2010.	26
Mapa 3 – Município de Confins. Uso e ocupação do solo – 2009.....	38
Mapa 4 - Município de Confins- Localização de alguns pontos urbanos-2009.....	41
Mapa 5 – Município de Confins. Área de Proteção Ambiental – APA – 2009.	58
Mapa 6 – Município de Confins. Drenagem – 2009.....	62
Mapa 7 – Grutas com registro paleontológico da Área de Proteção Ambiental (APA). Carste de Lagoa Santa. ..	64
Mapa 8 – Municípios no entorno da linha verde	79
Mapa 9 – Deslocamentos nacionais realizados pelo Aeroporto Internacional de Confins Tancredo Neves.	87
Mapa 10 – Deslocamentos internacionais realizados pelo Aeroporto Internacional de Confins Tancredo Neves.....	88

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Belo Horizonte, RMBH e Eixo da Linha Verde – População e taxa média de crescimento anual (1991/2000 e 2000/2007).....	27
Tabela 2 – Belo Horizonte, RMBH e Eixo da Linha Verde - Produto Interno Bruto (PIB) <i>Per Capita</i> , 2007.....	27
Tabela 3 – Belo Horizonte: um dos municípios mais populosos do país.	33
Tabela 4: Movimento operacional do Aeroporto de Confins: 2002-2010.....	86
Tabela 5 – Confins: população por situação de domicílio - 1991- 2000-2010.....	119

LISTA DE SIGLAS

APA	Área de Preservação Ambiental
COPAER-BH	Projeto Aeroportuário de Belo Horizonte
FEAM	Fundação Estadual do Meio Ambiente
IBAMA	Instituto Brasileiro do Meio Ambiente
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
INFRAERO	Empresa Brasileira da infraestrutura Aeroportuária
PAC	Programa de Aceleração do Crescimento
RMBH	Região Metropolitana de Belo Horizonte
UFMG	Universidade Federal de Minas Gerais
URBEL	Companhia Urbanizadora de Belo Horizonte

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	11
CAPÍTULO 1	24
DE BELO HORIZONTE A CONFINS: RECONFIGURAÇÃO ESPACIAL DA METRÓPOLE AO LUGAR..	24
1.1 De Belo Horizonte a Confins: análise da estruturação urbana e do antagonismo do lugar.....	28
1.2 Arranjos estruturais da metrópole em relação ao município de Confins	30
1.3 Atividades de uso e ocupação do solo do município de Confins	37
CAPÍTULO 2	42
O AEROPORTO EM CONFINS: TERRITÓRIO, TERRITORIALIDADES E DESTERRITORIALIZAÇÃO..	42
2.1 As desapropriações no contexto constitucional.....	43
2.2 As desapropriações no contexto geográfico	44
2.3 A produção do espaço a partir da territorialização do Aeroporto	45
2.4 A configuração socioespacial articulada ao território	49
2.5 As desapropriações na metrópole e a consolidação dos projetos urbanos em Confins	52
2.6 Uma abordagem ambiental da região.....	56
CAPÍTULO 3	69
CONFINS E SUA REALIDADE NO CONTEXTO DA URBANIZAÇÃO	69
3.1 A importância do lugar para a metrópole.....	75
3.2 A dinâmica urbana e a reconfiguração do lugar	89
CAPÍTULO 4	97
CONFINS: ENTRE O CENÁRIO URBANO E O COTIDIANO DO LUGAR	97
4.1 Os conteúdos humanos da paisagem urbana e cultural de Confins.....	101
4.2 As contradições da nova urbanização estabelecida no lugar	113
4.3 Projeção do novo cenário urbano na perspectiva dos moradores de Confins	118
CONSIDERAÇÕES	123
REFERÊNCIAS	125
APÊNDICE.....	130
ANEXOS.....	131
ANEXO 1 - Plano Diretor.....	132
ANEXO 2 - Ata de Confins.....	186
ANEXO 3 - Cadastro de contribuintes por inscrição - pessoa jurídica/ativos.....	190

INTRODUÇÃO

As cidades brasileiras estão envolvidas num conjunto complexo de informações, proliferação de conflitos relacionados ao uso e ocupação do solo, violência, trabalho, educação e saúde, resultante da dinâmica globalizada que interfere nas especificidades de cada lugar. Essa situação atribui função determinante à dinâmica urbana a ser projetada pela imposição capitalista, pois envolve relações de poder econômico e político, os quais condicionam os papéis que as cidades e metrópoles podem desempenhar neste sistema.

Percebe-se que a metrópole é uma área dinâmica e complexa, cujo importante papel desempenhado por ela é o de atender às demandas por prestação de serviços, comércio, educação e infraestrutura. Além disso, mesmo com a diversidade de conflitos e problemas urbanos a ser solucionada, como a urbanização das favelas, as metrópoles proporcionam centralidade ao processo produtivo. Na produção concreta do espaço, nascida do trabalho, tem-se uma resposta do homem social às suas necessidades. A satisfação das necessidades humanas parcialmente atendidas, bem como de reprodução das coisas coloca-se como imposição da própria sociedade.

Conforme estimativa do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE, Belo Horizonte, capital do Estado de Minas Gerais, possuía em 2009 uma população de 2.452.617 habitantes. A cidade apresenta uma particularidade por ter sido a primeira Capital Estadual planejada do País. Todavia, seu espaço urbano, tal como o de outras metrópoles brasileiras, apresenta uma série de problemas caracterizados por um desenvolvimento socioeconômico desigual, que incidiu no estabelecimento de violências urbanas e desigualdades sociais que contribuem para o aumento da segregação espacial na metrópole.

A busca por novos mercados econômicos predispõe a competitividade nacional e internacional, levando as instituições públicas e privadas a investirem cada vez mais nesse mercado globalizado. Nesse sentido, a metrópole encontra-se imbricada em um cenário contraditório, pois visa à abertura de mercados, enquanto parte da população enfrenta uma série de problemas urbanos como desemprego, falta de habitação e violência, exacerbadas pelo crescimento populacional das regiões periféricas do entorno da capital mineira.

A área de expansão da metrópole estendeu-se em vários momentos, pois o planejamento da capital foi traçado de dentro para fora, do extremo Sul para o Norte pelo intenso uso do espaço urbano; porém, o que se deu, na verdade, foi um crescimento

espontâneo de fora para dentro, e o processo de ocupação das áreas ocorreu no sentido Leste-Oeste, contrapondo-se ao projeto original.

Foram vários os momentos historicamente consolidados que marcaram a expansão da Grande Belo Horizonte. Num primeiro momento ocorreu a expansão residencial no vetor Sul, causada pela violência urbana já consolidada na região central, concomitante à ausência de qualidade de vida local, que levou a população à procura de novas localidades para residir. O espaço urbano da região Sul novamente foi redefinido por uma extensão comercial, e, dessa forma, a cidade foi-se adensando e ocupando novas áreas periféricas. Nesse sentido, ocorreu um maior crescimento da região e a reestruturação do espaço urbano foi consolidada por novas subcentralidades da Região Metropolitana de Belo Horizonte – RMBH, cidades como Ribeirão das Neves, Contagem, Santa Luzia etc.

Conforme Souza (2008), o processo migratório ocorrido na capital intensificou seu crescimento populacional, ocasionando uma periferização ausente de infraestrutura. Isso contribuiu para sua extensão atual estimulada pela especulação imobiliária que se tornou alvo de preocupação dos governantes desde 1970, pois já se iniciava o processo de conurbação da metrópole, que, atualmente, possui 34 municípios interligados à RMBH.

Os governantes, nos anos compreendidos entre 1970 e 1980, perceberam que a capital mineira necessitaria de um aeroporto internacional para atender a demanda de circulação de pessoas e prestação de serviços. Contudo, tal empreendimento não deveria localizar-se na própria metrópole, pois esta já apresentava um grande aglomerado populacional. Por esta razão, houve a necessidade de colocar este equipamento urbano tão necessário num lugar mais distante. Assim, diz-se que a metrópole buscou expandir sua área de ocupação, isto é, chegar aos confins, literalmente, fazendo o caminho de volta para a “roça”¹, de acordo com a demanda no processo de urbanização e modernização da metrópole.

Essa expansão, resultante de um crescimento espontâneo ou planejado, pode ocasionar, muitas vezes, novos conflitos urbanos. Nesse contexto, constata-se que:

A expansão da periferia metropolitana, que inclui cada vez mais novos municípios, significa, de um lado, a criação ampliada de um vasto reservatório de mão-de-obra e, de outro, a oportunidade de extração de renda da terra e de investimentos em infraestrutura e nos setores vinculados, direta ou indiretamente, à produção de habitação (CORRÊA, 1979, p.177).

¹ Estado de Minas, 6 de abril de 2008. O título da notícia é “Esperança rumo ao norte”. O texto comenta o cenário ao norte de Belo Horizonte, discutindo as principais intervenções urbanas, como o centro administrativo, linha verde e o aeroporto internacional, mostrando que a capital mineira está fazendo o caminho de volta à roça, indo para as regiões com menos equipamentos urbanos.

Do ponto de vista socioeconômico, Corrêa (1979) contribui para o estudo da expansão metropolitana, revelando aspectos das contradições desse processo e dos conflitos urbanos que passam a se estabelecer nessas regiões:

Criam-se assim, aparentemente, duas cidades. Uma de opulência, bem-estar e poder, e outra de pobreza e desesperança. Elas, no entanto, são parte integrante da mesma unidade, de uma unidade contraditória cujas contradições se viram agravadas e expressas com maior nitidez nas áreas segregadas dos vetores seletivos, de um lado, e das periferias populares, de outro (CORRÊA, 1979, p.177).

Dessa forma, a expansão das metrópoles torna-se a preocupação de muitos estudiosos, pois está diretamente ligada ao crescimento dos pequenos municípios, que podem, ainda, ser afetados pela proliferação de favelas e a ausência de infraestrutura, descaracterizando o modo de vida das pequenas cidades, o que possibilita o surgimento de novas territorialidades².

Percebe-se como são conflitantes para a população os projetos governamentais quando se observam os apelidos que estes recebem do povo. Nesse sentido, o termo “Elefante Branco” foi usado durante algum tempo para nomear o Aeroporto Tancredo Neves, na RMBH; “Palácio de Faraó”, em referência ao novo Palácio do Governo Estadual Mineiro; “Disneylândia Mineira”, entre outros nomes tendenciosos que podem representar um importante significado para a população, levando-nos a indagar qual é a real importância das obras urbanísticas nomeadas em benefício da população, com justificativas de melhorias e desenvolvimento para as cidades localizadas no eixo norte da metrópole mineira.

As cidades, de um modo geral, desenvolvem várias atividades relacionadas ao comércio, indústrias, bancos, mercados financeiros e sistemas educacionais. Entretanto, algumas se destacam por desempenharem uma função urbana, representada e caracterizada por especializações diferenciadas nos lugares. Desse modo, confere uma nova forma de reconfiguração espacial nas cidades, imposta pelo processo capitalista. Nesse sentido, Santos (2008, p.44) descreve:

As especializações do território, do ponto de vista da produção material, assim criadas, são a raiz das complementaridades regionais: há uma nova geografia regional que se desenha, na base da nova divisão do trabalho que se impõem. Essas complementaridades fazem com que, em consequência, criem necessidades de circulação, que vão tornar-se frenéticas, dentro do território brasileiro, conforme avança o capitalismo.

No caso em estudo, as novas funções atribuídas à cidade de Confins são criadas pelas

² Territorialidade, no texto, consiste na formação de território, concretamente constituídos ou não, levando em consideração novas ocupações de áreas na RMBH.

intervenções governamentais e privadas que modificam e redesenham esses espaços urbanos. Em Confins são estimuladas e determinadas novas atividades de destaque econômico que, por outro lado, geram um desequilíbrio social nessa localidade. Com a construção do aeroporto internacional, Confins, como parte da região metropolitana de Belo Horizonte, passa por um processo de urbanização do espaço sem precedentes desde a fundação do aeroporto, em 1982.

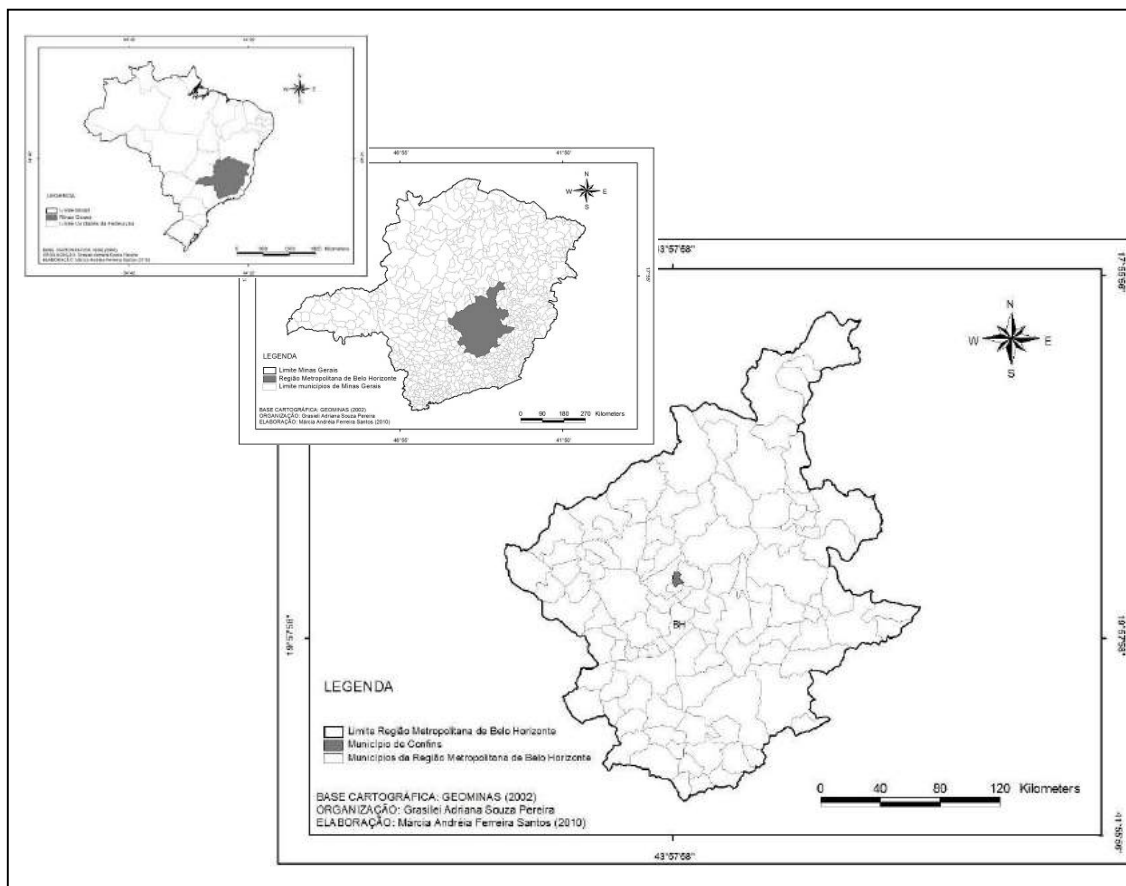
A necessidade de novas áreas para viabilizar o crescimento urbano levou a metrópole Belo Horizonte a Confins para iniciar o projeto de construção do Aeroporto Internacional Tancredo Neves, na década de 1980. Tal fator gerou muitos conflitos políticos e problemas ambientais devido à distância do mesmo em relação à metrópole e por ser uma região onde predomina o relevo cárstico³. Porém, apesar dessas adversidades, o aeroporto foi instalado no município de Confins.

A área de estudo do presente trabalho localiza-se ao norte da capital mineira, no município de Confins, onde se encontra instalado o aeroporto internacional. Essa região tende a apresentar um novo dinamismo com importantes implicações e desdobramentos sobre o modo de vida dos moradores do município, desencadeado pelo processo de urbanização que incidiu no local. Novos projetos governamentais direcionados a essa região estão sendo previstos e executados, como a criação de uma malha viária para facilitar o acesso ao aeroporto e a proposição de se criar um parque tecnológico⁴.

Confins localiza-se na Região Metropolitana de Belo Horizonte e foi emancipada em 21 de dezembro de 1995, possuindo como municípios limítrofes: Lagoa Santa (leste e nordeste), Pedro Leopoldo (oeste e noroeste), São José da Lapa e Vespasiano (sul) (Mapa 1). A respectiva cidade foi escolhida para esta pesquisa porque ilustra, proveitosamente, a redefinição socioterritorial municipal e os interesses conflitantes no espaço urbano advindos da instalação do aeroporto internacional, que são consequências da dinâmica urbana da metrópole. Na dissertação, estudou-se a influência da construção deste equipamento urbano na pequena cidade de Confins. Para isso, pretende-se evidenciar as especificidades do lugar, analisar o modo de vida da população e as implicações urbanas decorrentes dos investimentos governamentais e privados implantados na referida cidade.

³ Relevo cárstico é definido pelas suas formas específicas e pela circulação subterrânea, ocorrem nas rochas calcárias, é marcado por grandes paredões rochosos calcários, cânios, cavernas, lapíais, dolinas, sumidouros e ressurgências.

⁴ “Plano Macro-Estrutural” de toda a região Norte de Belo Horizonte no entorno de Confins. Elaboração de estratégia econômica para atrair setores de alta tecnologia, telecomunicações, saúde e aeronáutica. Fonte: 28 de Agosto de 2009, 12h54min. Escrito por Adriano Marques - Portal de Confins e Zu Moreira - Sede e O Tempo.



Mapa 1 – Município de Confins: localização da área de estudo na Região Metropolitana de Belo Horizonte.

Fonte Base Cartográfica: Brasil (2005); GEOMINAS (2002). Elaboração: Santos (2010).

O acesso ao Aeroporto Internacional Tancredo Neves, em operação desde janeiro de 1984, dá-se pela MG-010. Ele é considerado um dos aeroportos mais modernos e completos do Brasil, além de nessa região estar sendo construído o primeiro aeroporto industrial do País, que tem a função de aumentar a distribuição de carga e descarga de produtos para comercialização.

O conceito de aeroporto industrial foi uma espécie de alternativa ao projeto dos anos de 1990, o programa nacional de Zonas de Processamento de Exportação, que garante benefícios fiscais na exportação. Dessa forma, aeroporto industrial é o funcionamento de atividade no distrito industrial e zona estritamente no aeroporto, libera a instalação das indústrias que irão funcionar dentro do aeroporto, na área industrial, onde será operado o regime especial de entreposto aduaneiro na importação e na exportação de produtos. Essa área está lida, principalmente, com o setor eletroeletrônico destinado à exportação, pois oferece vantagens logísticas às empresas voltadas para o mercado interno e externo.

Confins faz parte da microrregião de Belo Horizonte. Possui uma área territorial de 42,008 km² e população estimada em 6.072 habitantes, conforme o IBGE (2010). Seus distritos são: Tavares, Lagoas dos Mares e Capim Seco. Localizada a 40 km da capital mineira, a região é cortada pelas rodovias MG-010 e MG-424. Como Lagoa Santa era a sede principal do município de Confins, esta região já estava anexada à área metropolitana desde 1973.

Em função do crescimento urbano desordenado da metrópole, muitas prefeituras dos municípios eram incapazes de planejar e desenvolver os sistemas de transporte, infraestrutura, serviços de saneamento básico e abastecimento de água, pois não tinham arrecadação suficiente para estruturar tais serviços. Por esta razão, a Lei Estadual Complementar nº14/73 foi criada para auxiliar no planejamento socioeconômico desses municípios e interligá-los a uma cidade-sede principal que fosse capaz de contribuir para o desenvolvimento de acordo com a realidade de cada município.

O município de Confins possui como principal rio o Ribeirão da Mata. Na vegetação, há preponderância do Cerrado, com ocorrências de espécies de transição entre a Mata Atlântica e o Cerrado. É importante mencionar que o município encontra-se inserido numa Área de Preservação Ambiental - APA devido ao relevo cárstico existente, às grutas e às inúmeras descobertas científicas. Em contrapartida, uma das principais atividades econômicas da região é a mineração, que traz como consequência a degradação ambiental da região. Esse tipo de trabalho é marcante no processo de desenvolvimento urbano e não se pode deixar de mencioná-lo, pois faz parte do uso e ocupação do solo e, também, parte da organização do espaço. As atividades desenvolvidas por estas mineradoras ameaçam o patrimônio histórico, cultural, regional e a qualidade de vida da população dessa região.

Confins é uma das principais referências obrigatórias para os estudiosos de Arqueologia, Paleontologia e de formações minerais. Ossadas pré-históricas foram retiradas das grutas deste município, assim como de Lagoa Santa e Pedro Leopoldo, e fazem parte do acervo do Museu de História Natural da Quinta da Boa Vista, no Rio de Janeiro.

O IBGE classifica Confins como uma pequena cidade, utilizando como parâmetro aspectos quantitativos, nos quais a população não ultrapassa 20 mil habitantes. A cidade possui uma configuração diferenciada do espaço metropolitano; os equipamentos como a Igreja Católica, o templo de adoração “Santuário Mãe Rainha” e o cemitério estão localizados na parte alta da área central, de onde é possível visualizar boa parte da cidade. Os principais serviços próximos a esses locais são: creche, lanchonete, minimercado, pequenos bares e a Escola Estadual São José.

A única praça da cidade, que não é arborizada, é cercada por pequenos comércios, dois bancos (Sicoob e Bradesco), agência dos Correios, escolas de Informática e Inglês, drogaria, Lan House, pequenas lanchonetes, restaurantes *self-service* e bares. A praça também é a área de lazer para os jovens. No período noturno, a distração é com o som alto dos carros nas ruas próximas. É interessante ressaltar que a polícia faz ronda frequente pelo local, apesar de não inibir o uso de bebidas e drogas pelos adolescentes, que na maioria das vezes disfarçam o vício. A cidade não oferece alternativas de lazer como cinemas e teatros.

As principais festas da cidade também são comemoradas no entorno da praça. Fora do período de comemoração, somente os jovens procuram divertir-se nesta área à noite, enquanto os que possuem maior poder aquisitivo recorrem às cidades vizinhas em busca de lazer em shopping, cinemas, boates entre outros entretenimentos não encontrados em Confins. A cidade perde no sentido social, econômico e cultural, pois deixa de investir no lazer para os jovens, tornando-os descontentes para com a dinâmica local. Pode-se notar, ainda, que não são destinados investimentos sociais às outras faixas etárias, de acordo com relatos dos moradores entrevistados em campo.

O município se destaca, principalmente, pelas chácaras aconchegantes existentes nos distritos, numa situação aparentemente típica do interior. O que se quer enfatizar com esse trabalho é que nessa área iniciou-se a valorização das terras pela facilidade do acesso ao lugar por meio da malha viária que chega ao aeroporto. As pessoas procuram tranquilidade para residir, e é com esse desígnio que iniciam os projetos de condomínios fechados na região.

As casas da cidade, em boa parte, possuem estruturas antigas e preservam um ambiente tranquilo, com alpendre e bancos nas portas para uma boa “prosa”; os muros são baixos, em sua maioria, e poucos chamam a atenção de quem observa; as casas bem projetadas são usadas para lazer e funcionam como residência temporária, pois grande parte dos proprietários mora em Belo Horizonte. Apesar da aparente tranquilidade, a reativação do aeroporto trouxe indícios de uma nova movimentação na cidade com o aumento de veículos nas ruas, a circulação de pessoas que trabalham no aeroporto, a presença de homens e mulheres que não residem naquela localidade, mas fazem parte do cotidiano da cidade em função desses sujeitos e seus deslocamentos, sem falar no aumento da violência que circunda o município, sendo relevante para este trabalho compreender essa dinâmica advinda de um modo de vida descaracterizado da realidade da metrópole.

Os moradores mostram preocupação com a falta de infraestrutura na cidade, pois há uma morosidade no que se refere à conclusão da rede de esgoto, presente em apenas 15% das

moradias⁵. Outra reclamação é o transporte, pois o acesso aos distritos é precário e os ônibus quase não circulam nessa localidade. Esses problemas deveriam ter sido solucionados pelos órgãos competentes, o que ainda não ocorreu e a população necessita com urgência dessas melhorias. O que se percebe é o descaso das autoridades do município para com as necessidades locais, que não aplicam o dinheiro público nas obras que beneficiem os cidadãos do município.

Verificou-se que Confins possui uma obra importantíssima, o aeroporto internacional, além de várias empresas e as futuras instalações do aeroporto industrial na região. Contudo, a cidade não consegue resolver os problemas mais imediatos referentes à vida urbana da população, e é justamente esse quadro de carência de equipamentos urbanos que se estabelece uma discussão a respeito da proposta desse trabalho, que é compreender como o modo de vida da pequena cidade de Confins situa-se diante da dinâmica do aeroporto.

Há relatos de moradores que questionam a ausência de equipamentos urbanos na cidade, uma vez que os recursos públicos são destinados à construção do aeroporto e não são investidos no desenvolvimento local. Além disso, a cidade fica escondida num relevo abaixo do aeroporto, uma área de vale. Assim, o município apresenta-se enquanto área e não enquanto conteúdo socioespacial para a metrópole. Nessa perspectiva, pretende-se compreender o porquê dessa situação estabelecida em Confins, em que ela se baseia: se em questões políticas, econômicas, históricas, culturais e/ou naturais.

Conhecendo a área de estudo, propõe-se a realizar os seguintes questionamentos: 1) Como é mensurado o significado das edificações governamentais, neste caso, o aeroporto internacional, para o município de Confins? 2) Quais os benefícios e malefícios dessas edificações? Desse questionamento, pretende-se saber quais os efeitos práticos dessa grande obra na vida das pessoas que vivem na cidade e no município. A partir disso, almeja-se compreender como são tratadas as populações, pois é relevante saber como os grandes projetos consideram o modo de vida das pessoas que vivem nos lugares onde são instalados.

É necessário analisar como a população é incluída neste processo urbanizador, pois isso leva a apreender como ficam os costumes, hábitos e tradições dos moradores; como eles convivem com o moderno e o tradicional, como agem e reagem às transformações em seus territórios e quais suas expectativas e frustrações diante dessa nova realidade.

Tais questionamentos sobre o município de Confins estão relacionados ao contexto socioespacial do País, pois as cidades brasileiras vivem um momento de readequação,

⁵ Dados obtidos junto a Prefeitura Municipal de Confins (2010).

reconfiguração e revitalização urbanística. Sabe-se que esse cenário, enquadrado como um verdadeiro “canteiro de obras” foi possibilitado, entre outras razões, pelo Programa de Aceleração do Crescimento - PAC, cuja finalidade é desencadear o processo produtivo econômico do Brasil, dando importância e maior credibilidade às obras voltadas à articulação do crescimento e desenvolvimento da economia brasileira. Neste sentido, entende-se que os espaços são construídos por uma necessidade que, muitas vezes, implica em não atender às demandas das pessoas que vivem nos lugares atingidos e redefinidos espacialmente pelas grandes obras. Assim, o fator justiça social é mascarado, escondendo-se as mazelas sociais, mostrando-se apenas uma face desse desenvolvimento. No geral, atende-se e justifica-se as intervenções tão somente em sua perspectiva econômica, deixando à margem as demandas da vida humana.

É preciso compreender como a população recebe e de que forma entende os projetos propostos e executados pelas instituições governamentais. No caso em estudo é importante esclarecer se a grande obra desencadeou diálogos das autoridades com os sujeitos sociais envolvidos neste processo, isto é, os moradores do município. Isso significa que a grande obra pode não ter considerado os cidadãos como sujeitos sociais. Outra possibilidade de negar a participação da comunidade pode estar na omissão de informações. Desse modo, é também objetivo deste trabalho esclarecer a participação das pessoas, pois elas precisam estar conscientes do seu papel atuante nesta dinâmica a ser construída.

Nos trabalhos de campo realizados observou-se que a grande obra determinou muitas desapropriações⁶, coordenadas pelo poder público. Essa situação pode ter desarticulado a vida das pessoas nos lugares, pois antes da construção do empreendimento havia pessoas habitando as áreas desapropriadas. Na verdade, o que está por trás dessas ações são os interesses do capital privado, atuando para gerar mais lucros. Entretanto, o que interessa nesta pesquisa é compreender os impactos que a construção do aeroporto internacional trouxe às pessoas que viviam nas áreas desapropriadas.

Estudar a influência do aeroporto em Confins envolve a compreensão das transformações originadas pelas edificações, os equipamentos urbanos adquiridos, as questões ambientais e as populações que residem nelas, para, assim, compreender a dinâmica, os conflitos existentes e os simbolismos representados na cultura e na tradição das pessoas. Isso significa pensar e investigar sobre o enraizamento dessa população e o modo de vida dos moradores, podendo ser contemporâneo ou mantenedor dos resíduos de um modo de vida,

⁶ As desapropriações de terras iniciaram-se em 1982, com a construção do aeroporto. Agora, com mais projetos e duplicações, foram desapropriadas mais famílias para atender os projetos voltados ao crescimento econômico.

diferente da metrópole.

A cidade de Confins, até a década de 1980, era um arraial, distrito de Lagoa Santa. Com a construção do aeroporto, em 1984, o então distrito sofreu ainda mais com o descaso da cidade-sede pela falta de investimentos, não atendendo as necessidades da população no que diz respeito à saúde, educação, moradia, transporte e educação. A dependência econômica do distrito em relação à cidade-sede repercutiu em muitos conflitos políticos que levaram à emancipação de Confins em 1995. Isso, em tese, possibilitaria conseguir melhorias na infraestrutura local, mesmo porque o aeroporto permitiu melhorias nos equipamentos urbanos da cidade de Lagoa Santa. No entanto, como distrito, Confins não havia sido contemplado com investimentos, mas marcado pelo descaso por parte da administração do município de origem.

Com o PAC, Confins tornou-se também uma das áreas estratégicas do vetor norte para atender os projetos governamentais de consolidação do crescimento econômico da região metropolitana. Recentemente, os investimentos no aeroporto aumentaram e proporcionaram sua reativação, acentuando a presença de empresas especializadas no setor aéreo e tecnológico, levando a mais desapropriações e ao aumento da arrecadação de impostos.

A perspectiva desse estudo leva a visualizar como a cidade de Confins se estrutura a partir desse processo de desenvolvimento, resultante da construção do aeroporto. Percebe-se um dinamismo urbano nas cidades vizinhas, porém essa dinâmica não se concretizou sobre a cidade de Confins, pois se constatou uma ausência significativa de equipamentos urbanos; logo, havendo a dependência da prestação de serviços, comércio e órgãos públicos nas cidades localizadas no entorno do município, sobretudo em Lagoa Santa.

Em Confins há indícios que sinalizam uma precariedade nos serviços urbanos, resultantes da falta de uma política pública mais atuante e precisa na promoção e desenvolvimento da cidade nos últimos anos. Assim, o município sofre com o aumento gradativo do fluxo migratório oriundo da metrópole, alterando, de certo modo, a vida da população.

A partir de informações obtidas em campo identificou-se um aumento constante da violência, que até então aparecia nos grandes centros urbanos. Por outro lado, retrata um contexto calcado nas representações religiosas, na valorização de suas festas e num cotidiano característico das pequenas cidades. Por esse motivo, a problemática desse trabalho consiste em analisar as transformações socioterritoriais⁷ decorrentes da construção do aeroporto no

⁷ Socioterritoriais é utilizado como resultado da nova construção do espaço e do novo funcionamento do território, marcado por todas as formas e processos sociais.

espaço urbano do município de Confins.

Procurou-se, também, compreender as razões que levaram a cidade a não acompanhar o desenvolvimento proporcionado pela construção e reativação do aeroporto. Na área rural, o objetivo é verificar como ocorreram as desapropriações e quais foram os efeitos sobre os seus moradores. Assim, será abordada a temática da urbanização proposta pela criação do aeroporto. Nesse caminho, pretende-se compreender, a partir da grande obra, as rupturas que marcam os diversos desencontros no desenvolvimento dos lugares.

A justificativa desse estudo baseia-se numa ausência de trabalhos específicos relacionados ao município de Confins. Entende-se que, neste caso, o processo de urbanização é representado pela dinâmica de uma metrópole e, desse modo, compreender tal dinamismo urbano contribui para a análise e discussão acerca das questões do lugar e, mais do que isso, para a formação de um significado sobre o desenvolvimento das pequenas cidades, a partir da construção de obras importantes para a integração do País. Assim, compreende-se que a categoria de análise predominante nesse trabalho é o lugar, pois esclarece a importância das particularidades culturais, sociais, políticas e econômicas observadas nessa área de estudo. Nesse sentido, reafirma-se que o objetivo geral desse trabalho é compreender como é o modo de vida das pessoas residentes na pequena cidade de Confins diante da dinâmica do aeroporto, sendo que este não atribui uma função significativa à referida cidade, mas sim à região metropolitana.

Os objetivos específicos deste trabalho estão relacionados aos quatro capítulos da dissertação, e são: 1) Conhecer a área de estudo, fazer incursão histórica a respeito do surgimento do município e da construção do aeroporto, além de identificar e analisar os conflitos e contradições que surgiram com a instalação do aeroporto; 2) Estudar a reativação do aeroporto e as implicações dessa obra nas desapropriações ocorridas no município, explicando o que ocorreu com as populações que fazem parte desse contexto socioespacial, compreendendo os contrastes e as tensões existentes dentro da nova realidade do município; 3) Abordar a influência da grande obra na cidade de Confins, identificando a dinâmica social do município para averiguar as influências do aeroporto sobre o modo de vida da população e do desenvolvimento do município; 4) Identificar os costumes e as tradições da população, bem como analisar aquilo que se manteve no lugar.

Os procedimentos metodológicos serão baseados na exploração de referencial teórico ligado às questões urbanas, bem como à Geografia Cultural e documentos sobre o aeroporto. Nesse caminho, procurou-se estabelecer uma abordagem do desenvolvimento e da reconfiguração das cidades. Assim, será possível apresentar o processo de incorporação de

áreas pela metrópole e sua dinâmica, compreendendo, assim, o papel da cidade de Confins. Buscou-se, também, em sites e jornais locais, estaduais e nacionais informações necessárias para desenvolver este estudo. Na análise da cidade, pretende-se apresentar o seu contexto espaço-temporal diante das informações dos principais projetos governamentais.

A proposta também consiste em conhecer os projetos nacionais e estaduais que favorecem as edificações desses espaços importantes que marcam o cenário das pequenas cidades. Para isso, procurou-se utilizar dados elaborados pelo IBGE, Fundação João Pinheiro e Projeto PAC. Ressalta-se que foram feitas entrevistas com os moradores de Confins, a partir de um roteiro pré-definido, em busca de entendimento e conhecimento sobre a cidade, para que se pudesse analisar a perspectiva do humano em relação ao processo urbano e o papel representativo da pequena cidade diante desses projetos para a metrópole.

O trabalho constitui-se de incursões históricas a partir da construção do Aeroporto Internacional Tancredo Neves, localizado no município de Confins, as quais contribuíram para revelar quais aspectos do modo de vida permanecem, mesmo que residuais, na cidade estudada: como vivem hoje, em 2011, as pessoas do município, como se deram algumas transformações e quais as principais tensões e contradições. Foram analisados os aspectos do cotidiano da cidade, sua caracterização urbana, dentro de um projeto audacioso implantado pelo Estado em um pequeno município e sinalizações de outros projetos que evidenciaram possíveis mudanças. Desse modo, procurou-se desvendar como a cidade se manteve à parte da urbanização, mas sendo, novamente, o centro das atenções da região onde se encontra, e quais serão as expectativas da cidade de Confins.

O primeiro capítulo objetivou-se a apresentar o surgimento do município de Confins, evidenciando a história da construção do aeroporto internacional, em que se analisa o contexto da sua urbanização. A relação com o próximo capítulo está na inserção dos elementos que aparecem no lugar e das implicações da reativação do aeroporto sobre as populações residentes, possibilitando, desse modo, verificar a influência da grande obra pública sobre o cotidiano dos moradores. Para a compreensão do estudo, mapeou-se a área em foco, apresentando sua localização, os municípios que a circundam, as principais características do lugar – como o tipo de uso e ocupação do solo, a área de preservação e de drenagem – para que se possa compreender o sítio urbano da cidade de Confins.

No segundo capítulo, abordaram-se a reativação do aeroporto e as desapropriações ocorridas no município, explicando o que aconteceu aos moradores que ocupavam ou ainda ocupam a área reocupada pelo aeroporto. A relação com o terceiro capítulo se dá com a verificação da influência urbanística do aeroporto no município e em relação à cidade.

O terceiro capítulo analisa a influência da grande obra na cidade de Confins, procurando-se caracterizar a sua marginalização e em que consiste essa situação, isto é, esclarecer as razões que levaram a cidade a não possuir uma dinâmica moderna que acompanhasse a obra instalada no município.

No quarto capítulo apresentam-se o modo de vida dos moradores, suas ligações com o tradicional e o simbolismo vinculado às tradições e costumes. Metodologicamente, agiu-se identificando as especificidades do modo de vida, pois se considera que os moradores da cidade apresentam vínculos importantes com suas tradições, a despeito do acelerado desenvolvimento econômico.

Com relação às considerações finais, estabeleceu-se uma reflexão a respeito da sociabilidade existente entre os moradores da pequena cidade de Confins e até onde o processo de urbanização, imposto pelo Estado e a Metrópole, anula ou reduz as humanidades das pessoas nos lugares vividos. Considerou-se, ainda, as representações culturais, principalmente como elas são tratadas e retratadas nas pequenas cidades.

Segundo SILVA (2000, p.3):

As pequenas cidades foram esquecidas como integrantes da totalidade da sociedade moderna, sempre vistas em oposição às grandes cidades, ou como uma repetição atrasada destas. Se as grandes cidades eram complexas, símbolo de modernidade, atraentes e representavam o futuro, as pequenas cidades eram simples, símbolo do atraso, abandonadas e fadadas a ficarem no passado; entretanto, mesmo assim, estas apresentam relações sociais a partir de códigos particulares e constituem territórios específicos, cuja lógica só pode ser entendida no desenrolar de sua vida cotidiana, mergulhando-se no universo cultural que lhes dá sentido.

No universo das representações, para expressar como ocorre o elo entre a metrópole e a pequena cidade, trabalhou-se com o enfoque cultural voltado para a valorização das pequenas cidades neste meio modernizador, apresentando suas relações sociais para compreender a lógica constituída no desdobramento das ações da vida cotidiana influenciada por grandes cidades. Neste sentido, entende-se que o trabalho é relevante para a Geografia porque procura compreender como a imposição do Estado e da sociedade capitalista voltada para atender a necessidade de crescimento econômico atua nos lugares, criando infraestrutura para dinamizar as relações comerciais e de prestação de serviços próximo às cidades, podendo transformá-las, ou, simplesmente, deixá-las à margem do processo de desenvolvimento.

CAPÍTULO 1

DE BELO HORIZONTE A CONFINS: a reconfiguração espacial da metrópole ao lugar

Para apresentar a reconfiguração do espaço, foi mapeada a área em foco, apresentando sua localização, os municípios que a circundam e as principais características do lugar, como o tipo de uso e ocupação do solo, a área de preservação e de drenagem para que fosse possível compreender o sítio urbano da respectiva cidade. Nesta perspectiva, fez-se um levantamento teórico em artigos, revistas e jornais que contribuíram para esclarecer as tensões sociais.

A cidade de Confins surge de um vilarejo constituído por descendentes portugueses proprietários de terras. Nele, situavam-se três fazendas, a saber: Busca Vida, Contendas e Lapa Vermelha, em cujos quintais os escravos reuniam-se e se organizavam para formarem os quilombos. Daí, a referência ao nome de Confins, povoado estabelecido nos fins dos latifundiários das principais fazendas dessa localidade, em cujas terras predominavam o cultivo de feijão, milho, mandioca, cana-de-açúcar e criação de gado, tendo como primeiros habitantes os escravos fugidos das fazendas, há aproximadamente duzentos anos.

Com o passar dos anos, os descendentes dos escravos, em sua maioria, fugiram para outras localidades, formando novos povoados; a minoria dos quilombolas que restaram aumentaram o povoado, juntamente com os descendentes dos portugueses e alguns tropeiros e bandeirantes que se instalaram por lá. As lagoas da região tiveram um importante papel na movimentação dos tropeiros e bandeirantes nos arredores do município, pois elas contribuíram para um maior desempenho do trabalho desses indivíduos. Por muitos anos, o lugar ficou esquecido pelos governantes até tornar-se distrito de Lagoa Santa.

Confins, ainda na condição de distrito de Lagoa Santa, apresenta características viáveis de acordo com o Estado mineiro para o tráfego aéreo, e por esse motivo, recebe investimentos, em 1982, para a construção do Aeroporto Internacional Tancredo Neves. Naquela época, o aeroporto trouxe muita expectativa para os moradores da região, mas a distância e a ausência de infraestrutura acabaram permitindo pouco desenvolvimento nessa localidade, sobretudo em Confins.

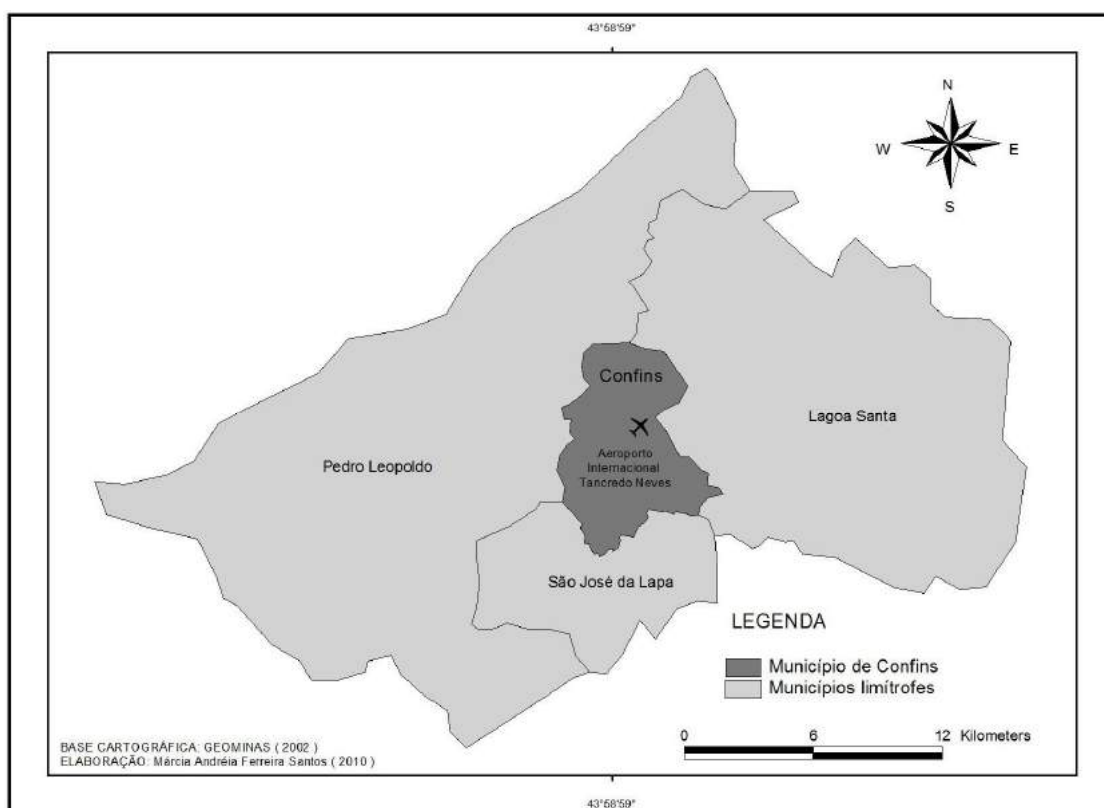
A emancipação política do distrito de Confins ocorreu em 1995. Com isso, as autoridades locais aproveitaram o que poderia se caracterizar como potencialidade, o Aeroporto, para se projetar politicamente. Dessa forma, criou-se uma simbologia, brasão do município, relacionado à pista de pouso do aeroporto internacional. No entanto, atualmente o aeroporto caracteriza-se por uma ocupação comercial na área do município de Confins. Sua representatividade está relacionada aos serviços que a cidade não oferece à sua população, tais como: serviços bancários como caixa eletrônico, telefonia móvel em função de estar situada numa área com relevo mais acentuado, administração da segurança pública, que é responsável pelos dados de violência e criminalidade na cidade, além de oferecer postos de trabalho para boa parte da população. Dessa forma, a cidade se projeta na grande obra com a perspectiva de melhoria na estrutura urbana; mas, contraditoriamente, o aeroporto não influenciou no reordenamento urbano do município, desde a sua implantação, em 1984, mesmo porque ele também não se estabeleceu como uma atividade positiva, devido à distância da metrópole, ficando conhecido como “o elefante branco”, pois não havia uma boa estrutura e não possuía quantidade suficiente de passageiros. Assim, apenas consolidou-se como prestador de serviços em alguns setores.

A emancipação de Confins trouxe expectativas e mudanças positivas relacionadas ao desenvolvimento territorial e econômico para o pequeno povoado. A cidade é fonte de importantes estudos científicos, além de terem sido encontrados no local fósseis de animais e do ser humano mais antigo das Américas, constituindo-se em fonte de pesquisas para, geógrafos, geólogos, historiadores e paleontólogos. Peter Wilhen Lund, estudioso na Paleontologia da região, encontrou ossadas pré-históricas retiradas das grutas da região, que contribui para o desenvolvimento de pesquisas.

A emancipação foi oficializada em 21 de Dezembro de 1995, elevando Confins à categoria de cidade, pois o distrito passou a ter uma sede administrativa, subordinada a Belo Horizonte, possuindo até mesmo um Plano Diretor (ver Anexo 1). Em função da insatisfação popular pelo descaso que o município sofria das autoridades políticas, enquanto distrito de Lagoa Santa, com a expectativa de crescimento, a cidade busca melhorias urbanas, que possam contribuir para o seu desenvolvimento. Entretanto, percebe-se que a cidade possui uma área distribuída entre o rural e urbano, tendo como principal rio o Ribeirão da Mata, distando de Belo Horizonte aproximadamente 40 km. Curiosamente, em função dos limites territoriais, o município de Confins divide o aeroporto com Lagoa Santa. Dessa forma, o município tem 67% da área do Aeroporto Internacional em seu território, ficando nela a maior parte da arrecadação de impostos do Aeroporto.

A remodelagem do aeroporto, realizada em 2005, possibilitou uma nova dinâmica urbana. Em 2009, houve um crescimento positivo no Produto Interno Bruto – PIB, lembrando que nem toda a renda gerada no município é apropriada pela população residente. A geração de renda e o consumo não são necessariamente realizados em um mesmo município, aponta o IBGE em nota. Nesse sentido, o crescimento registrado pelo IBGE fez com que o município ocupasse a quinta posição de renda per capita do País.

Confins (Mapa 2) era o 1.072º município do ranking em 2003, mas ganhou novas posições, com a transferência para o aeroporto internacional, da maior parte dos voos internacionais que chegavam a Belo Horizonte, no aeroporto da Pampulha. Trata-se de um pequeno município, que não possui uma função econômica significativa para a metrópole, em termos de atividades comerciais e industriais, embora grande parte do aeroporto se encontre em suas terras.



Mapa 2 - Município de Confins. Configuração espacial do município - 2010.

Fonte Base Cartográfica: GEOMINAS (2002). Elaboração: Santos (2010).

Em Lagoa Santa, segundo dados do Censo de 2010, existem 52.562 habitantes, enquanto em Confins, 5.943 habitantes, com uma estimativa de crescimento anual de 1,99%.

Os municípios integrantes do Eixo da Linha Verde apresentaram expressivas taxas de crescimento demográfico no período 1991-2000. A Contagem Populacional para o ano de 2007, realizada pelo IBGE, conforme mostra a Tabela 1, revela uma amenização nesse ritmo de crescimento.

Tabela 1 – Belo Horizonte, RMBH e Eixo da Linha Verde – População e taxa média de crescimento anual (1991/2000 e 2000/2007).

Localidade		População			Taxa média de crescimento anual (%)	
		1991	2000	2007		
Belo Horizonte		2.020.161	2.238.526	2.412.937	1,2	1,1
RMBH		3.522.908	4.357.942	4.939.053	2,4	1,9
Eixo da Linha Verde	Vespasiano	45.866	76.422	94.191	5,7	3,1
	São José da Lapa	9.002	15.000	17.900	5,7	2,7
	Pedro Leopoldo	41.594	53.957	56.518	2,9	0,7
	Lagoa Santa	26.453	37.872	44.922	4,0	2,6
	Confinos	3.371	4.880	5.680	4,1	2,3

Fonte: Censos Demográficos 1991, 2000, do IBGE; Contagem populacional 2007, IBGE.

Considerando o histórico de crescimento populacional dos municípios do Eixo da Linha Verde, bem como suas implicações na geração de renda é de fundamental importância observar como se comportam alguns indicadores de finanças municipais, em especial os relacionados com o tamanho populacional e/ou com o patrimônio/renda. Na Tabela 2 é apresentada uma síntese dos indicadores de finanças públicas dos municípios do Eixo da Linha Verde.

Tabela 2 – Belo Horizonte, RMBH e Eixo da Linha Verde - Produto Interno Bruto (PIB) *Per Capita*, 2007.

Localidade		PIB Per Capita 2007 (R\$)
Belo Horizonte		6.715,54
RMBH		17.227,13
Eixo da Linha Verde	Vespasiano	6.926,70
	São José da Lapa	6.311,42
	Pedro Leopoldo	5.581,40
	Lagoa Santa	4.537,55
	Confinos	11.315,35

Nota: O PIB per capita de Confinos é quase o dobro do índice de Belo Horizonte. Esse crescimento na arrecadação de impostos, no município, é um indicador econômico que sinaliza os investimentos atribuídos ao aeroporto, principalmente ao aeroporto Industrial, o que permite a proliferação de empresas no setor na região, lembrando que essa arrecadação, muitas vezes, não volta ao município.

Fontes: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), Coordenação de Contas Nacionais - Fundação João Pinheiro (FJP), Centro de Estatística e Informações (CEI).

1.1 De Belo Horizonte a Confins: análise da estruturação urbana e do antagonismo do lugar

Verificar o processo de metropolização e explicitar como o lugar passa a ter um aeroporto permite a compreensão da realidade deste cenário entre a metrópole e o município de Confins. Assim, é possível entender as mudanças ocorridas que levaram à criação do respectivo aeroporto. Percebe-se que, com o passar do “tempo”, haverá mudanças em diferentes escalas, pois o processo de anexação de área, pela metrópole, é o fator primordial que revela o processo dinâmico perspicaz nessa moldagem urbana, desde o local até o global. Essas mudanças, neste caso, ocorrem em um fluxo descontínuo diante dos processos de urbanização, principalmente nas questões ambientais e, sobretudo, quando se considera a infraestrutura da cidade. Assim, não se pode deixar de fazer considerações neste momento vivido e observado, pois são nessas circunstâncias que os lugares se alteram, crescem, ou, simplesmente, desaparecem ou ressurgem com novas adequações. Neste caso em estudo, Confins vive tensões que se estabelecem entre obter novas adequações devido à instalação do aeroporto no município, ou apenas continuar com as características interioranas.

Flávio e Saquet (2007) escrevem sobre a importância do tempo e da simultaneidade no processo de repetições e inovações em qualquer escala, de forma que se possa contemplar o que acontece nos lugares, ou seja, a metamorfose representativa das cidades. O tempo é um fluxo contínuo sentido no espaço por meio das transformações que ocorrem nos lugares. É possível visualizar as mudanças no espaço, e o tempo é um dos fatores primordiais para essa observação nas modificações das paisagens que ocorrem nos lugares. Com as transformações ocorridas na região metropolitana, percebe-se uma sequência de inovações de obras urbanas que se expandem na capital “De Belo Horizonte a Confins”. Nesse sentido entende-se:

Sucintamente, para nós, o tempo significa duração, sequência, movimento, repetições e inovações. O tempo tem um fluxo contínuo, sendo, todavia, a definição (relativa, aproximada) de períodos, começos e fins. O tempo é processual e relacional. Isto é, significa processualidade de história e simultaneidades, relações que contemplam escolaridades (FLÁVIO; SAQUET, 2007, p. 71).

Sabe-se que a cidade é um espaço construído de acordo com as necessidades de organização dos grupos humanos. Carlos (2008, p.67) enfatiza que “A cidade, enquanto realização humana é um fazer-se intenso, ininterrupto”, e remete à ideia de estar sempre em construção e desconstrução, num processo contraditório e inacabado. Esse contexto implica a

busca pela “reafirmação” dos lugares e leva-nos a questionar sobre a ressignificação da cidade no processo de metropolização, que expõe um conjunto complexo do crescimento urbano, instalado em uma dinâmica de comércio e serviços bem acentuados, que refletem na imposição capitalista organizada em rede, formando a polarização e uma nova hierarquia urbana. As definições administrativas requerem muito atenção, pois estes conceitos, no Brasil, designam a cidade como uma área que possui sede municipal, independente do número de habitantes. Com isso, percebe-se a imensa quantidade de municípios no País, o que dificulta a administração política.

O conceito de cidade permite um elo entre o processo de emancipação da cidade (que se torna um dos fatores de entendimento do estudo proposto) e a nova incorporação urbana a ser estabelecida. No caso do Brasil, o conceito de cidade está ligado à sede administrativa, não levando em consideração a quantidade populacional, como em alguns países, e não se considerando, de igual modo, a função principal de cada lugar. Ainda existem muitos problemas com relação a essa discussão, pois, de acordo com a Organização das Nações Unidas – ONU deve haver, pelo menos, 20 mil habitantes para ser cidade, havendo muitos problemas quanto a essas discussões na hierarquia urbana, uma vez que não se chega a um consenso teórico e metodológico no País no que diz respeito às cidades. Conforme Pinto (2003, p.29), cidade

[...] é a menor unidade territorial brasileira com governo próprio, é formado pelo distrito-sede, onde acha-se localizada a cidade, que é sede municipal e que leva o nome do município e que corresponde à zona rural municipal; também, pelo território ao seu entorno, a zona rural municipal, que pode ser dividida em distritos, cuja maior povoação recebe, geralmente, o nome de vila.

Desse modo, observa-se que a paisagem urbana surge com diferentes escalas e características, pois as cidades são consolidadas, no Brasil, a partir do momento que possuem uma representatividade no setor administrativo, à qual implica várias considerações no que diz respeito à forma organizacional dos serviços, como saúde, educação, locomoção, dependência do outro, entre outros fatores que podem levar a um desequilíbrio na administração como um todo. O trabalho não visa à discussão do conceito de cidade⁸. Apenas deseja-se enfatizar que se prefere utilizar o conceito de Santos⁹ (2005), que trabalha as

⁸ Para tal contribuição, ler Corrêa (1999, 2004, 2006), Melo (2008), Santos (1981, 1988) e Soares (2001).

⁹ Para Santos (2005, p.87) cidade pequena, chamada por ele de cidade local é a dimensão mínima a partir da qual as aglomerações deixam de servir às necessidades da atividade primária para servir às necessidades inadiáveis da população, com verdadeira “especialização do espaço”. O termo cidade pequena para alguns estudiosos está relacionado ao número populacional menor de 20 mil habitantes. No Brasil, essa questão é muito discutível ainda, não havendo um consenso teórico e empírico mais avançado, pois as cidades pequenas são bastante diferenciadas entre si. Ver Melo (2008).

pequenas cidades como cidades locais, o que caracteriza Confins, por não possuir uma função na hierarquia urbana, e haver nela atividades que garantam a reprodução social da população. Contudo, considera-se que Confins, ao receber o aeroporto, passa a assumir outro papel, seguramente de área de expansão dos negócios e dos processos capitalistas de produção, na Região Metropolitana de Belo Horizonte. Essa discussão sobre o conceito de pequena cidade está relacionada com o modelo político do País, pois estabelece uma hierarquia urbana complicada para a maioria dos municípios, em sua organização administrativa. Assim, contraria o que é uma área urbanizada, uma área rural, pela ausência de infraestrutura em alguns pequenos municípios.

O Brasil é um país de governantes tendenciosos às políticas externas, com intenção de atender à elite, onde se permitem criar cidades visando a interesses políticos. Muitas vezes, isso representa uma dificuldade em planejar e melhorar a infraestrutura básica de pequenos municípios. O crescimento urbano do País consolidou-se num desenvolvimento, crescimento e choque cultural na busca de urbanização. Vale ressaltar que esta urbanização se dá com problemas estruturais e conjunturais, pois há uma ausência de equipamentos nas cidades que se formam, sem falar na dificuldade encontrada em conseguir mão-de-obra qualificada, sendo este um dos grandes problemas encontrados no processo de configuração urbana. Assim, para compreender o processo de instalação do aeroporto internacional no município de Confins, há necessidade de considerar a configuração urbana de Belo Horizonte e seus arranjos estruturais em relação a Confins, apresentando o processo de incorporação de área do município de Confins para a construção do aeroporto.

1.2 Arranjos estruturais da metrópole em relação ao município de Confins

As cidades e metrópoles brasileiras foram estabelecidas com as desigualdades sociais decorrentes de uma política burocrática e elitista, que desde os primeiros anos de colonização perpetua sua trajetória com ideias que conservam o poder econômico e político estrategicamente moldado. Essa mesma elite, detentora do poder econômico, não considerou grande parte da população menos favorecida ao estabelecer o arranjo estrutural do País, que sem um planejamento prévio, foi estruturado sem uma interação econômica entre os espaços brasileiros, fator que gerou uma grande desigualdade econômica, contraposta por uma rica

diversidade cultural.

Moraes (2006, p.23) define metrópole como

[...] um lugar, e, nesse sentido, pode ser associada hoje a uma escala da análise geográfica (que ocupa o ápice da hierarquia urbana). Presta-se a ser – por essa via – um qualitativo espacial atual: a escala metropolitana. Sendo um espaço específico, a metrópole pode ser analisada nas diferentes dimensões recobertas pela geografia.

Nesta proposta, o autor deixa clara a dimensão da escala metropolitana, pois a metrópole se afirma como um lugar que representa o auge da hierarquia urbana e se concretiza com as cidades em seu entorno, de forma desigual, resultando em uma ausência de equipamentos urbanos dignos à sobrevivência das populações, sendo responsáveis os projetos idealizados pelas elites brasileiras. Mas diante da dimensão da metrópole, entende-se que a mesma reproduz vários lugares com espaço e tempo diferenciados, pois nesse cenário, têm-se características urbanas que se contrapõem a todo instante por estarem em escalas diferentes. Confins é uma representatividade do lugar reproduzido e reorganizado pela metrópole.

São tantos os assuntos para se discutir sobre os problemas metropolitanos, especificamente no que se refere à forma como ocorre essa organização territorial, que instiga-nos a verificar como é complexo este espaço. Assim, analisa Moraes (2006, p.24):

Posso falar de uma geografia política das metrópoles, enfocando, de um lado, a ação do Estado em sua produção, reprodução e organização, e, de outro, a atuação dos movimentos sociais em seu dinamismo com tais processos. Posso analisar a política urbana estatal (habitação, transportes, segurança etc.) e a vida política os atores sociais metropolitanos.

Tamanha diversidade surpreende-nos e limita-nos, pois é um conjunto imenso de grandes informações e pesquisas. A metrópole é tudo, ou quase tudo, nesse espaço geográfico e permite-nos fazer uma breve análise sobre as normatizações correspondentes à forma de organização desse espaço articulado e dinâmico. Para Souza (2008, p.102), “[...] as regiões metropolitanas são, na atualidade, a maior expressão do fenômeno da urbanização”, pois são formadas por um conjunto de cidades, com características diversas, e podem ser entendidas como alguns espaços marcados pela extrema modernização e outros pelo atraso, mas que se interrelacionam na rede urbana.

A metrópole mineira possui importantes funções produtivas no País e se estabelece como uma área de serviços e distribuição dentro do território nacional. A valorização do espaço na metrópole é de suma relevância, pela lógica locacional. Nela, encontra-se a diversidade de tipos e sentidos, pessoas e etnias, pois durante o seu processo de formação

houve a necessidade de atrair e buscar mão-de-obra para a construção da capital mineira.

Plambel (1979 apud SOUZA, 2008, p.38) justifica o incentivo na atração de mão-de-obra para a construção da capital, considerando a incapacidade da população para a atividade “braçal”, pesada, utilizada, por exemplo, na construção civil, e confirma: “[...] tipo geral deste povo é doente, magros e amarelos, pouco desempenados, na maioria havendo uma grande proporção de defeituosos, aleijados e raquíticos”, motivando o processo migratório para a construção da capital mineira na busca do desenvolvimento social e urbano que aconteceria com a mão-de-obra externa. É interessante perceber, portanto, como se deu a criação da capital mineira, “fruto” de um planejamento político articulador, pois o ordenamento da ocupação urbana deu-se nos centros do Estado com possibilidade de ser o polarizador do estado econômico e político. Assim, entende-se que a capital mineira foi atrativa para imigrantes, porém não havia condições materiais para esses trabalhadores se apropriarem dessa área urbana, o que levou as populações a se abrigarem nas áreas suburbanas, nos pequenos municípios que já existiam, como Nova Lima, Santa Luzia e áreas rurais.

Leven (1977 apud SOUZA, 2008) afirma que o processo de ocupação do espaço de Belo Horizonte deveria ser controlado pelo Estado, através do mercado de terras. Nesse sentido, o poder público expropriou e reapropriou terras a baixo custo, cedeu, doou e indenizou os proprietários, estabelecendo, ele mesmo, o valor da indenização, e vendeu lotes. Controlando o preço da terra, o governo pretendia “selecionar” os habitantes das áreas urbanas, suburbanas e rurais para poder abrigar a população com melhores condições socioeconômicas, de modo que os funcionários públicos transferidos de Ouro Preto para a área urbana planejada e as demais populações continuariam em locais sem infraestrutura.

Importantíssimo notar que o poder público planejou o sistema viário da capital mineira para permitir o fácil acesso da população pobre a área central. Para separar e valorizar a área urbana foi construída a Avenida do Contorno (Avenida Afonso Pena) para viabilizar o acesso da população de baixa renda à área Central.

O planejamento da capital foi pensado de dentro para fora, do extremo Sul para o extremo Norte, de maneira que o Sul limitaria sua expansão à Serra do Curral e caberia ao setor Norte desenvolver-se. No entanto, o que houve foi outra forma de expansão, com a intensa especulação imobiliária, pois havia muita concentração de terras para poucos. Assim, a capital expandiu-se de fora para dentro e o processo de ocupação das áreas ocorreu no sentido Leste-Oeste, contrapondo-se ao projeto inicial.

Neste momento, intensifica-se o movimento migratório. Sobre isso, Plambel (1986 apud SOUZA, 2008, p.51) diz: “[...] a especulação imobiliária, objeto de preocupação do

poder público, tentou inibir, mas piorou, formou novas periferias, bairros, vilas, loteamentos clandestinos, sem infraestrutura”. Assim, compreende-se que a especulação imobiliária sempre foi motivo de preocupação dos governantes da capital mineira e o resultado disso é o espaço segregado que se faz presente desde o plano original da construção do município.

Nos anos de 1970, a região metropolitana de Belo Horizonte já contava com 14 municípios e iniciava o processo de conurbação. Hoje, somam-se 34 municípios e, de acordo com o IBGE, a população, em 2010, já estava estimada em 5.397.438 habitantes. Considera-se, portanto, que houve uma involução no crescimento das metrópoles brasileiras. Na Tabela 3, pode-se ver que a capital Belo Horizonte, que era a quarta maior cidade, em números populacionais, passou à 6ª colocação, comprovando que a periferia, ou seja, os municípios menores da região metropolitana é que tem apresentado um crescimento urbano, como no caso o município de Ribeirão das Neves.

Tabela 3 – Belo Horizonte: um dos municípios mais populosos do país.

OS 10 MUNICÍPIOS MAIS POPULOSOS											
2000			2007			2008			2009		
U.F.	MUNICÍPIOS	POP	U.F.	MUNICÍPIOS	POP	U.F.	MUNICÍPIOS	POP	U.F.	MUNICÍPIOS	POP
SP	São Paulo	10.434.252	SP	São Paulo	10.886.518	SP	São Paulo	10.990.249	SP	São Paulo	11.037.593
RJ	Rio de Janeiro	5.857.904	RJ	Rio de Janeiro	6.093.472	RJ	Rio de Janeiro	6.161.047	RJ	Rio de Janeiro	6.186.710
BA	Salvador	2.443.107	BA	Salvador	2.892.625	BA	Salvador	2.948.733	BA	Salvador	2.998.056
MG	Belo Horizonte	2.238.526	DF	Brasília	2.455.903	DF	Brasília	2.557.158	DF	Brasília	2.606.885
CE	Fortaleza	2.141.402	CE	Fortaleza	2.431.415	CE	Fortaleza	2.473.614	CE	Fortaleza	2.505.552
DF	Brasília	2.051.146	MG	Belo Horizonte	2.412.937	MG	Belo Horizonte	2.434.642	MG	Belo Horizonte	2.452.617
PR	Curitiba	1.587.315	PR	Curitiba	1.797.408	PR	Curitiba	1.828.092	PR	Curitiba	1.851.215
PE	Recife	1.422.905	AM	Manaus	1.646.602	AM	Manaus	1.709.010	AM	Manaus	1.738.641
AM	Manaus	1.405.835	PE	Recife	1.533.580	PE	Recife	1.549.980	PE	Recife	1.561.659
RS	Porto Alegre	1.360.590	RS	Porto Alegre	1.420.667	RS	Porto Alegre	1.430.220	PA	Belém	1.437.600
TOTAL		30.942.982			33.571.127			34.082.745			34.376.528

Fonte: IBGE (2010).

O planejamento de Belo Horizonte, em 1996, passou a ser orientado pela Secretaria Estadual de Planejamento e pela Fundação João Pinheiro. Mas, conforme Plambel (apud SOUZA, 2008), na prática, isso não funciona, pois quem realmente direciona o crescimento da RMBH é o mercado imobiliário privado, e sua expansão está mais associada ao aumento populacional da periferia do que ao seu próprio núcleo. Contextualizar Belo Horizonte, a metrópole, como se instalou e se firmou a região metropolitana da capital mineira, é extremamente importante para se adentrar no município de Confins e explicar o lugar.

Sabe-se que a metrópole belorizontina possui diferentes edificações, nas quais prevalecem os grandes edifícios e as imensas quantidades de ocupações subnormais, que de acordo com o IBGE são as habitações inadequadas como favelas, mocambos, palafitas e

assentamentos, os variados tipos de comércio e serviços, assim como os mercados informais com suas diferentes formas de atuação, desde camelôs até motoristas de vans clandestinos, como prestadores de serviços para a população dos municípios da região metropolitana.

É realmente um caos urbano viver na metrópole, um aglomerado de pessoas com um ritmo de vida dinâmico, que requer cuidados com bolsas e carteiras em função da pouca segurança, pois existem muitos “pedintes e jovens infratores” nas ruas, e não há uma medida política eficaz que contribua com responsabilidade a ressocialização desses indivíduos na sociedade. Entre outros elementos, constituindo assim parte das problemáticas sociais da metrópole. Por isso, considera-se que é difícil viver nas grandes cidades, pois acaba tornando-se um lugar de conflitos, mas mesmo assim, a capital possui suas vantagens nas diversidades de serviços prestados e comércios. Tal como comentado anteriormente, a capital contrariou seu crescimento planejado originalmente, e, hoje, pode-se considerar que ela não tem mais espaço para se expandir, restando apenas a Região Norte para concretizar esse crescimento urbano, onde existe uma população menos favorecida. Considerando que já ocorreu uma expansão na região de Ribeirão das Neves, verifica-se que, obviamente, a projeção para essa ampliação urbana, atualmente, está em Lagoa Santa, Confins e região. Assim, vê-se que as estruturas estão sendo formadas pelas redes de transportes que irão consolidar e orientar o desenvolvimento dessa parte da região metropolitana.

Quando se fala em transporte relacionado à estruturação urbana e comercial das cidades, pensa-se logo em como ocorre à organização espacial do entorno dessas áreas e quais são as expectativas da população com este novo arranjo espacial, que vai sendo direcionado na perspectiva de desenvolvimento para a região. Assim, pode-se perceber que a localização dos eixos de ligação da estruturação urbana está condicionada a uma área central.

Ao considerar os processos de metropolização, entende-se a centralização como uma característica principal da modernização, que é voltada para a existência de uma área onde se concentram as principais atividades comerciais, econômicas e de serviços, bem como terminais de transporte inter e intraurbanos. Segundo Corrêa (1979, p. 123), “[...] esta área conhecida como Área Central resulta do processo de centralização, indubitavelmente um produto da economia de mercado levado ao extremo pelo capitalismo industrial”. Assim, pode-se perceber a relação da área central, metrópole, com a cidade e o resto do mundo. Aqui vale lembrar a importância dos terminais aeroportuários, que desempenham papel de suma importância para o desenvolvimento e expansão dessas áreas que, historicamente, sempre estiveram atreladas ao sistema de transporte. Sem dúvida, eles desempenham um papel marcante para o crescimento comercial do país.

O desenvolvimento da região deverá acentuar-se ainda mais por causa do Novo Centro Administrativo, uma vez que, aproximadamente sessenta anos depois do Governo de Juscelino Kubitschek, o ex-governador de Minas Gerais Aécio Neves retomou o desenvolvimento para o Setor Norte, às margens da “Linha-Verde”. A construção do aeroporto industrial aumentará a logística desta região e, conseqüentemente, modificará a sua paisagem urbana. Não se pode deixar de destacar que a revitalização do “Aeroporto Tancredo Neves” foi muito importante para a criação de uma malha viária moderna e de fácil locomoção, com possibilidades de potencializar e transformar o tráfego de veículos na região Norte da área metropolitana, agilizando ainda mais a circulação de veículos, pessoas e mercadorias. Sem dúvida, estamos diante da complexidade do processo de estruturação interna da cidade por meio destes projetos governamentais. Nesse sentido, questiona-se a forma com que as cidades desta região estão sendo reorganizada social e infra estruturalmente. A Foto 1 mostra a direção e a organização desse espaço urbano, vista de cima, publicada pela revista Veja com o título “Rumo ao Norte”:



Foto 1 – Belo Horizonte: rumo ao Norte: a foto aérea apresenta as transformações na região norte da capital mineira. Do lado direito do Palácio do Governo Estadual visualiza-se a linha verde que dá acesso ao Aeroporto Internacional de Confins.

Fonte: Veja (Setembro de 2009).

A revista ainda recorda como foi ordenado o crescimento da cidade metropolitana, e somente agora se consolidou o plano original em função das áreas que permaneceram sem desenvolvimento urbano. Por sua vez, a Figura 1 expõe os três momentos de crescimento da metrópole até os dias atuais, confirmando, assim, o desenvolvimento para o Norte. Como dito

anteriormente, este fato resultou em falta de áreas para anexação, que teve como possível solução a revisão de projetos anteriores para poder efetuar a ocupação de espaços poucos ativos, com perspectivas de ganhar dinamismo e fluidez para atrair mais capital.



Figura 1 – Belo Horizonte em três tempos: a imagem demonstra as transformações urbanas em Belo Horizonte desde a década de 40 até à expansão da Linha Verde a partir de 2010. Observa-se um crescimento da área metropolitana até Confins por causa do aeroporto.

Fonte: Veja (Setembro de 2009).

Nesse estratagema do capitalismo, a cidade parece ser redefinida. No caso em estudo, a metrópole alcança áreas mais distantes, chegando ao município de Confins, conforme afirma Sposito (1991, p.4):

A cidade vai ser redefinida, ela não é mais apenas a paisagem construída, que cresce rapidamente precisa ser reordenada, planejada, utilizada racionalmente, mas deve ser entendida no contexto da dinâmica do processo de desenvolvimento do modo capitalista de produção, consumo e reprodução da força de trabalho.

É necessário refletir sobre o modo como a cidade será inserida neste processo do novo formato de vida urbana, colocando-se nessa nova roupagem dinâmica e modernizadora. Esta é uma questão que deve ser bem trabalhada pelos arquitetos, geógrafos e urbanistas, pois este fenômeno chega rapidamente e transforma o espaço, além dos projetos individuais e coletivos das pessoas. Contudo, nem os cientistas planejadores urbanos ou o próprio Estado conseguem acompanhar o dinamismo desse crescimento territorial. A cidade de Belo Horizonte e seu

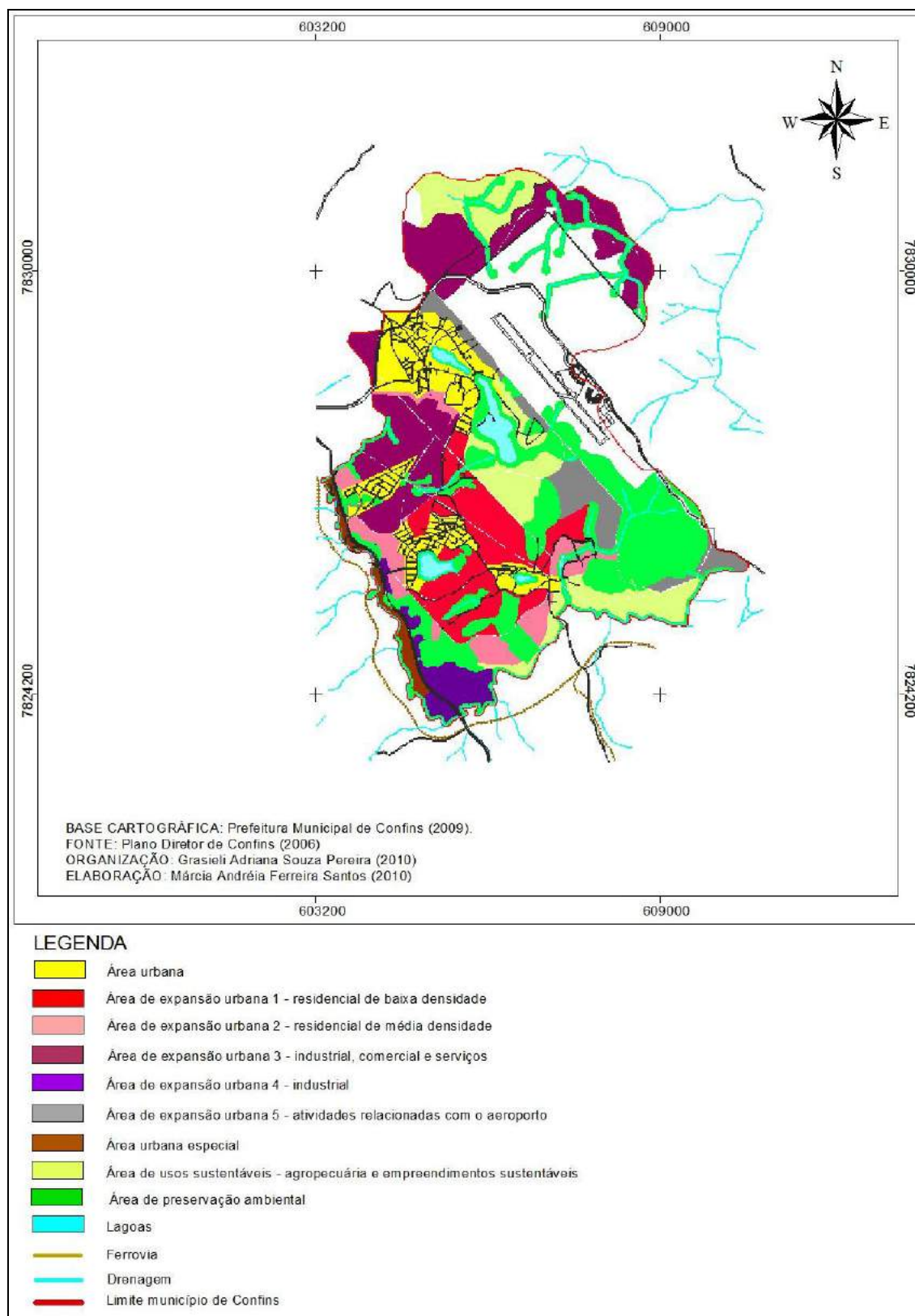
entorno, juntos, expandem-se através do movimento de reprodução capitalista, ocasionando a busca por novas localidades a fim de suprir a falta de espaço na área central.

É interessante visualizar como a metrópole articula-se e desdobra-se para promover fluidez no espaço territorial. A participação dos políticos e empresários nesta artimanha capitalista para obter influência na articulação de mercado e ascensão política faz com que eles utilizem várias facetas como criação da malha viária para atrair novas empresas, inserção de indústrias para atingir seus objetivos, como se fossem ganchos que se fixam aos lugares e apropriam-se desses para reproduzir e gerar capital intensamente.

Portanto, uma das formas de assegurar a monopolização das áreas utilizadas pela metrópole mineira para chegar à região de Confins foi recuperar um projeto fixo (a reativação do Aeroporto), para expandir a metrópole e criar sempre novas possibilidades para a continuidade da expansão urbana. Neste sentido, Confins terá a possibilidade de ter uma nova estruturação espacial, porque sua condição urbana ainda é simplória, pois a cidade depende de prestação de serviços como bancos, hotéis, hospitais, clínicas especializadas, entre outras atividades econômicas necessárias à população. O município não possui equipamentos urbanos necessários e adequados para atender as suas demandas, tendo que recorrer às cidades vizinhas.

1.3 Atividades de uso e ocupação do solo do município de Confins

O Mapa 3 apresenta o uso e ocupação do solo do município de Confins, com os espaços destinados à agricultura, pecuária, áreas de preservação ambiental, lagoas, rios e seus afluentes. A representação das cores são formas de diferenciar estes espaços distribuídos no mapa, sendo essencial compreendermos a representatividade e a função dessa divisão do espaço no município como procedimento de planejamento e do controle administrativo.



Mapa 3 – Município de Confins: uso e ocupação do solo – 2009.

Fonte: Prefeitura Municipal de Confins (2009). Elaboração: Santos (2010).

A Área urbana de cor amarela, onde o núcleo central tem uma boa representatividade, é a sede principal de Confins, e o restante dos núcleos caracteriza-se como distritos do município; todavia, percebe-se que é pouco expressivo o processo de urbanização nos mesmos, restringindo-se aos arredores das três principais lagoas. As áreas de baixa e média densidade consideradas de expansão urbana são as chácaras e fazendas da região, e algumas estão em fase de desmembramento, pois os donos mais antigos, já falecidos, deixam as terras como herança aos filhos, que tendem a vendê-las, tornando-as possíveis regiões de loteamentos e alvo da especulação imobiliária.

O setor industrial, representado pela cor roxa, demarca as indústrias de caldeirarias, cal e mineração, principal atividade econômica da região. A coloração cinza caracteriza as atividades relacionadas ao aeroporto, serviços e indústria no ramo da mecanização das empresas da região, em conjunto com a Empresa Brasileira da infraestrutura Aeroportuária - INFRAERO e a Gol, assim como empresas no setor de aluguel de automóveis como a Localiza e a prestação de serviços realizados pela cooperativa dos taxistas. A área urbana especial caracteriza-se por futuros projetos voltados ao desenvolvimento local, uma área restrita destinada a um público empresarial específico, em concordância com o órgão político municipal de Confins subordinado à capital Belo Horizonte.

As áreas de coloração verde-claro referem-se às atividades agropecuárias, como: agricultura de subsistência e pecuária: criação de bovinos, suínos e aves; empreendimentos sustentáveis como escola de equitação e adestramento nacional “Associação do Cavalo Manga-Larga Machador” (Aras) e hotel fazenda.

Na área colorida de verde-escuro encontra-se uma Área de Preservação Ambiental - APA, constituída por vegetação nativa, grutas e cavernas, resultantes do relevo cárstico, processo formado por rochas solúveis e carbonáticas, que propiciaram a formação de estalagmite e estalactite no interior das cavernas, dominado por grandes lagoas. É possível visualizar, ainda, o principal rio, o Ribeirão da Mata, e seus afluentes, mostrando o quanto a drenagem do município é expressiva, com suas lagoas e rios.

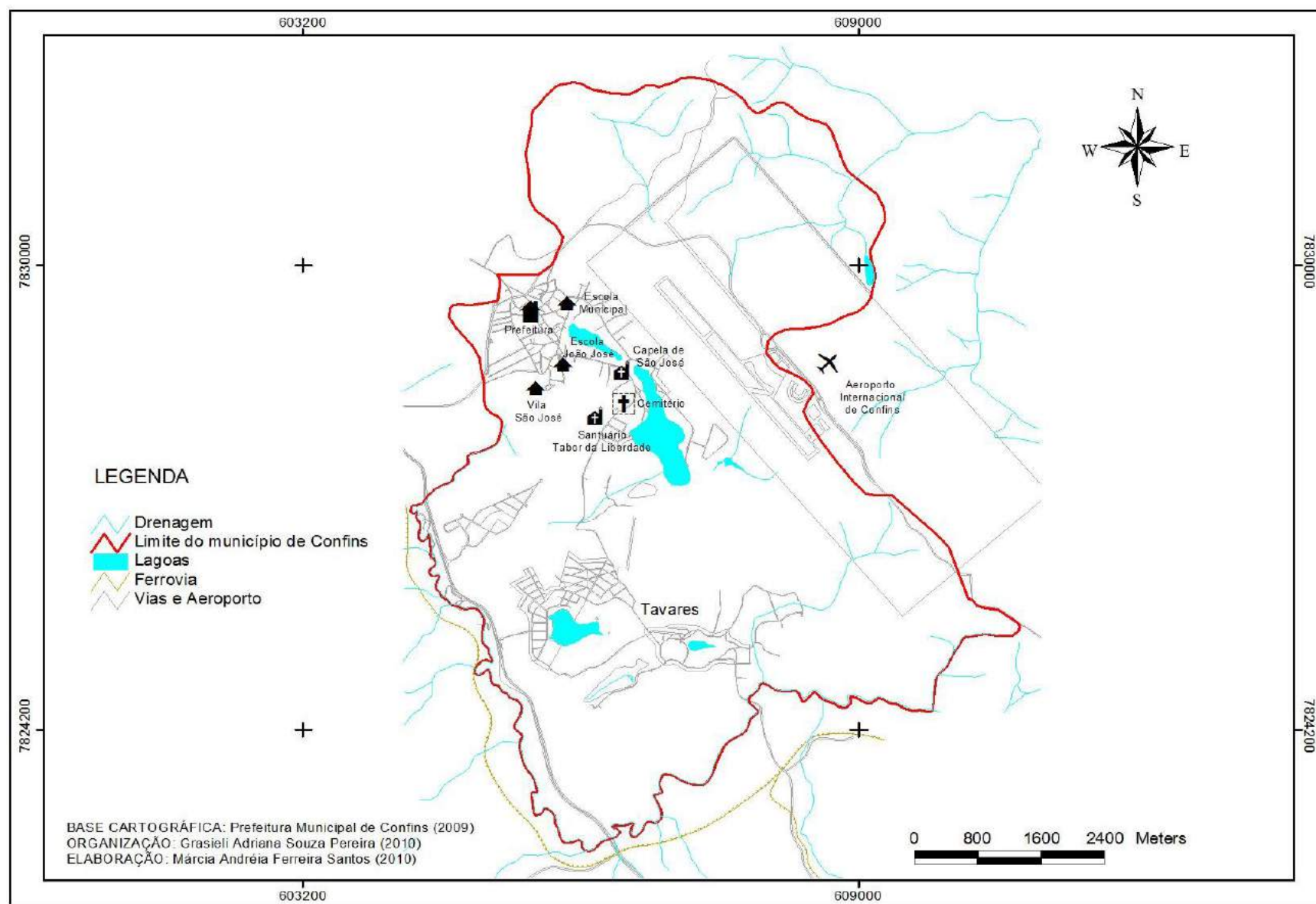
A ferrovia que passa pelo município está representada pela linha de cor ocre. Ela é usada para o escoamento dos minérios extraídos na região, facilitando a distribuição do produto no Estado de Minas Gerais em direção ao seu destino final, a exportação.

Existem vários e importantes elementos que contribuem com o espaço urbano da cidade, seguramente fundamentais para se entender a cidade e as principais atividades do cotidiano desses habitantes, em conjunto com as características ambientais e culturais, que expressam a identidade do lugar. Por isso, a necessidade de se visualizar como são

distribuídas as atividades de uso e ocupação do solo. Sendo um lugar com atributos físicos e culturais relevantes para o estudo, indicando o desenvolvimento local, as atividades que contribuem para a vida social dos moradores locais, e uma grande instalação, o aeroporto.

No município de Confins existem lugares que são referência no estudo apresentado neste capítulo, pois constituem parte da história do município e expressam o modo de vida dos moradores. O retrato dos moradores e seus vínculos territoriais estão intimamente relacionados às conversas na Igreja, nos encontros na rua, nas festividades da cidade, na praça, nas reuniões familiares, nas escolas, isto é, circunda toda a vida pacata da população. São locais onde foram se fixando as instituições e ainda (2011) ocorre a maior movimentação de pessoas, onde é possível observar e compreender a rotina da cidade e os acontecimentos cotidianos.

Como pode ser visto no Mapa 4, os pontos urbanos principais da cidade são: Prefeitura, Escola Estadual São José , Escola Municipal Afonso José da Silva e Capela de São José (padroeiro da cidade). Nos pontos mais altos da cidade, estão localizados o Santuário Tabor da Liberdade (Mãe Rainha) e o Cemitério do município, onde é possível visualizar todo o conjunto urbano da cidade com suas respectivas lagoas. É importante destacar que o santuário Mãe Rainha é uma área de importante atratividade religiosa, que leva muitos fiéis à cidade, gerando uma movimentação de pessoas muito maior do que a própria população existente no município, durante o evento religioso que ocorre anualmente na cidade.



Mapa 4 - Município de Confins - Localização de alguns pontos urbanos - 2009.

Fonte Base Cartográfica e Dados: Prefeitura Municipal de Confins (2009). Elaboração: Santos (2010).

CAPÍTULO 2

O AEROPORTO EM CONFINS: território, territorialidades e desterritorialização

Neste capítulo abordar-se-á a reestruturação do Aeroporto e as implicações nas desapropriações ocorridas no município de Confins, esclarecendo o que aconteceu à população que ocupava ou ainda ocupa a área reocupada pelo Aeroporto. O objetivo é compreender como a imposição do Estado e da sociedade capitalista, voltada para atender a necessidade de crescimento econômico, atua nos lugares, cria infraestrutura para dinamizar as relações comerciais e de prestação de serviços próximo às cidades, podendo transformá-las ou, simplesmente, deixá-las à margem do processo desenvolvimentista. Ressalta-se a importância da realização de vários trabalhos de campo para atender aos objetivos do capítulo e obter informações acerca das implicações socioterritoriais decorrentes das desapropriações das famílias envolvidas nesse processo. Também foi realizada pesquisa sobre essa temática em jornais e internet.

A emancipação do município, de acordo com populares e servidores públicos, ocorreu em face às reivindicações e articulação dos moradores, por melhorias e investimento público quando Confins ainda era um distrito. Não há registros das reuniões organizadas pelos moradores, sendo que quando foi feita a primeira ata documentada, já havia ocorrido a emancipação do mesmo e o registro das principais necessidades da cidade, que são: posto médico, ambulâncias, abrigos nos pontos de ônibus, pavimentação, incentivo à instalação de indústria, aberturas de ruas, iluminação, instalação de telefones públicos, rede de água (Cf. Anexo 2).

2.1 As desapropriações no contexto constitucional

A propriedade é um direito fundamental de todo cidadão, garantido por lei. Sua importância está relacionada ao bem estar e à qualidade de vida do cidadão. Como diz Sant'Anna (2007, p.230):

A Declaração dos Direitos do homem e do cidadão, que consagrou a propriedade como um dos institutos mais relevantes da época, declara que “Como a propriedade é um direito inviolável e sagrado, ninguém dela pode ser privado a não ser quando a necessidade pública legalmente comprovada o exigir evidentemente e sob condição de justa e prévia indenização”.

Dessa forma, a desapropriação sem justa e prévia indenização viola o direito do cidadão, constituído juridicamente em circunstâncias que buscam atender o interesse da sociedade para um bem coletivo. A referida autora comenta que para promover a desapropriação, o Estado deve garantir o direito coletivo dos cidadãos. Assim, [...] “a intervenção na propriedade privada pode ser conceituada como sendo toda ação do Estado que, compulsoriamente, restringe ou retira direitos dominais do proprietário”. (GASPARINI apud SANT'ANNA, 2007, p.117).

A desapropriação acontece observando-se o interessante coletivo dos cidadãos, ou seja, a propriedade é um direito fundamental, mas deve atender a uma função social. Com isso, percebe-se que os interesses não são apenas do proprietário, mas de todos os cidadãos envolvidos nesse processo. A desapropriação é a

[...] forma mais extrema de intervenção na propriedade privada. Afinal, mediante a desapropriação, uma propriedade é extinta, deixando de ser da titularidade de um particular e passando a pertencer ao Poder Público, sem que haja transferência da propriedade. (SANT'ANNA, 2007, p. 119).

A Constituição Federal Brasileira garante uma indenização justa (pelo menos do ponto de vista econômico) aos bens do expropriado, bem como o interesse social para que ocorra a intervenção pública, mesmo que ela se dê de maneira forçada, mas mediante argumentos de utilidade pública e necessidade coletiva de desterritorialização e reterritorialização dos moradores. No caso em estudo, percebeu-se que as desapropriações territoriais ocorreram em consonância com o bem coletivo da sociedade, num modo argumentativo de utilidade pública e desenvolvimento econômico da região. Mas a contradição se faz em como se deu essa desapropriação, para onde a população foi deslocada, e se o interesse coletivo atendeu às

necessidades vigentes. Nas relações do espaço compreende-se que o uso é um direito, assim como a apropriação; entretanto, no processo de reprodução do urbano muitas vezes segrega-se e viola-se o uso e o direito à cidade; os cidadãos buscam produção de um espaço que não necessariamente seja a propriedade privada, mas sim a qualidade de vida e o bem-estar social. O Estado, como sujeito agente, faz o movimento de reprodução do sistema capitalista, violando o direito do uso e apropriação da reprodução do espaço do cidadão, bem como a dignidade do mesmo.

Neste contexto, entende-se que as desapropriações implicaram em perdas das propriedades dessa população, sendo que a mesma teve que buscar novas áreas de ocupação, onde pudessem continuar suas atividades econômicas, pois se observou que a população perdeu áreas não somente durante a construção do Aeroporto Internacional de Confins, década de 1980, mas após sua reativação, em 2005. Acrescenta-se a isso a construção da malha viária de Belo Horizonte a Confins, acompanhada de vários conflitos judiciais das famílias expropriadas contra o Estado.

2.2 As desapropriações no contexto geográfico

Desapropriação, no contexto geográfico, implica no complexo processo de territorialização e desterritorialização, pois consiste na retirada de terras de um determinado grupo social e a apropriação destas por parte do Estado, em nome de um benefício coletivo, bem público, ou seja, envolve modos de vida com especificidades e questões ambientais. No trabalho em questão, a construção do Aeroporto resultou em algumas desapropriações no município de Confins, sendo que o próprio Governo Estadual considerou, na época, que a área era de baixo custo, o que viabilizava a construção do mesmo. No entanto, a afirmativa de baixo custo da obra entra em contradição ao se analisar que o processo indenizatório tenha se arrastado ao longo dos anos, pois boa parte das famílias expropriadas não recebeu do Governo a indenização que, por direito, deveriam receber, sendo que o processo de amortização teve o prazo estendido para até trinta anos. Nesta perspectiva, é contraditório pensar como se tira o meio de existência fundamental dos proprietários rurais falando em baixo custo, se os juros decorrentes dessa desapropriação cresceram ao longo dos anos e estão inseridos nesse processo.

A área, que era ocupada por pastagem bovina e plantio para a reprodução social das próprias famílias, apresentava seus encantos para os proprietários, possuía uma identidade decorrente das práticas sociais, sentimentais e culturais. Os moradores cuidavam do lugar, havia uma interação entre propriedade e proprietário. A maior parte dessa área fica em um relevo acentuado, isto é, um platô constituído por planalto cárstico, fortemente ondulado e vegetação nativa. Mesmo assim, os proprietários mantinham uma função produtiva, com cultivos agrícolas e pastagens. Por isso, pode-se afirmar que se desterritorializaram pessoas com a construção do aeroporto.

A questão da terra como propriedade passou por mudanças em razão da desapropriação, pois para alguns expropriados era a única fonte de renda e trabalho por meio da agricultura familiar que desenvolviam. A vida no pequeno município de Confins foi estabelecida em áreas que os habitantes mantinham sob seus domínios, e, dessa forma, caracterizavam um modo de vida singular, simples, com uma agricultura de subsistência e hábitos típicos do interior mineiro agregados a esse povoado. Contudo, a inserção do aeroporto no local redefiniu parte do controle dessas terras no poder da União. Desse modo, a população residente não teve acesso a essas terras; todavia, as autoridades não destacaram a condição ou o lugar a ser ocupado pelos moradores, após perderem suas terras para o Estado, que se empenhava na construção do aeroporto.

Em meados de 1980, quando houve a desapropriação, ocorreram diversos movimentos ambientalistas na região, até a criação de uma área ambiental. Então, a inserção do equipamento urbano trouxe manifestações sociais e ambientalistas, em torno do espaço reocupado, mas não na cidade de Confins, o que implicou na descontextualização entre o lugar e o aeroporto; foi um movimento de protestos seguidos por recurso judicial.

O Aeroporto como novo elemento que surge no lugar poderá transformá-lo ou moldá-lo. Neste sentido, estabeleceu-se uma contextualização sobre o território para entender o modo como esse processo ocorreu em Confins, pois se compreende que a manifestação de transformações socioespaciais é uma realidade que sofre mudanças no lugar.

2.3 A produção do espaço a partir da territorialização do Aeroporto

Ao começar essa discussão pelo viés do processo de reocupação do espaço, tendo

como atores sintagmáticos o Estado e seus órgãos, observa-se que a ação do Estado sempre teve repercussão no modo de vida das pessoas residentes nos lugares afetados, pois atua na reestruturação econômica do País e da sociedade em geral, afetando também a cultura dos envolvidos. Ao se fazer um levantamento dos principais acontecimentos que influenciam a cultura, por meio do processo migratório, pode-se evidenciar as transformações urbanas ocorridas no País, sem se esquecer de que a migração foi “fruto” dos principais problemas mundiais. Neste contexto, em *Confinos*, não poderia ser diferente.

Hobsbawn (1995), em a “Era dos Extremos”, escreve sobre o que estava acontecendo no mundo após a Segunda Guerra Mundial. Ele apresenta as transformações que desencadearam o processo de globalização, sobretudo pós 1970. Mas a preocupação do autor não é a globalização no sentido financeiro, mas a mundialização, uma transformação em ordem maior, que perpassa os fenômenos do individualismo e da ruptura da família e da cultura. Ressalta-se, também, a importância da discussão do local e do global, sendo que o primeiro, enquanto lugar, diz respeito ao indivíduo no “sentido afetivo”, expressão de sentimento dos indivíduos em relação ao lugar. Santos (2005), por sua vez, escreve sobre a importância do local, pois é nele que os sistemas operam e transformam-se.

Pode-se, assim, compreender sobre Haesbaert (2007), que apresenta várias discussões teóricas acerca da territorialidade e da desterritorialidade. Ele inicia o texto com reflexões sobre o mito da desterritorialização, afirma que o homem não pode viver sem território, apresenta várias discussões que envolvem a territorialização. De acordo com o referido autor, a teoria sobre o território sofre a influência do materialismo e das concepções do poder do Estado-Nação, e ainda representa a identidade cultural, investida de valores, sendo que o território cultural precede o território político por completo. O debate apresentado a respeito do território sofre influência do materialismo (marxismo) de acordo com os processos elitizados advindos das imposições do sistema econômico, e o poder ligado a esse materialismo está representado no domínio da elite. Não se deve esquecer que a identidade cultural está inserida nos valores, crenças e hábitos de cada pessoa e território. Assim, o autor considera que esses valores também são responsáveis pela dominação política. Nesse debate sobre território é importante enfatizar que o econômico predomina em alguns autores, pois consiste em uma dialética.

Haesbaert (2007) também analisa o território como sendo a consequência de relações de poder, dominação e apropriação, resultado das relações sociais e do controle desses espaços. Para o referido autor, o território não é exclusivamente político, econômico, cultural ou natural. A sua organização pode acontecer a partir da “[...] imbricação de múltiplas

relações de poder; do poder mais material das relações econômico-políticas ao poder mais simbólico das relações de ordem estritamente cultural”. (HAESBAERT, 2004, p.79).

Castells (1999) escreve sobre “espaços de fluxos”, instáveis e fluidos, que desencadeariam o fim dos territórios. Outros autores afirmam que o território seria um tipo de organização do espaço de forma mais tradicional do que a rede, que seria a base para o Estado-Nação. Santos (2005), por sua vez, apresenta a noção pós-moderna de transnacionalização do território. Nessa visão, há uma nova construção do espaço geográfico e do funcionamento do território, e as redes constituem novas realidades. Esse território pode ser formado por lugares, ou seja, de pontos de conexão entre pontos, no espaço.

O território pode ser entendido como algo socialmente construído e, para se tornar território, o espaço precisa ser apropriado. Portanto, a ocupação territorializa o espaço por intermédio das relações sociais. Ela ocorre, dessa forma, por meio do uso do espaço e da sua transformação, que embora não tenha tornado plenamente efetiva a destruição da natureza, constrói a humanização do espaço. Haesbaert (2007) não trabalha em seu texto a territorialidade na perspectiva da historicidade, mas há uma sinalização para o subjetivismo e o objetivismo. O autor mostra a possibilidade da mundialização e discorre sobre o capitalismo que suprime e molda as culturas locais.

O território brasileiro é um exemplo de domínio da elite, que não levou em consideração os aspectos culturais, econômicos e sociais das pessoas, e fez com que identidades diferentes ocupassem espaços específicos. Isso ocorreu no País devido ao processo de colonização diversificado estabelecido nas regiões. Em função dessas ideologias, muitos lugares do território nacional enfrentaram grandes desafios de adaptação, encontros e rupturas de culturas. Um exemplo desse choque cultural ocorreu entre os gaúchos e baianos e que Haesbaert (1996) busca explicar.

Outro fato a ser considerado é a questão do sentimento em relação ao lugar. Quando essa nova dinâmica do espaço se estabelece, arrasa a cultura local, pois a ditadura do movimento que chega requer outro dinamismo, no qual tudo tem de ser rápido, em um ritmo acelerado, que acompanha a técnica. Nesse sentido, Haesbaert (1997) escreve sobre o “choque” entre as culturas diversas e mostra como a nova dinâmica estabelecida desfigura a ordem local, colocando uma nova ordem, a do desenvolvimento. A chegada do novo “causa um estranhamento” no habitante local, pois encontra um homem totalmente diferente de seus hábitos culturais, em decorrência do regionalismo que cada migrante carrega de cada lugar. O impacto dessas mudanças é nítido porque são visíveis os diferentes hábitos culturais.

Ao conhecer a história do homem sertanejo, percebe-se a desconexão que há entre ele

e o mundo exterior. O sertanejo, que levava uma vida pacata e tranquila dentro do seu contexto, não se preocupando em conhecer a origem exata de sua comunidade, passa a viver num novo ritmo, estranho ao que ele sempre conheceu. Por esta razão, o choque cultural é algo importante a ser analisado, pois, conforme Santos (2008, p,107):

A chegada do novo causa um choque. Quando uma variável se introduz num lugar, ela muda as relações preexistentes e estabelece outras. Todo o lugar muda. Por exemplo, quando se constrói um hotel com quatrocentos lugares, muda todo o lugar e não apenas o setor hoteleiro.

Assim, o autor confirma que cada situação é diferente da outra, mas é sempre composta de pares dialéticos, em que se pode compreender pelo movimento, que é o tempo. No caso de Confins, observa-se uma situação diferente, representada pela chegada do aeroporto. É uma combinação de fatos que evidencia um elemento urbanizador de reorganização do lugar, somado a um conjunto de fatores como a instalação de empresas que aparecem no entorno da grande obra pública, que destaca o novo no lugar, contribuindo para uma nova forma de territorialização do espaço.

O contraste sociocultural é um choque de culturas em extremos, como no caso do “Nordeste-Sul” de Haesbaert, e abre uma discussão sobre a territorialidade na representação da identidade cultural. O território cultural precede o território político e a desterritorialização da identidade forma uma reterritorialização, ou seja, é necessário compreender que essa territorialização de grupos, com bases culturais distintas, caracteriza-se por uma disputa hegemônica, político-econômica, além do sentido simbólico-cultural contribuindo, assim, para a formação de novas e velhas identidades territoriais.

Mas o território não é um dado neutro nem um ator passivo. Produz-se uma verdadeira esquizofrenia, já que os lugares escolhidos acolhem e beneficiam os vetores da racionalidade dominante, mas também permitem a emergência de outras formas de vida. Essa esquizofrenia do território e do lugar tem um papel ativo na formação da consciência (SANTOS, 2008, p.80).

O referido autor considera o território vinculado a um fator desarticulado, fora dos padrões normais, sendo resultado da divergência global, pois os “personagens” principais deste processo são responsáveis pelas condutas desse movimento que direciona a reestruturação e reorganização do espaço geográfico nesse processo mundial.

A territorialização pode vincular-se a um fator desarticulado, como demonstrado anteriormente, exemplificando o choque de diferentes culturas. Mas ela pode ser articulada

por um grupo elitizado, pelo Estado entre outros fatores que desencadeiam a relação de territorialização e desterritorialização, tanto nas cidades como no campo, que repercute, também, nos modos de vida da população no espaço urbano em crescimento.

Percebe-se que, em Confins, a dominação do Estado sobre o município busca melhorias econômicas, mas a cidade não responde nitidamente a esse impulso como era esperado e planejado. No entanto, apresenta elementos de uma nova rotina urbana, como se verá no capítulo seguinte. Nesse caso, os antigos donos das terras expropriadas pelo aeroporto foram deslocados de seus lugares. Alguns ficaram na cidade de Confins e região, outros foram para a metrópole, passando a residir em favelas, conforme informações obtidas dos pesquisados. Neste sentido, a reterritorialização da população foi diversificada, pois cada família dirigiu-se para um determinado lugar. Assim, a área passou a ser de domínio do aeroporto, mesmo que os expropriados não tenham recebido boa parte do valor destinado à indenização da terra.

2.4 A configuração socioespacial articulada ao território

A partir de 1960, o Brasil vivenciou um crescimento urbano que acarretou mudanças no modo de vida da população. Nesse momento, iniciou-se a preocupação com o planejamento urbano e surgiram discussões acerca do espaço público. A rua e a calçada deixam de ser pontos de entretenimento entre as pessoas que circulam em um determinado lugar. A televisão ganha espaço. Surgem novas formas de relacionamento como os salões de festas e os clubes. Posteriormente, a formação de condomínios fechados aparece como uma nova forma de segregação estabelecida no espaço urbano. Assim, a conversa que antes era travada na rua passa a ser feita através do telefone. Portanto,

[...] o uso do território pode ser definido pela implantação de infraestrutura, para as quais estamos igualmente utilizando a denominação sistemas de engenharia, mas também pelo dinamismo da economia e da sociedade (SANTOS; SILVEIRA, 2008, p.21).

É neste sentido que se busca compreender o espaço geográfico em sua materialidade e imaterialidade no aspecto social, que é a população. Para o entendimento da realidade pesquisada, buscou-se retratar essa desconexão dos grandes projetos, inseridos nas pequenas

cidades que marcam uma dominação de grandes porções de áreas em nome do desenvolvimento, que no município em estudo é pouco percebido pela população local.

Com as inovações tecnológicas, as pessoas passam a se comunicar pela internet. O crescimento urbano do País veio aliado à síndrome do pânico, que deixa os cidadãos presos em suas residências em função da violência urbana, cujos fatores predisponentes estão interrelacionados, como desemprego, falta de investimento em educação e outros problemas sociais. Em Confins, essa característica urbana ganha ênfase. Isso demonstra que todas as discussões, as ideologias pensadas e os planejamentos realizados pelas autoridades não solucionaram as carências humanas. Isso não se refere apenas à questão da identidade nacional, mas à falta de planejamento flexível, capaz de atender as necessidades primárias da população, possibilitando a qualidade de vida urbana adequada e digna ao cidadão.

Refletir sobre a inserção da cidade neste novo modo de vida urbana modernizadora é uma questão que deve ser bem trabalhada pelos urbanistas porque o fenômeno urbano é dinâmico devido ao capitalismo ascendente. Assim, os planejadores devem manter o mesmo ritmo do capital para que possam garantir sinergia e equilíbrio entre crescimento urbano, planejamento e desenvolvimento social eficaz. Ressalta-se que o planejamento urbano deve considerar, também, as áreas metropolitanas adjacentes, pois ao se expandir de forma desordenada a cidade alcança novas localidades para suprir o que falta na área central.

Com o processo de urbanização brasileira houve um crescimento das cidades, culminando com o surgimento das metrópoles regionais e nacionais. Hoje (ano de 2011), elas se desdobram, pois utilizam várias facetas, como se fossem “ganchos” que se fixam nos lugares e se apropriam destes para reproduzir o capital sendo, portanto, uma das formas de assegurar a monopolização das áreas. Santos e Silveira (2008) afirmam que o crescimento da metrópole marcará um fluxo de pobres e culminará numa “involução metropolitana”, mas melhorará a qualidade das cidades médias. Entende-se que a involução metropolitana seria o fato de a metrópole não ter como crescer e, assim, na busca por serviços públicos, infraestrutura e equipamentos básicos, ela cria formas de expansão para dominar novas áreas e suprir suas necessidades vitais, obtendo novos territórios, que são as pequenas cidades que possuem a capacidade de promover novos equipamentos urbanos.

A metrópole é uma referência central, pois todas as funções administrativas, de serviços e comércio estão aglomeradas nas áreas fluidas e dinamizadas pelo espaço urbano. Com isso, entende-se que a construção do urbano é um processo constante, que envolve a ocupação e o desdobramento de novas áreas, transformando-se em uma forma espontânea de continuar o processo de urbanização e expansão. Pensando no município de Confins, indaga-

se como a cidade recebeu essa nova vida urbana, com um ritmo diferenciado, típico do lugar, representado pelo ar interiorano. Assim, ocorre a territorialização no lugar, quando há elementos agregados ao dinamismo acentuado, que circundam e desconectam a tipicidade do lugar com o processo modernizador advindo dos elementos urbanos com a reativação do aeroporto e a criação da malha viária Linha Verde.

Existem no lugar vários conflitos, como a nova dinâmica urbana, que traz o estranho. Novas pessoas com estilos de vida diversos, violência, conflitos territoriais, de identidades, de sentimento de pertença e de interesses políticos. Entende-se que são vários questionamentos sociais, culturais, políticos e econômicos que estão em jogo, e se expressam no lugar.

A relevância da atuação do Aeroporto Internacional de Confins no município, para este grande centro de negócios, está relacionada à movimentação de passageiros, cargas e descargas, mediante o contexto de uma economia em crescimento que possibilita a abertura de novos mercados. Com o mercado em crescimento, a importância dos fixos e fluxos para o desenvolvimento do trabalho no entorno do município de Confins condiciona e propicia novas perspectivas na forma de ocupação do espaço. Dessa forma, Santos (2008, p.86) conceitua os fluxos explicando como é difícil fazer uma análise desse movimento. Para ele, “Os fluxos são o movimento, a circulação e assim eles nos dão também a explicação dos fenômenos da distribuição e do consumo. Desse modo, as categorias clássicas, isto é, a produção propriamente dita, a circulação, a distribuição e o consumo”.

Já os fixos são os elementos instalados no lugar. Portanto, há uma interação entre os fixos e fluxos. No caso em estudo, essa dinâmica se apresenta na metrópole, e com a reativação do aeroporto passa a haver uma influência desses fenômenos no processo de ocupação do território. Mas,

[...] o estudo dos fixos permite uma abordagem mais cômoda, através dos objetos localizados: agência de correio, sucursais bancárias, escolas, hospitais, fábricas... Cada tipo de fixo surge com suas características, que são técnicas e organizacionais. E desse modo, a cada tipo de fixo, é um objeto técnico, mas também um objeto social, graças aos fluxos (SANTOS, 2008, p.86).

O transporte aéreo pode modificar todo o espaço geográfico de uma cidade. Dentro do espaço metropolitano, estudar esse dinamismo de prestação de serviços, fluxos de pessoas, moradia e infraestrutura da cidade leva-nos a problematizar esse processo de produção do espaço, cujo antagonismo aparece entre a metrópole e a pequena cidade. Apesar das várias mudanças, compreende-se que não há mutação em tudo, mas remete-nos a pensar nos fatos mais relevantes desse estudo, que é como ocorre esse processo de desapropriação de áreas no

município de Confins, como propiciou aos moradores sair de seus sítios e residir na pequena cidade, ou ir para outras regiões.

A organização do espaço do município deu-se pela intervenção e o planejamento do Estado. A configuração territorial é descrita por Santos (2008) como

[...] o conjunto total, integral, de todas as coisas que formam a natureza em seu aspecto superficial e visível; e o espaço é o resultado de um matrimônio ou um encontro, sagrado enquanto dura, entre a configuração territorial, a paisagem e a sociedade (SANTOS, 2008, p.85).

Portanto, a configuração territorial seria vista como um marco concreto e visível nas paisagens que estão sendo transformadas, mas que, raramente, eliminam traços materiais do passado, remodelando-se de acordo com os interesses econômicos, o que não está sendo diferente no processo de transformação territorial de Confins.

2.5 As desapropriações na metrópole e a consolidação dos projetos urbanos em Confins

Os territórios da urbanização são uma questão bem generalizada, pois são organizados pelos que estão dentro e fora das cidades e definem relações coesas em alguns momentos, mas desarticuladas em outros, em função dos interesses e necessidades de cada sociedade, principalmente, pelos fatores políticos e econômicos.

O desenvolvimento da condição urbana permite-nos retratar a questão do território, pois é no urbano que debatemo-nos com várias situações e relações que contextualizam a formação do território e sua desterritorialização, sendo um movimento constante de domínio e saída da população, que sofre metamorfoses características do urbano, devido ao dinamismo que existe nesse processo de desenvolvimento.

Foram vários os conflitos no território de Confins, que resultaram nos processos em litígio para assegurar o mandato de desenvolvimento do trabalho público na construção do aeroporto. Assim, a população aceita as articulações impostas pelo sistema governamental em nome do desenvolvimento, acabando por se esquivar de seus direitos plenos enquanto cidadãos, pois os processos em litígios são demorados e obscuros ao entendimento da população, o que favorece a imposição do Estado.

As concepções de território estão atreladas a uma vertente política, cultural e econômica. No caso em estudo, todos estes elementos são fatores condicionantes agregados aos valores em questão. Na perspectiva política, foram as relações de poder que possibilitaram a construção de um novo espaço direcionado ao desenvolvimento tecnológico da indústria. No setor específico da modernização reterritorializa um espaço que era rural, menos favorecido economicamente da região, e passa a predominar o território do novo urbano, imposto e ditado para o desenvolvimento dessa região.

A desterritorialização desses grupos sociais é complexa, pois as pessoas envolvidas nesse processo migraram de forma diversificada pela região metropolitana. As indenizações, em sua totalidade, poderiam auxiliá-los na construção de um novo projeto de vida, melhoria econômica, ou excluí-los ainda mais do processo de urbanização, devido à falta de comprometimento das autoridades responsáveis em pagar o que seria justo a essas famílias. Não se trata apenas de um reparo financeiro, mas sim de uma história de vida ligada ao valor sentimental que as pessoas tinham do antigo lugar.

No caso da metrópole, as desapropriações para obras da Linha Verde atingiram cinco vilas: Carioca, Matadouro, São Miguel, Virgínia e Suzana. A desapropriação de centenas de famílias, que hoje vivem na interseção da Avenida Cristiano Machado com o Anel Rodoviário, para a construção do projeto Linha Verde, tornou-se uma questão polêmica, e divide opiniões entre os próprios moradores, por tratar-se de um assunto financeiro, gerando controvérsias em como serão feitos os recebimentos indenizatórios de cada morador, pois envolve uma série de fatores a serem considerados.

Alguns moradores ocupam o lugar por aproximadamente trinta anos, sendo a primeira casa que adquiriram; outros são comerciantes na região e sobrevivem dessa renda local. Em contrapartida, alguns moradores estão satisfeitos, pois há nesse recurso indenizatório possibilidades de melhorar a vida material a partir do investimento em outro imóvel. Outros preferem sair da metrópole e ir para lugares mais tranquilos. De acordo com jornais locais (Estado de Minas, Portal de Confins, entre outros), a população teme receber um valor que não permita comprar outro imóvel e ter que se deslocar para uma favela. Assim, compreende-se como são conflitantes essas questões indenizatórias para o morador acostumado ao lugar, pois envolve todo um contexto social, econômico, cultural e político.

Para promover a acomodação das pessoas, o Estado fez um convênio com a Prefeitura de Belo Horizonte para que as desapropriações e assentamentos sejam feitos por meio da Companhia Urbanizadora de Belo Horizonte – URBEL. Cada morador expressa uma vontade diferente: uns não querem sair do lugar, pois entendem tratar-se de um espaço repleto de

significados e resultado do suor do seu trabalho; não querem ir para outra favela, ou querem somente o dinheiro, ou, ainda, querem uma casa pronta. Assim, pudemos verificar em relatos de campo as seguintes falas: “Eu quero o dinheiro na minha mão, porque vi muitos vizinhos acreditarem na palavra da prefeitura, deixarem derrubar as casas e depois passarem aperto por não receber o dinheiro e não ter onde ficar com a família”. (Entrevistado, 2009). Essa fala representa experiências de moradores com relação a processos anteriores de desapropriação na região, deixando-os receosos com a situação. O entrevistado abaixo confirma o desrespeito aos valores humanos relacionados à desapropriação, principalmente em relação à demora do recebimento do dinheiro, que resulta em um processo lento e gradativo.

“A prefeitura mandou sair das casas para depois pagar. A maioria dos acordos (de desapropriação) foi fechada em janeiro deste ano. A promessa era que o pagamento sairia com 30 e, no máximo, 60 dias. Nós temos pessoas que estão há nove meses esperando. A prefeitura não nos dá satisfação alguma. Eles não dão informação se o pagamento vai sair este ano ainda ou se no ano que vem”. (Entrevista, 2009).

A situação é, de fato, alarmante. As desapropriações na região metropolitana apresentam um histórico conflituoso, e, em sua maioria, não agradável para a população, não diferenciando a processos mais antigos como o da desapropriação do aeroporto que, hoje em 2011, está em litígio. Assim, as transformações de reorganização do espaço metropolitano atualmente não deixam de passar pelo mesmo processo, em que o expropriado, às vezes, não recebe o suficiente ou demora anos para obter o recebimento total.

“As pessoas, de boa-fé, acreditaram na palavra dos agentes da prefeitura e deram continuidade ao processo. Começaram, depois que eles (agentes da prefeitura) autorizaram, a derrubar por conta própria as casas para aproveitar o material (portas, janelas e madeiras). Mas elas foram ludibriadas, porque o dinheiro não chegou a tempo, o que gerou a quebra de contrato e elas perderam dinheiro e os negócios foram desfeitos. Outros estão deixando de comer para pagar aluguel”. (Entrevista, 2009).

Não existe um consenso, entre os desapropriados, sobre os valores que deveriam receber, o que dificulta o processo, mas compreende-se que cada especificidade dos moradores deve ser levada em consideração, por questões de direito à cidadania e por estar inserido na cidade, em sua totalidade¹⁰.

A importância do Aeroporto para a metrópole também consistiu na ocupação de áreas e na construção de novos territórios, provocando mudanças na dinâmica espacial da região, pois condicionou a especulação imobiliária e a proliferação de condomínios fechados (Foto

¹⁰ Pesquisa de campo e site: WWW.santaluzianet.com / www.ejef.tjmg.jus.br, apresentam questionamentos sobre as desapropriações na região metropolitana.

2), o que aumenta a circulação de pessoas e fluxos de veículos, contribuindo, assim, para o interesse de alguns indivíduos em morar no setor norte.



Foto 2 – Confins: proliferação de condomínios fechados. Na região estão sendo construídos vários condomínios que aproveitam a área natural para contribuir com o lazer e a tranquilidade dos futuros investidores e moradores, razões pela qual se usou o termo expansão urbana, pois a maioria dos moradores que compra nessa área é habitante de Belo Horizonte.

Autor: Pereira, G. A. S (2010).

As desapropriações, na região, implicaram na instalação de equipamentos urbanos no entorno do município de Confins, bem como a chegada de empresas ligadas ao setor imobiliário, que, de certo modo, influenciam na supervalorização dos imóveis, criando condomínios fechados (Foto 3). As desapropriações resultaram, num primeiro momento, desde a década de 1980, num descompromisso econômico do governo, que alegava não ter dinheiro para pagar a indenização à população expropriada, situação que se arrasta há anos. Assim, as famílias ainda continuam a requerer, na Justiça, o direito a uma indenização justa.



Foto 3 – Confin: chácaras, ambiente fechado na área da APA. Pode-se perceber que as construções de casas elitizadas vão surgindo na região, em meio à área nativa; a construção se destaca por estar sobre um paredão rochoso, um “penhasco”. Enquanto surgem novas moradias outros perdem suas terras em nome das desapropriações, e suas residências permanecem na simplicidade, pois mal recebem uma justa indenização.

Autor: Pereira, G. A. S (2010).

Percebe-se, ainda, que as populações mais carentes são as que sofrem por serem leigas e não terem condições de pagar um bom advogado que as auxilie. Os elementos urbanos que surgiram em função desse processo influenciaram na rotina dos moradores. No próximo capítulo, tratar-se-á da inserção da infraestrutura urbana que circunda o município, e serão apresentados os elementos urbanos que aparecem no lugar.

2.6 Uma abordagem ambiental da região

As metrópoles se expandem em busca de crescimento econômico que atenda as suas necessidades, e, muitas vezes, isso ocorre sem a mínima infraestrutura, sem os serviços públicos, ou seja, sem a presença do Estado. Neste caso, Belo Horizonte, visto que seu crescimento se deu de fora para dentro, embora alguns municípios não tiveram o grau de desenvolvimento, como no caso da região norte do município de Lagoa Santa e Confin, dentre outros, cuja população é menos favorecida e, hoje (2011), houve grande investimento em função da necessidade do transporte aéreo, a questão é como será daqui em diante o lugar,

seu futuro crescimento, relacionado aos impactos ambientais originados desse processo.

A reflexão do lugar para se analisar o município de Confins é importante considerar o conceito de (Carlos, 1996, p.26) como sendo “o lugar é o mundo do vivido, é onde se formulam os problemas da produção no sentido amplo, isto é, o modo como é produzida a existência social dos seres humanos.” Neste sentido, entendemos que é exatamente no lugar que ocorrem as apropriações emocionais, materiais, simbólicas, que permitem a criação da identidade, relacionado ao gênero de vida, o lugar é o diferente, ele possui especificidade, por isso leva a diversos questionamentos porque pode modificar o modo de vida urbano mais simplificado da população; vigora, também, a questão ambiental, pois os projetos voltados para o crescimento de condomínios fechados vêm chegando de forma intensa, alterando de forma gradativa a área de preservação ambiental no lugar; a chegada de indústrias, pela estratégia de localização, da infra-estrutura criada para atrair o desenvolvimento da região com o apoio das empresas que são consolidadas no local.

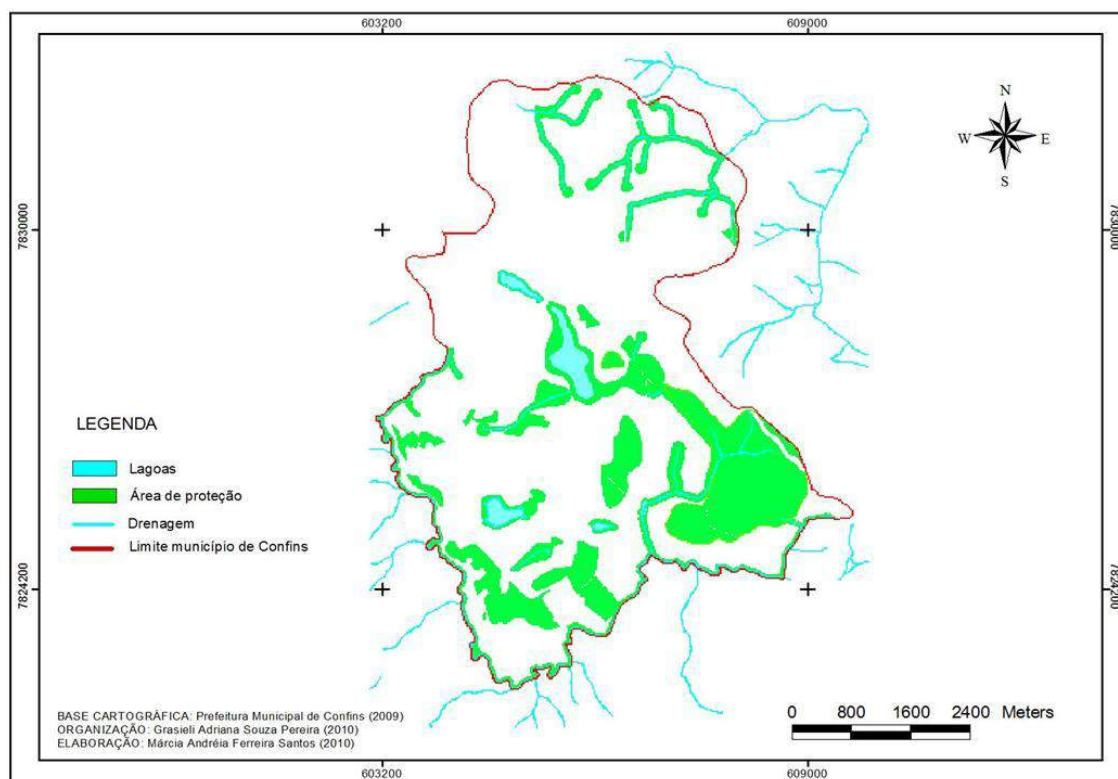
No que se refere à questão ambiental, pode-se fazer uma descrição e análise dos problemas decorrentes da construção do aeroporto, pois ocorreram vários movimentos ambientais de sensibilização diante dessa alteração na natureza. Diante desse fato, surgem várias questões, pois a área encontra-se em local de preservação ambiental, com recurso hídrico aproveitável e rochas sedimentares. Deve-se, portanto, pensar na situação de Belo Horizonte que enfrenta problemas no abastecimento de água pelo fato de não a possuir na quantidade necessária. Assim, pode-se refletir sobre a exploração, que seria uma forma de atuar no local com possibilidade de exploração dos recursos hídricos; questiona-se como se dará este crescimento e desenvolvimento atrelado à questão ambiental.

Percebe-se que houve vários movimentos ambientais na região, com o intuito de manter a preservação da área, uma vez que os conflitos existentes no lugar retratam há muitos anos desde o projeto inicial do aeroporto, caracterizado por lutas políticas envolvendo o Estado, os proprietários desapropriados e os ambientalistas. Assim, no início da execução do projeto do aeroporto houve aqueles que não aceitaram a construção; todavia, essas tensões permaneceram ocultas. Também não foi manifesta a sua localização, pois se pretendia evitar a especulação imobiliária; entretanto, aconteceu o oposto, pois a região, com o aeroporto, adquiriu valor comercial. Todavia, as desapropriações da área foram reivindicadas por pessoas do lugar, sobretudo, aqueles vinculados à atividade agrária.

Como já foi descrito anteriormente, a questão fundamental considerada no Vetor Norte da Região Metropolitana de Belo Horizonte refere-se ao Carste de Lagoa Santa, região ambientalmente sensível, composta por um dos mais importantes sítios espeleológicos do

Brasil e possuidora de notável riqueza científica e cultural (VIANA; TAVARES; KOHLER, 1998). Mesmo que os empreendimentos propostos para o desenvolvimento urbano dessa região não estejam inseridos nos limites da Área de Proteção Ambiental, existem muitas controvérsias, pois se trata de um local que já sofreu um intenso processo de degradação, em função do extrativismo mineral, podendo até chegar a desaparecer se não for bem rigorosa a política ambiental.

O Mapa 5 apresenta a Área de Proteção Ambiental, que está inserida no município de Confins, e mostra em que tipo de sítio urbano a cidade foi localizada. Portanto, falar da urbanização nesta área é importante porque diz respeito não apenas aos aspectos culturais e à dinâmica urbana do município, mas trabalha os conflitos existentes dentro da temática ambiental que tanto se discute.



Mapa 5 – Município de Confins. Área de Proteção Ambiental – APA – 2009.

Fonte Base Cartográfica e Dados: Prefeitura Municipal de Confins (2010). Elaboração: Santos (2010).

A APA Carste Lagoa Santa, criada em janeiro de 1990 através do Decreto Estadual nº 99.881, é palco do cenário publicitário de promoção, que veicula a área como um dos melhores empreendimentos no momento para se morar, com qualidade de vida, lazer e acessibilidade. Considera-se que a área, dentre as demais localizadas no Vetor Norte da

RMBH, é a que melhor se encaixaria nas demandas atuais do mercado imobiliário. É uma área voltada à construção de loteamentos de alto padrão, como condomínios fechados. Ela apresenta um baixo adensamento populacional, presença de significativos recursos naturais e belas paisagens naturais, propícias à implantação desses empreendimentos, que comercializados em campanhas publicitárias prometem o “paraíso”, criam no imaginário dos consumidores uma possibilidade de fuga dos problemas da metrópole.

Nesse propósito, a metrópole é tratada como o espaço do caos, pois nela se encontra a poluição, o tráfego intenso de veículos e a violência. Muitos analistas urbanistas como Moura (1994), Kohler (1989), Souza (2008), entre outros, escrevem que se ocorrer no Vetor Norte da metrópole o mesmo que influenciou o Setor Sul, que consolidou um aglomerado urbano sem pensar na questão ambiental, e se o padrão de ocupação, na região norte, não vier a mudar, haverá perdas ambientais imensas.

A APA Carste representa um grande valor científico e cultural para a região, mas mesmo com tanto pedido de socorro, ainda assim é largamente utilizada para a exploração mineral, com indústrias para a produção de cimento, bem como para a utilização de águas subterrâneas para suprir a demanda pelo recurso. O histórico da questão ambiental na região está presente desde o tempo do projeto inicial do aeroporto, pois ao se recorrer ao projeto inicial verifica-se que este conflito já existia.

De acordo com a INFRAERO, o aeroporto completou seus 26 anos de existência no dia 28 de março de 2010; a própria empresa lembrou com seus históricos para mostrar à sociedade o processo de instalação e desenvolvimento do mesmo. A leitura desse histórico da permitiu visualizar as críticas que eles tiveram dos ambientalistas, contra a instalação do aeroporto na região, pois o que pretenderam mostrar com essa comemoração foi que os avanços da engenharia, naquela época, ajudaram a minimizar os impactos ambientais na região, mostrando que os desfavoráveis à instalação do aeroporto naquela área estavam totalmente equivocados, pois o mesmo foi projetado respeitando o meio ambiente.

Com a compreensão dos desdobramentos da obra e dos fatores sociais e políticos, ficamos diante de todo um jogo de interesses externos ao município de Confins. Isso significa que, naquele período, a obra do aeroporto não contribuiu para a instalação de equipamento urbano, restando muito pouco para o município. Também é possível compreender, no caminhar deste trabalho, que aconteceram muitos conflitos durante a concretização da obra. Como já assinalado, onde seria o atual aeroporto chegou a ser segredo de estado. Portanto, sempre estiveram presentes na construção do aeroporto inúmeros interesses.

Em relação à questão ambiental, identificaram-se em sites, arquivos de jornais locais e

revistas nacionais que já existiam movimentos ambientalistas em desfavor à construção do aeroporto. Os argumentos utilizados nessa ação foram coniventes a Fundação Estadual do Meio Ambiente – FEAM. A obra foi classificada no grau máximo de impacto ambiental, isto é, dotada de “grande porte e potencial poluidor”. No entanto, na implementação do aeroporto, a INFRAERO não havia recebido licença ambiental para a instalação do mesmo, desrespeitando os movimentos ambientais e a própria Lei Federal de setembro de 1980 nº 7.772, que normatiza a proteção ao meio ambiente no Estado.

De acordo com os informações da assessoria de comunicação social do Ministério Público Federal de Minas Gerais, em 29/05/2009, a lei 9.985/2000 dispôs que no caso de o empreendimento tiver sido implementado sem obediência ao processo de licenciamento, a compensação ambiental poderia ser feita posteriormente à licença operacional corretiva. Neste caso, o aeroporto recebeu, em dezembro de 2006, tal autorização. Nesta circunstância, o Ministério Público Federal e Estadual ajuizaram ação civil pública contra a INFRAERO, pois levaram em consideração as perdas ambientais em torno da região. As críticas ambientalistas foram construtivas ao que refere à criação de área para a preservação ambiental e programas de educação ambiental.

Esse novo empenho, o aeroporto, surge para dinamizar o crescimento urbano, mesmo porque, no Brasil, ainda há grandes problemas em relação aos governos, que é discutir a questão urbana e ambiental, pois muitos destes projetos são elaborados por grupos estrangeiros, e, muitas vezes, a população não participa, como está acontecendo novamente com a reorganização do Vetor Norte em direção ao aeroporto. Neste sentido, é possível perceber prováveis impactos ambientais por causa das atividades urbanas, como é abordado por Deus, Ferreira e Rodrigues (1997, p.50) ao escreverem que ao longo dos últimos anos:

[...] houve inúmeras agressões ao ecossistema regional (naturalmente frágil). Essas agressões têm causas diversas: atuação da atividade mineradora e das indústrias (bases da economia regional), expansão urbana, ocupação desordenada do solo, bem como seu uso indevido pela atividade agropecuária. A desinformação de algumas pessoas já contribuiu significativamente para a danificação de parte considerável deste patrimônio cárstico.

A devastação desse espaço aparece constantemente em muitos estudos da área física, como em Souza de Deus, Kohler, Souza entre outros pesquisadores da APA Carste, que afirmam serem as atividades mineradoras as principais causadoras dos impactos ambientais na região. Na Lapa Vermelha, área de indústria de mineração situada próxima à cidade de Lagoa Santa, houve a destruição de um marco histórico importante, “o berço do primeiro fóssil humano” encontrado na América do Sul pelo renomado Dr. Lund, com idade entre 10 e 12

mil anos, “O homem de Lagoa Santa”, destruído pela indústria que fabrica cimento.

Em seus estudos, Souza de Deus (1986) confirmou a destruição de inscrições rupestres, de grande valor arqueológico, causada por uma atividade mineradora, e questionou: mesmo que a empresa pague a multa significa uma perda inaceitável. Kohler (1989) esclarece no seu estudo que, naturalmente, não é necessário desacelerar o desenvolvimento econômico para preservar o meio ambiente, mas que eram necessários estudos prévios para planejar a instalação de plantas industriais para se evitar destruições irreversíveis.

Devido a essa situação conflitante entre preservação e desenvolvimento, em 21 de maio de 2010, foi publicado no Jornal Minas Gerais que o governo mineiro havia se posicionado para que fossem estabelecidas novas diretrizes urbanístico-ambientais para as regiões de ocorrência de Mata Atlântica, como no Norte da RMBH, levando em conta o patrimônio biótico, paleontológico, arqueológico, espeleológico e hídrico. Dessa forma, ele procurou suspender os projetos de parcelamentos do solo, nessa região.

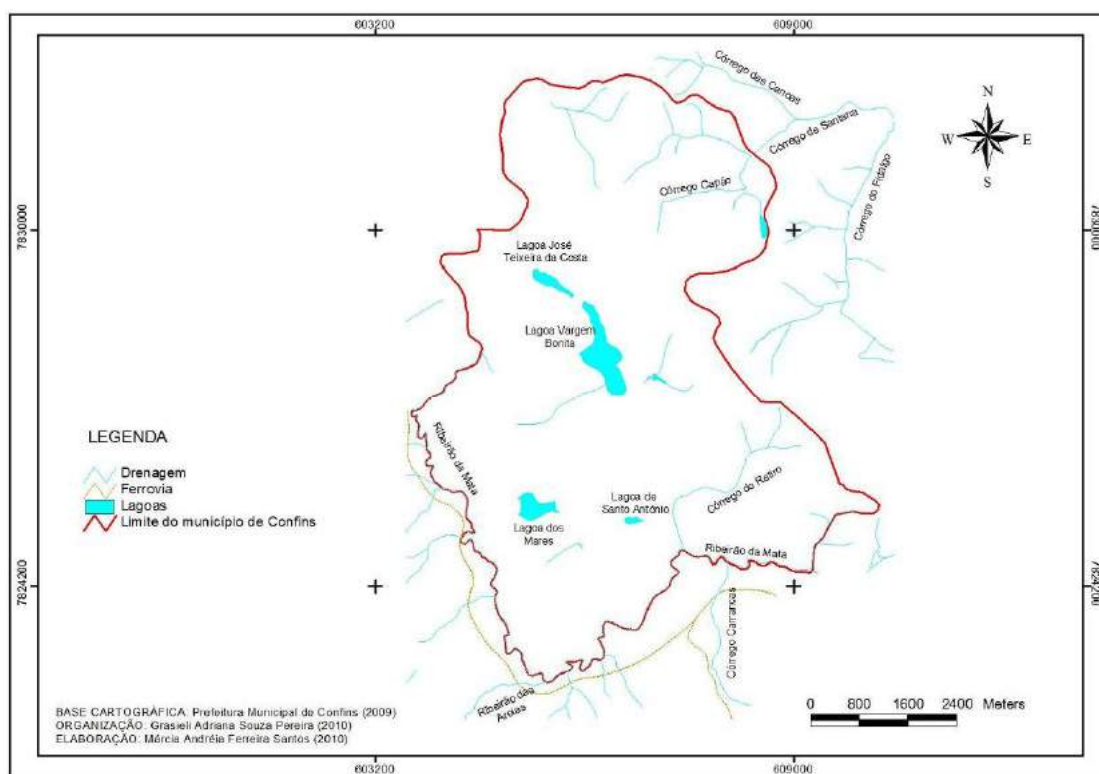
Essa situação descrita acima também foi discutida no ano anterior, pois o Governo do Estado estabeleceu, em 12 de maio 2009, pelo decreto nº 45.097, que instituiu o “Plano de Governança Ambiental da Região Metropolitana de Belo Horizonte”, com vistas à implantação de programas, projetos e ações de desenvolvimento integrado, visando ao desenvolvimento sustentável da região. Nele, duas regiões foram priorizadas: a área de influência do anel de contorno norte e o vetor norte da região metropolitana, que incluiu os municípios de Ribeirão das Neves, Santa Luzia, Vespasiano, Lagoa Santa, Pedro Leopoldo, São José da Lapa, Confins, Jaboticatubas e os bairros localizados na área de influência das administrações regionais de Venda Nova e norte do município de Belo Horizonte. Mas não houve qualquer definição sobre os casos de parcelamento que já estavam protocolados e em análise antes do dia 21 de maio, data da promulgação do decreto. Todos estarão sujeitos ao licenciamento da Secretaria de Estado de Meio Ambiente e à Secretaria de Estado de Desenvolvimento Regional e Política Urbana e teriam, ainda, que elaborar as diretrizes urbanístico-ambientais para os projetos de parcelamento do solo.

A questão ambiental na região norte resulta em um conflito, pois ela é utilizada como marketing, tornando a natureza um “fetiche”, um objeto de valor. Assim, “A presença das questões ambientais nos aparatos midiáticos funciona, ao mesmo tempo, como fonte de esclarecimento e mobilização social e política, como uma ferramenta de marketing”. (RIBEIRO; EPAMINONDAS, 2008, p.2).

O discurso ambiental contribui para a construção de valores culturais que participam da definição de territorialidades no espaço urbano, contribuindo para a segregação

socioespacial a partir de uma valoração, por vezes intangível, mas reforçada pelo discurso midiático, que potencializa a criação de espaços ambientais com valorização residencial, possibilitando o aumento da marginalização.

Um dos fatores de impactos ambientais a ser considerado é a drenagem. No caso de Confins, é possível ver no Mapa 6 que o município possui uma rede de drenagem complexa, com canais subterrâneos. Por isso, o desenvolvimento urbano deve preocupar-se com as questões ambientais, destacar o uso dessas drenagens e enfatizar aquilo que vai sendo comprometido na região, como o consumo da água para o uso da população após tratamento convencional, a preservação do equilíbrio natural aquático, irrigação, atividade de pesca e harmonia paisagística.



Mapa 6 – Município de Confins. Drenagem – 2009.

Fonte Base Cartográfica e Dados: Prefeitura Municipal de Confins (2010). Elaboração: Santos (2010).

O município de Confins possui uma drenagem natural característica de regiões calcárias, com cursos intermitentes, por vezes subterrâneos, com muitos sumidouros e ressurgências que se comunicam por canais subterrâneos provenientes de dissoluções e fendas no calcário, formando muitas lagoas.

Pesquisar os recursos hídricos levou-nos a perceber que as águas subterrâneas

disponíveis na região foram também palco de preocupação dos grupos ambientalistas durante o processo de instalação do aeroporto, pois Confins situa-se numa bacia fechada e drenada por canais subterrâneos que poderiam ser obstruídos na fase de terraplanagem, ocasionando danos imprevisíveis à região e ao povoado de Confins.

As lagoas de Confins apresentam, atualmente, uma degradação ambiental bastante considerável, pois não há infraestrutura de esgoto, que apesar de existir o projeto da rede, ainda está em processo de instalação. Apenas 15% do saneamento básico estão prontos e funcionando. As lagoas possuem também projetos de revitalização, mas apenas no papel. As questões burocráticas e políticas emperram o processo, tornando-o lento e de difícil consolidação.

A área em estudo, como foi descrito anteriormente, é considerada o berço da Antropologia e da Arqueologia no Brasil, sendo importante para os estudos da fauna e do relevo cárstico no País. A região é internacionalmente conhecida pelos trabalhos do cientista dinamarquês Peter Wilhelm Lund, que no século XIX ali coletou, estudou e remeteu para a Europa uma rica coleção de fósseis, que teria inspirado Darwin a esboçar sua revolucionária Teoria da Evolução das espécies. Estudos da raça pré-histórica de Lagoa Santa já admitem a presença do homem naquela região há aproximadamente 25 mil anos. O Mapa 7 refere-se ao “Projeto Vida” Lagoa Santa, utilizado para exemplificar a importância ambiental da região, cenário de estudos e preocupação dos ambientalistas e áreas afins. Ele apresenta os registros paleológicos da região e as demarcações das principais grutas.

Fonte Base Cartográfica e Dados: CPRM - Serviço Geológico do Brasil (1994). Organização: Santos (2010).

Observa-se que a área é habitada por muitos animais. Na região do aeroporto, nas chácaras ao redor, é possível acompanhar alguns dos animais da família *Cebida* e (B8 e 11), popularmente conhecidos na região como “miquinhos”. Esses animais possuem a capacidade de sobreviver em ambientes alterados pelo homem, mas muitos estudiosos na área de Arqueologia, como o CPRM (serviço geológico do Brasil), Berbert-Born (2000), Perez (2009) escrevem sobre a fauna existente na região e teorizam sobre uma possível diminuição destes animais, em função do ambiente urbano, pois está havendo fragmentação do seu habitat.

Cotidianamente, os moradores notam a presença dos micos ao redor das residências e nas árvores. Registra-se, também, a presença de animais como a seriema, o tatu, o porco-do-mato, o coelho selvagem, o pássaro-preto, entre outras aves. O Mapa 7 mostra o registro paleontológico da Área de Proteção Ambiental (APA), indicando a fauna que existiu há alguns milhares de anos naquela região, tais como *camelidae* (camelos), *ursidae*(ursos), *canidaetucanos*(tucanos). Nesta área visualizam-se a Gruta de Confins e a Gruta do Galinheiro. O município está inserido diretamente nessa área de importantes estudos para geólogos e outras especializações, os quais explicam que a maioria das grutas não apresenta um potencial turístico devido ao difícil acesso às suas galerias, embora seja de conhecimento que em todas as grutas há um grau de dificuldade; no entanto, a acessibilidade é criada pela atividade turística. Percebe-se descaso, por parte da população e das autoridades, pois na região, em algumas áreas de preservação ambiental, há lixo e degradação ambiental; nenhuma ação efetiva por parte dos órgãos públicos para amenizar as perdas ambientais foi registrada durante as etapas do trabalho de campo.

As Fotos 4 e 5 apresentam, respectivamente, uma funilaria e a Gruta de Confins. A primeira fotografia mostra uma funilaria de aproximadamente trezentos anos, e segundo relato de moradores mais antigos, é uma área de risco e sem proteção para as crianças, uma propriedade particular, mas totalmente aberta, ao lado da Gruta de Confins, que possui galerias de acesso à Lagoa Vargem Bonita, onde já ocorreram alguns acidentes seguidos de mortes. No local, há o que os moradores denominam de sumidouros. Nestas fotos as paisagens registradas mostram que houve atividades ligadas à produção do calcário na região em alguns anos; registra um valor cultural que deve ser preservado, um cenário de construção da ação humana, e ao lado o paredão rochoso onde está situada a Gruta de Confins, edificada pela natureza, que possui entrada para a lagoa Vargem de Baixo. Porém, apesar da bela paisagem natural, existem depredações nos paredões. No trabalho de campo foi possível visualizar que o lugar é utilizado como moradia de pessoas marginalizadas, pois não há registros de fiscalização e proteção da área.



Foto 4 – Confins: funilaria existente nas proximidades da lagoa de baixo. Os moradores da região relatam que, nessa funilaria, acontecia a produção de cal, o material rochoso. A matéria-prima era queimada e obtida a cal, um procedimento antigo, existente há aproximadamente trezentos anos. Na parte de cima dessa área, sinaliza-se uma linha férrea, que indica o escoamento da produção. O topo dessa funilaria é de aproximadamente cinco metros, um grande círculo, “buraco” perigoso, pois não há sinalização de perigo, o que representa uma situação de risco, sobretudo para as crianças. O que existe no local é somente a cerca de arame farpado em torno da área da gruta.

Autor: Pereira. G.A.S. (Trabalho de Campo 2009/2010).



Foto 5 – Confins: Gruta de Confins: paisagem natural que está sendo depredada aos poucos pela ação humana. É interessante dizer que essa gruta se encontra ao lado da funilaria retratada anteriormente, sobre a qual não se encontrou nenhum registro histórico que contribuísse para esta pesquisa. Essa gruta possui acesso que leva à Lagoa de Baixo, mesmo porque a sua frente está voltada às margens da lagoa. Hoje, a gruta é utilizada por alguns vândalos para uso de entorpecentes e bebidas. Os moradores reclamam e relatam que existe um morador nessa área, mas não se encontra ninguém; deparamo-nos apenas com panelas. De acordo com a Prefeitura Municipal, trata-se de uma área particular que não apresenta perigo, todavia, não é o que parece, pois o acesso é muito fácil e o lugar apresenta um buraco de, aproximadamente, cinco metros, escondido em meio ao capim e a gruta.

Autor: Pereira. G.A.S. Trabalho de Campo (2009/2010).

A Foto 6 mostra a Gruta da Lapa Vermelha; na parte mais alta da vegetação foi encontrada Luzia, o fóssil mais antigo da América.



Foto 6 – Confins: Gruta da Lapa Vermelha. Na rodovia, é possível visualizar essa belíssima gruta em conjunto com o espelho d'água. Trata-se de uma área importantíssima para pesquisadores da Arqueologia; porém, o acesso é difícil e perigoso, por isso não é aberto ao público. A área é monitorada pelo IBAMA. Ao lado desse cenário, temos a proprietária do lugar, que é a empresa mineradora Lapa Vermelha.

Autor: Pereira. G.A.S. (Trabalho de Campo – 2009/2010).

A Foto 7 apresenta uma gruta, paredão rochoso localizado na área urbana de Confins, no quintal de uma residência, palco de trabalhos escolares na região. Na prática, os alunos compreendem o relevo da região e são instruídos pelos professores, durante o trabalho de campo, e incentivados a pesquisarem sobre a formação do relevo da região. Porém, essa gruta sofre com a degradação ambiental, pois o lugar é cercado por entulhos. A paisagem na foto é uma das mais belas da região, pois na sua entrada há uma pequena lagoa fazendo parte deste cenário, onde é possível avistá-la na rodovia próximo à empresa de mineração Lapa Vermelha. Todavia, o acesso é restrito e difícil; apenas pesquisadores que solicitam ao Instituto de Brasileiro do Meio Ambiente - IBAMA conseguem autorização. O uso de instrumentos adequados é necessário para realizar o trabalho de campo, por isso o proprietário da fazenda possui sua sede nas proximidades da gruta, onde ele passa a monitorar a entrada das pessoas no lugar. Existem na região inúmeras pinturas rupestres, grutas e sítios arqueológicos, além de diversas espécies de invertebrados endêmicos, que só ocorrem no local e estão ameaçadas de extinção.



Foto 7 – Confins: paredão rochoso, cercado por entulhos, na área urbana da cidade. Essa gruta fica no quintal de uma moradora da cidade e é formada por um imenso paredão rochoso que fica na área urbana do município de Confins. O lugar poderia ser mais valorizado pelos órgãos públicos, mas o que se observa é o descaso.

Autor: Pereira. G.A.S. (Trabalho de Campo 2009/2010).

A área de estudo apresenta um grau de sensibilidade ambiental ao tipo de formação do relevo, a rede de drenagem, as riquezas das grutas em registro paleontológico da APA, indicando a necessidade da presença concreta e efetiva do estado, com ações de preservação. Por haver um distanciamento da metrópole, a cidade não possui uma função importante na região, mas, por outro lado, existe o aeroporto internacional que foi estabelecido no município em 1984, com a finalidade de aumentar os voos aéreos com grandes jatos. Nesse momento, compreende-se que o município passa a ser um anexo da metrópole.

A INFRAERO tem como premissa assegurar o cumprimento de normas e padrões de proteção ao meio ambiente na implantação, operação e expansão dos seus aeroportos administrados, visando à minimização e prevenção dos impactos ambientais que possam ser provocados por suas atividades. A respectiva empresa nacional dispõe de uma Política Ambiental que norteia o estabelecimento de estratégias e objetivos da empresa ao planejar, construir e operar suas instalações aeroportuárias em conformidade com leis e regulamentos ambientais nacionais e internacionais. Para atender às diretrizes estabelecidas em conformidade com a Política Ambiental, foram instituídas estruturas organizacionais na sede da empresa, nas Superintendências Regionais e em alguns aeroportos.

CAPÍTULO 3

CONFINES E SUA REALIDADE NO CONTEXTO DA URBANIZAÇÃO

Neste capítulo tratar-se-á da influência do aeroporto na cidade de Confins, procurando caracterizar sua marginalização e em que consiste essa situação. Trata-se de um processo histórico que deixou marcas no espaço. Por isso, o ponto central do estudo é a transformação desse espaço que não nega tudo o que existia no município. Portanto, o enfoque do trabalho é importante para a Geografia, pois permite apreender como os grandes projetos influenciam a vida das pequenas cidades e mostra como ocorrem as ligações da metrópole aos lugares.

Confins procura estimular a sua aceitação na região metropolitana e elevar a estima dos seus moradores, utilizando como artifício sua ligação com o aeroporto. Este é um aspecto positivo que está no seu território, um fator que estimula o desenvolvimento econômico; mas o que se percebe é uma realidade de continuidade de um pequeno arraial com ruas pequenas, pouca infraestrutura, características de um modo de vida singular, representado nas conversas dos moradores, nas festas religiosas e na valorização do homem.

As contradições nas cidades resultam de conflitos políticos e territoriais de suas histórias. Suas constantes transformações estruturais, representações e organizações do espaço levam vários estudiosos a procurarem interpretar suas especificidades. No caso em estudo, foram evidenciadas as desapropriações que resultaram em conflitos de ordem jurídica e que alteraram o modo de vida da população, deslocando alguns dos moradores locais. A grande obra decorre de articulações na esfera Estadual e Federal e da busca pelo desenvolvimento econômico para a região, desconsiderando os impactos na vida dos moradores de Confins.

A aceleração da economia, por intermédio do PAC é motivador para o estabelecimento de várias obras em Minas Gerais, pois estas propiciam melhorias na infraestrutura urbana e ocasionarão investimentos no setor de transporte do Estado e do País. As obras realizadas pelo PAC contribuirão para que a capital mineira possa sediar alguns dos jogos da Copa do Mundo, que acontecerá em 2014, e também ser subsele dos Jogos Olímpicos de Verão de 2016. Isso transforma Belo Horizonte num verdadeiro canteiro de obras e, nesse caminhar,

percebe-se que acarretará as transformações no que se refere à área metropolitana. Como a cidade de Confins na microrregião metropolitana, isso representa mudanças também para o lugar. Essas obras ocorrem desde 2005, e consistem na formação da malha viária Linha Verde para facilitar o trânsito até ao Aeroporto Internacional de Confins. Destaca-se, ainda, a construção do Palácio do Governo, entre outras obras de melhorias urbanas.

O Aeroporto Internacional Tancredo Neves ocasionou mudanças no lugar, pois o mesmo não apresentava uma funcionalidade, e em função do momento e da necessidade de aumento de fluxos econômicos por meio de movimentações aéreas, ganhou incentivos governamentais a partir de 2005, consolidando dinamismo e fluidez na região. E assim a capital, os municípios do entorno e o próprio Estado de Minas Gerais foram beneficiados no âmbito comercial, político e socioeconômico. Esse conjunto de infraestrutura propicia um novo cenário urbano na região, principalmente na pequena cidade de Confins, onde essas práticas econômicas, políticas e sociais estabelecem novas relações de poder, ficando evidente o confronto da diferenciação de classes sociais nas formas de apropriação e reprodução do espaço. Pode-se perceber as diferenças socioeconômicas a partir das moradias, que antes eram simples e, após a reativação do aeroporto, essa realidade passa por mudanças com a proliferação dos condomínios fechados e chácaras de lazer.

A formação de rede de transporte, inclusive aéreas, é uma necessidade, e a sua utilização deixa claro que, por intermédio dela, é que o processo de reprodução do capitalismo concretiza o seu espaço, e nele se instala, trazendo consigo um processo de revalorização dos lugares. A rede, neste caso estabelecida, liga-se e se amplia no aeroporto. Em grande parte são valores mercantis que circulam cada vez mais rápido, e isto significa que são nestes lugares, dotados de fluidez, que se estabelecem o eixo de ligação das redes. Diante dessa mobilidade do Aeroporto Internacional de Confins é que ocorre uma perspectiva urbana de desenvolvimento da região, que altera o cotidiano da respectiva cidade, destacando-se dentre as demais cidades metropolitanas, apesar de ser uma das menores da região no que se refere ao número de habitantes e ao desenvolvimento, gerando ressignificações ao lugar, ou seja, passa a proliferar novas rotinas e padrões de vida social característicos da metrópole.

O Estado e o mercado financeiro transformam as cidades, mas os sujeitos sociais são desterritorializados dos lugares alcançados por esse processo urbano e não participam desse novo cenário que foi planejado e articulado para garantir acessibilidade ao aeroporto. A circulação de mercadorias intensifica a formação de subcentros, pois a área central da metrópole encontra-se em um desdobramento ou em uma extensão dessa área. Portanto, as implicações da movimentação do aeroporto se estabelecem nas novas funcionalidades do

espaço. Trata-se de tornar o espaço eficaz e dotado de maior dinamismo.

As transformações urbanas ocorridas na metrópole tornaram-na um verdadeiro canteiro de obras (Foto 8), mudando as vias para dinamizar o fluxo de circulação na região. Isso repercute diretamente na chegada do novo ao lugar, pois condiciona mudanças e transformações na metrópole. Com a inauguração do centro administrativo, o vetor norte possui uma nova perspectiva de melhoria na sua qualidade de vida.



Foto 8 – Confins: transformações urbanas para se chegar a Confins. Com a construção da Linha Verde o governo teve que retirar famílias ao longo da via; o fato apresenta a demolição de casas para a concretização da infraestrutura para a via de acesso ao aeroporto.

Autor: Pereira, G. A. S. (2009).

O uso da fotografia permite-nos fazer um paralelo entre os equipamentos urbanos que passam a incorporar a cidade ao destacar as imagens mais antigas, mostrando o processo de desenvolvimento do lugar diante da reativação aérea, o que contribuiu para o seu desenvolvimento e ajudou a redefinir as funções e a vida de mais uma cidade interiorana. Contudo, Confins, por localizar-se em uma área de preservação ambiental, parece não ter para onde crescer. Neste sentido, indaga-se: Como o município suportará o aeroporto e o desenvolvimento que se diz sustentável? O centro administrativo, somado a investimentos privados, possibilita o desenvolvimento de projetos de ampliação de rodovias, corredores de transporte e geração de emprego, mas a comunidade dificilmente será absorvida pelo sistema, pois muitos cidadãos não possuem a qualificação necessária para ocupar um posto de trabalho gerado pela grande obra. O desenvolvimento anunciado gera, no mínimo, insatisfação.

Os desencontros infraestruturais são tantos que o município ainda convive com um

transporte público que não atende a demanda da população local de modo eficiente, sendo, ao mesmo tempo, um problema e um desafio para o crescimento e a qualidade de vida do eixo norte da região metropolitana.

A nova roupagem urbana está ligada às construções modernizadoras que se estabelecem nos lugares, e propicia sonhos de uma nova realidade com facilidades ligadas à infraestrutura, saneamento básico, transporte acessível, educação e saúde. A cidade vive esse momento, pois se entende que essa roupagem urbana são os novos elementos que estão inseridos neste espaço interiorano, sendo parte de um processo que a cidade vive numa relação entre o tradicional e o moderno, com o surgimento de novas formas de ocupação retratadas no lugar. Em decorrência dessa transformação, surge a especulação imobiliária, que se aproveita da facilidade de locomoção e viabiliza a construção de condomínios fechados. Cria-se, assim, a segregação espacial, com estruturação restrita, em que não há o livre acesso. Desta forma, as populações sentem as primeiras mudanças ocasionadas no lugar, influenciando o seu cotidiano, sem falar no pânico que os mesmos desenvolvem com a proliferação de favelas nas imediações.

O lugar contrapõe-se ao que se refere ao encaixe desse processo. O Estado traz dinamismo ao espaço e cria condições para que o moderno se instale. Mas a forma como a cidade irá planejar e se adequar a essa nova realidade é outra história, que apresenta outras problemáticas socioespaciais¹¹. O desenvolvimento é, também, uma questão importante na reprodução do espaço, pois implica em usos e apropriações da infraestrutura promovida pelo Estado que, seguramente, gerará novas articulações para atender à estrutura comercial da metrópole e às relações do País com o Exterior. Possibilitará a descentralização das atividades de comércio e serviços e, provavelmente, promoverá o surgimento de atividades planejadas para atender a demanda da sociedade por espaços no entorno do aeroporto.

Ao se afirmarem as oportunidades, vinculadas aos investimentos recebidos, também os serviços espontâneos devem aparecer em função da expansão da periferia e devido à criação de espaços para receber mão-de-obra. Cabe, ainda, ao Estado, estudar essas eventualidades e planejar, de fato, o processo de metropolização em Confins. Neste contexto, as novas formas de centralidade surgem e redefinem a função urbana de Confins.

A hierarquia urbana e suas funções centrais consolidam a descentralização, visto que os projetos governamentais direcionam as construções de hotéis e indústrias especializadas para atender as demandas socioespaciais provocadas pelo aeroporto. Essas ações implicam em

¹¹ Socioespaciais relacionadas ao contexto social e econômico da população.

descentralização e se fazem pertinentes a partir do momento em que se inaugura o projeto do Palácio do Governo, às margens da “linha verde”. Isso fomentará ainda mais a especulação imobiliária, pois a área central é produto da ação dos proprietários dos meios de produção, apesar da intervenção do Estado. Assim, a metrópole adquire novas centralidades em função do aeroporto, com vistas ao dinamismo territorial.

A apresentação dessa discussão conceitual permite-nos dialogar a respeito da temática, esclarecendo o elo existente entre a grande obra e a pequena cidade. Como afirma Santos (2005), o uso do território se dá pela dinâmica dos lugares e o conjunto destes se estabelece em redes dentro dos lugares; em relações que indicam contradições entre o mundo e o lugar. Assim, diz-se que o estudo e a pesquisa levam-nos ao entendimento de que o novo urbano chega às áreas distantes, modificando o cotidiano do lugar.

A estratégia que leva ao desenvolvimento do Setor Norte, ou seja, a medida política adotada é que induzirá a um novo modo de vida urbano para a cidade, com novo dinamismo, fluidez, novos equipamentos urbanos no lugar, e não apenas em suas margens rodoviárias. Estudar o lugar é necessário, pois debatemo-nos com as rupturas e visualizamos o antes, o durante e o depois. Compreendem-se os mecanismos que fazem emergir um novo modo de vida urbano em todos os aspectos: físico, econômico e cultural, concordando com Santos (2005), quando afirma que os territórios são formas, mas os territórios usados são objetos e ações, sinônimo de espaço humano, espaço habitado, e trata-se de um novo funcionamento do território. Neste estudo, podem-se visualizar vários territórios, pois em cada área observada encontra-se um grupo específico, com finalidades específicas ao atuar no lugar. Até mesmo o fim do encontro entre os lugares, que parecem esquecidos, está no cenário da mudança. As metamorfoses socioespaciais ocorrem em distintas proporções e, nesse jogo de interesse acerca do desenvolvimento econômico, Confins parece tornar-se um espaço que se redefine com anexação de área pela metrópole.

Cabe, aqui, entender o lugar e o processo que o circunda, pois mesmo recebendo as mudanças, qual sua reação? Se a transformação vem de fora, como fica o lugar por dentro? Em Confins, a anexação de área revela uma faceta do processo urbano, e permite refletir e compreender a importância de estudar os lugares e entender que existe uma hierarquia que controla e afeta as áreas antes não conhecidas. Assim, foi e é o processo de desenvolvimento do Brasil uma quebra de culturas relacionadas ao pensamento elitista voltado para atender os interesses externos que se instalaram no lugar.

Ao se fazer uma comparação entre a cidade de Confins e Lagoa Santa, nota-se que o processo histórico desta é diferente daquela, pois a emancipação de ambas ocorre em

momentos e situações diferentes, sem falar que apresentam números populacionais diferenciados, visto que Lagoa Santa possui uma localização geográfica estratégica, pois a via de acesso à cidade localiza-se em frente ao aeroporto, enquanto Confins localiza-se em um vale, apesar de ser detentora das terras do aeroporto.

Com a chegada do aeroporto internacional na região, houve investimentos que impulsionaram o desenvolvimento da cidade de Lagoa Santa (Fotos 9 e 10), onde se pode visualizar como a cidade foi se constituído, sendo hoje (2011) considerada pelos moradores, como de boa infraestrutura. Nesta cidade, a lagoa central foi urbanizada e equipada com elementos urbanos, como bar e restaurante ao redor da mesma para bem aproveitá-la, oferecendo, por exemplo, lazer aos moradores, e servindo de ponto turístico para visitantes.



Foto 9 - Lagoa Santa: espaço urbanizado da lagoa central da cidade. A foto deixa transparecer que os efeitos da urbanização foram maiores em Lagoa Santa, pois, como a cidade fica em frente ao aeroporto, ela obteve mais êxito com a infraestrutura local.

Autor: Pereira, G. A. S (2010).



Foto 10 - Lagoa Santa: produção do espaço urbano na lagoa central e o marketing ecológico atraem visitantes. A cidade de Lagoa Santa é mais estruturada do que Confins.

Autor: Pereira, G. A. S (2010).

Na mesma lagoa é possível visualizar diversos usos, inclusive a presença da fauna e da ave-fauna. As aves e os animais, como as capivaras, que aproveitam a água para se alimentar do que nela contém, compõem o cenário da lagoa. A cidade articula seu marketing ecológico nessa produção do espaço pelo consumo que ocorre; representa um bom exemplo do desenvolvimento econômico da região, ao contrário de Confins, onde o processo de desenvolvimento urbano gera contradições, principalmente no que se refere aos cuidados ambientais com suas lagoas.

3.1 A importância do lugar para a metrópole

A escolha do local de construção do Aeroporto Tancredo Neves baseou-se em análises detalhadas, realizadas pela Aeronáutica, juntamente com o Governo de Minas Gerais. Porém, pela ausência de modernização nos eixos de ligação com as áreas centrais, este aeroporto ficou conhecido como “Elefante Branco”, por seu isolamento, e, em função da distância, quase ficou desativado, funcionando parcialmente. No entanto, com os novos investimentos do governo, era necessário modernizar e desenvolver o Setor Norte da região metropolitana, a começar pela reativação do aeroporto, transferindo parte dos voos do aeroporto da Pampulha para o Aeroporto Internacional de Confins, o que instigou uma série de transformações em

volta deste último, propiciando o desenvolvimento econômico da região. E isto é o que permite um maior entendimento acerca do processo de urbanização nesta região.

O aeroporto da Pampulha foi construído quando Belo Horizonte ainda era uma cidade que não se configurava espacialmente como metrópole, mas foi passando por um processo de crescimento urbano rápido, aumentando os números de operações de aeronaves e aviões a jatos na pista. Com isso, a pista da Pampulha sofreu muito desgaste e o resultado foi à completa degeneração do pavimento, tornando inadiável o seu recapeamento parcial, executado em 1978.

As providências tomadas para a melhora da pista não foram suficientes para manter o aeroporto em funcionamento com condições seguras, já que o impacto de aeronaves maiores era superior ao que a pista poderia suportar, além das dificuldades de pouso causadas pelos constantes alagamentos. Além disso, sua localização está em uma região densamente povoada, o que inviabilizaria uma ampliação e modernização do mesmo. Logo, cresceu a demanda por serviços aéreos e, com isso, houve a necessidade de elaborar um projeto de construção do novo aeroporto, analisando a ocupação urbana da região metropolitana.

Em 1972, um grupo constituído por técnicos da Aeronáutica e do Governo de Minas Gerais realizou os estudos de viabilidade técnico-econômica, procurando identificar o sítio mais adequado à implantação do novo aeroporto. Muitos estudos foram realizados na época, mas somente em 1978 definiram a nova localização do aeroporto, uma posição a oeste de Lagoa Santa e próxima ao então distrito de Confins.

O Ministério da Aeronáutica foi instituído em 1979 com a finalidade de coordenar o Projeto Aeroportuário de Belo Horizonte COPAER-BH. Elaboraram-se projeções sobre o crescimento urbano da região metropolitana e do Estado de Minas Gerais, relacionando ao desenvolvimento do tráfego aéreo previsto. Os estudos de crescimento econômico foram levantados em 1970, época do “Milagre Econômico”, quando as taxas de crescimento econômico eram em torno de 10% ao ano, e o ritmo populacional era bastante significativo.

A escolha da localização do aeroporto no distrito de Confins, na época, foi determinada por ser uma área afastada de barreiras montanhosas e por estar localizada longe da aglomeração urbana, o que permitiria impedir que o aeroporto viesse, no futuro, a se cercar de construções. As autoridades destacaram a importância do baixo custo das desapropriações, e a facilidade de aquisição de materiais para a construção da infraestrutura, fatores determinantes na escolha de Confins como a área ideal para a instalação do aeroporto. Diante da argumentação dos técnicos, as autoridades deram parecer final favorável à construção do Aeroporto Internacional em Confins. Em março de 1975 já se anunciava que uma grande área

seria desapropriada em Lagoa Santa para a construção do aeroporto metropolitano. O Sítio do Condado, em Confins, atendeu a todos estes requisitos, e em 13 de julho de 1978, o então Governador de Minas Gerais, Antônio Aureliano Chaves de Mendonça, declarou como de utilidade pública, para efeito de desapropriação, um terreno com área de 24 km². Neste momento não é citado o que aconteceu aos proprietários de terras dessas localidades, um fator muito importante, e que faz parte das discussões e polêmicas da construção desse aeroporto, assim como as questões ambientais.

Várias entidades ecológicas, entre elas, o Centro para Conservação da Natureza, IAB-MG, AMDA e SOM, mobilizaram-se contra a ocupação da área, por estar em um local de relevo cárstico, cuja riqueza paleontológica é de extrema importância para os estudiosos. Os estudos e indicações técnico-ambientais foram feitos por grupos da Universidade Federal de Minas Gerais – UFMG que analisaram os impactos e as medidas de proteção. Permeiam entre as prefeituras locais estudos que garantam a concessão de benefícios fiscais para que novas empresas se instalem nas proximidades, buscando, assim, um melhor aproveitamento para o desenvolvimento da região. A literatura consultada lança algumas luzes sobre esse processo de desenvolvimento. Para Diniz e Diniz (2006), os municípios, como parte integrante dessas ações, tornam-se espaços que reúnem reais possibilidades de serem beneficiados neste contexto socioeconômico:

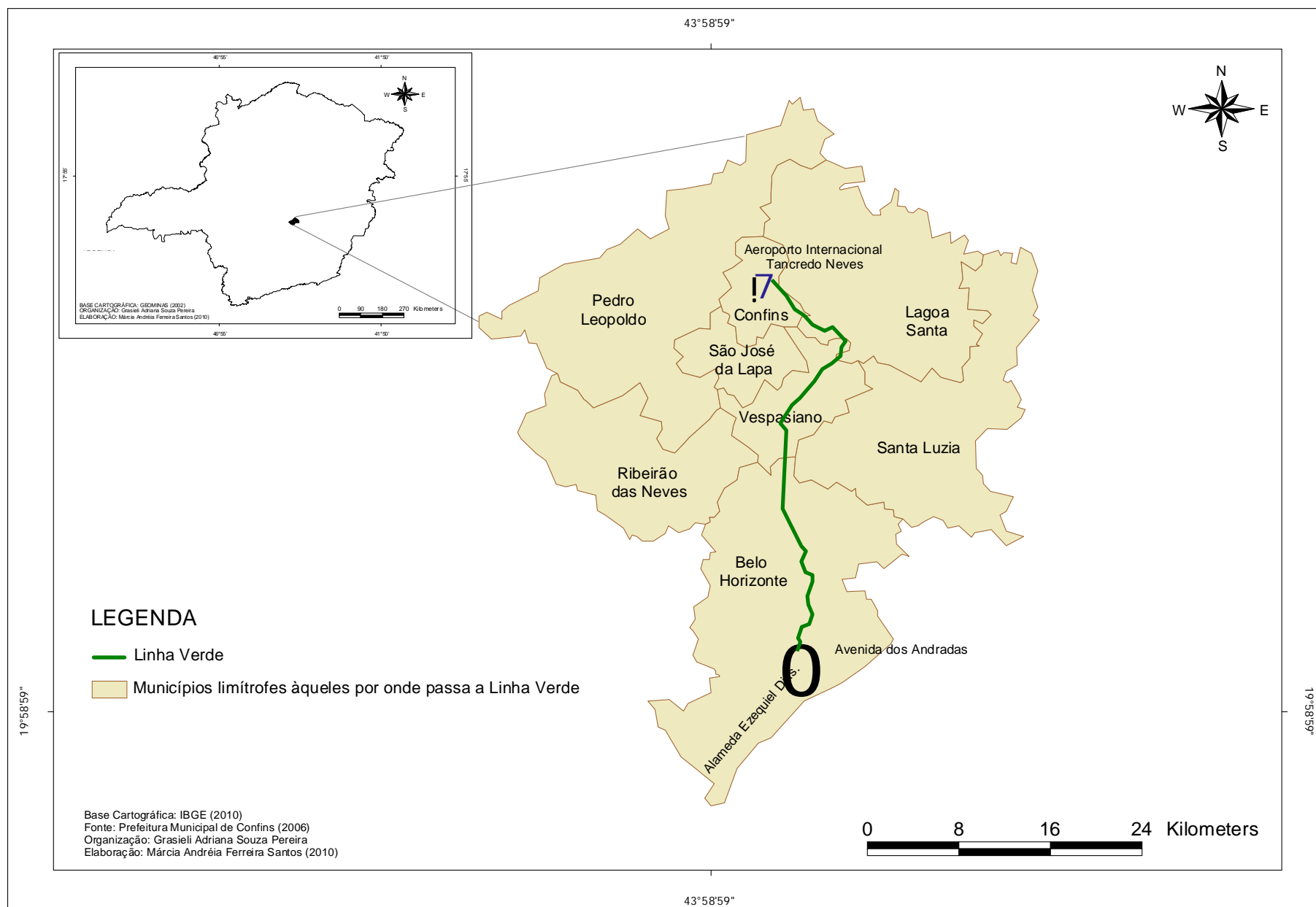
Deve-se ressaltar que, além do município de Lagoa Santa, outros municípios localizados no entorno do Aeroporto Internacional Tancredo Neves, como Pedro Leopoldo, Vespasiano, São José da Lapa, Santa Luzia e Confins são dotados de potencial industrial, porém, em diferentes escalas. Desta forma, esses municípios também são parte integrante de todo o contexto sócio-econômico beneficiado diretamente pelo aeroporto (DINIZ; DINIZ, 2006, p.39).

Compreender o funcionamento do processo de reorganização do espaço geográfico de uma determinada região metropolitana permite-nos analisar o crescimento de uma cidade a partir da revitalização de um aeroporto. Não se pode deixar de lembrar que, por meio do PAC do ex-Presidente Luiz Inácio Lula da Silva, houve uma demanda por recursos financeiros em consolidação com o Governo do Estado de Minas Gerais Aécio Neves, melhorando ainda mais a infraestrutura do lugar, sem falar que o acesso àquela região ficou mais rápido. Mas este novo espaço tende a apresentar vários problemas urbanos, dentre eles, a circulação de pessoas, falta de habitação, além do forte papel do Estado na produção do espaço, levando-nos a compreender que “[...] cada lugar é ao mesmo tempo objeto de uma razão global e de uma razão local, convivendo dialeticamente” (SANTOS, 1996, p. 273).

A importância de se estudar os lugares, captar os principais elementos e as virtudes locais aponta novos caminhos, por intermédio da globalização, e traça as intervenções dos lugares por meio de ações estrategistas nos termos ordenados que comandam e modificam o espaço local. Assim, percebe-se que os elementos que contribuem para a qualidade “do caminhar” da urbanização funcionam como uma condição para obter o produto final da modernização de uma sociedade. Neste contexto, entendem-se vários aspectos da modernidade no espaço urbano, segundo Alves (2005, p.205):

Se a geografia da simbiose entre a maioria da sociedade civil do estado e assim cada vez mais decalcada da própria divisão capitalista do trabalho por vezes se apresenta como saudade dos lugares do passado e do futuro que as presenças territoriais informam sobre as diferenças presentes que não deixam de marcar o chão da metrópole, e assim irromper outro horizonte.

O autor comenta sobre os projetos “Linha verde” e a “Duplicação da Avenida Antônio Carlos” e apresenta as mudanças urbanas, em Belo Horizonte, como um empreendimento do governo. Entende-se que as obras justificam-se como medida para “desafogar” o trânsito da metrópole, garantir mais segurança para as pessoas, aumentar a valorização dos imóveis e dinamizar o comércio local. O referido autor também questiona “tal” distância dos habitantes nesta reprodução do espaço, que afasta cada vez mais as possibilidades de intervenção da base social nos projetos urbanos. Neste sentido, pode-se perceber a extensão da metrópole e sua abrangência nos municípios de Confins e Lagoa Santa, aparecendo como estratégia, sendo o Aeroporto Internacional de Confins o principal elemento desse cenário, que funciona como um dos eixos de suma importância para a circulação de pessoas, empresas e mercadorias. No Mapa 8, destacamos o percurso da Linha Verde e seu destino final, o aeroporto de Confins.



Mapa 8 – Municípios no entorno da linha verde.

Fonte Base Cartográfica: IBGE (2010); Fonte dos Dados: Prefeitura Municipal de Confins (2009). Elaboração: Santos (2010).

Confins e Lagoa Santa podem ser vistos como municípios anexos à metrópole, e esta requer dinamismo nos fluxos de ligação entre os lugares. Santos (2005) expressa a “dissolução” da metrópole e discorre sobre as fases desta dissolução, destacando que:

Neste momento, a metrópole está presente em toda a parte, e no mesmo momento. A definição do lugar é, cada vez mais, no período atual, a de um lugar funcional à sociedade como um todo. Os lugares seriam, mesmo, lugares funcionais de uma metrópole. E, paralelamente, através das metrópoles, todas as localizações tornam-se hoje funcionalmente centrais (SANTOS, 2005, p.131).

O lugar que o referido autor trata como globalmente ativo refere-se às cidades locais próximas aos “Grandes Centros”. Este termo foi escolhido por vários motivos, dentre os quais, a representação dos lugares como condição e suporte das relações globais. Assim sendo, entende-se que as cidades pequenas estão sob a ótica deste estudo ao representar o desenvolvimento que o aeroporto desencadeia com as atividades de circulação, pessoas e serviços. Nesse sentido, é fundamental se verificar o significado desta expansão econômica e territorial no cotidiano dos moradores e a importância dos serviços prestados no ramo das atividades de circulação. Neste propósito, Alves (2008) assinala a importância do sistema de transporte com seu elo aeroportuário, que modifica e transforma o espaço:

Mas o transporte aéreo não é apenas um negócio comercial, serve como apoio estratégico, político e social. E para o seu desenvolvimento é necessária a evolução da infraestrutura e dos seus auxílios para que a prestação de serviços se efetue com eficiência, isto é, com rapidez, conforto e segurança. (ALVES, 2008, p. 1).

De acordo com o mesmo autor, pode-se perceber que, com as novas tecnologias, há um monitoramento dos ruídos provocados por essas aeronaves e as restrições das áreas próximas aos centros geradores de demanda transformaram o terminal aeroportuário num verdadeiro complexo, isto é, dotado de vida própria, pela economia e os níveis de segurança junto às indústrias aeronáuticas, seguindo os padrões da avançada tecnologia.

Ao se observar o processo de reconstrução do espaço, o meio técnico-científico-informacional, verifica-se a consequência da modernização e seu efeito recai sobre o território, onde a materialização do tempo no espaço aciona a globalização; a modernização é presente na área do aeroporto, cujo resultado leva à criação da malha viária, impondo novos arranjos espaciais, e propondo, assim, novas dinâmicas territoriais.

A tecnologia como base para o desenvolvimento econômico amplia cada vez mais a circulação de mercadorias para o consumo excessivo da população mundial, onde a urbanização se faz mediante esse consumo, e os indivíduos não têm voz ativa diante dessas transformações urbanísticas. No entanto, é necessário ficar atento, pois essas modernizações,

muitas vezes, são para servir à economia e não à sociedade.

Os governantes devem elaborar os projetos de desenvolvimento para as cidades, pensando nas consequências (positivas ou negativas) que trarão à economia e à população. Castells (1999), Bourdin (2001) e Santos (2008) descrevem que, para articular os lugares diferenciados e constituir as redes, deve haver uma relação de mobilidade, ou seja, a dinâmica favorece a função que a localidade potencializará, e Bourdin (2001, p.69) acrescenta:

A generalização da mobilidade é, portanto, desfavorável à localidade, quando esta se define em referência a territórios fortemente delimitados por um perímetro e organizados segundo o princípio da hierarquia dos centros e das periferias. Entretanto, uma localidade pode nascer da mobilidade, quando esta permite articular lugares muito diferenciados e constituir redes de lugares em lugar de territórios hierarquizados. Além disso, a relação de mobilidade dá um conteúdo específico à localidade, não só pela dinâmica do estável e do móvel, mas igualmente em outras figuras menos simples.

Dessa forma, quando os capitais, públicos ou privados, chegam para fixarem-se no lugar, seja uma empresa, indústria ou mesmo um aeroporto, o importante é que o novo objeto propicie uma nova dinâmica ao lugar, o que é próprio dessa era global, pois a oposição dos lugares e as distâncias permitem essas adequações articuladas.

Enfim, a globalização dá à localidade um duplo estatuto de efeito de escala fundamentado não na proximidade e na distância, mas sobretudo na oposição entre o aqui e o alhures, efeito de composição entre elementos não localizados, que se articulam e se rearticulam continuamente (BOURDIN, 2001, p. 74).

Pode-se dizer que o aparecimento do “estranho”, os elementos que estão chegando ao lugar, faz com que surjam reações e mutações nestas localidades e dá mobilidade ao lugar, não apenas nos aspectos físicos, mas também no estilo de vida das pessoas. O discurso muda as questões apresentadas, que são prejudiciais, pois interferem no cotidiano da população, fazendo com que este seja repensado, aparecendo no cenário uma recomposição do sistema de pertencimentos. Novos modos de vida aparecem, novas referências surgem nos patrimônios, além de novas formas de ocupação do urbano.

A procura do entre si privilegia o lugar pequeno e fechado, a despertença causa a exterioridade com relação ao lugar, as pertencimentos múltiplos desenvolvem os lugares flexíveis, móveis abertos. Isto favorece a diversificação das entidades locais (BOURDIN, 2001, p. 83).

O diálogo com o aspecto exterior muda a forma de comunicação do lugar. A diversidade dos elementos que aparecem transforma a rotina das pessoas, desenvolve outros tipos de pertencimentos, com identidades novas, e cria a possibilidade de nova adaptação,

uma vivência não sentida, sendo uma mudança não percebida no cotidiano, pois a complexidade das relações altera-se com a chegada de novos investimentos que se materializam no lugar, isto é, os moradores não perceberam essas transformações de forma intensa; é necessário acompanhar esse processo ao longo dos anos.

Pode-se analisar, no trecho a seguir, as mudanças causadas e reproduzidas pela relação entre o lugar e o global, que permite a fluidez, mas opõe-se, por meio de manifestações, caracterizando a não-aceitação do novo que se aproxima.

Os lugares são, pois, o mundo, que eles reproduzem de modos específicos, individuais, diversos. Eles são singulares, mas são também globais, manifestações da totalidade-mundo, da qual são formas particulares (SANTOS, 2008, p. 112).

O mundo não é concreto, mas abstrato, porque este depende da existência do lugar, uma vez que é o espaço que concretiza os fatos e é dependente das manifestações da totalidade do “mundo” que se reproduz nesta forma particularizada, ou seja, o próprio lugar. Viver no lugar, na cidade, no rural significa viver em rede, e não há uma definição uniforme que separe essas relações, mesmo porque o rural já nasce urbano. No mundo atual tornou-se uma necessidade manter estes laços, a rede transformou-se no estudo das relações.

Castells (1999), ao analisar a sociedade em rede como a revolução da tecnologia da informação e a reestruturação do capitalismo, observou uma política pós-moderna que tem suas estratégias organizadas em rede, com referências no individualismo e nas de relações de poder. Assim, opera a rede como um desafio de reconstruir o “ser”, pois o tempo e o espaço são desconstruídos. As redes urbanas das hierarquias funcionais do sistema urbano tornam as relações entre as cidades mais específicas; por isso, a rede é complexa. De acordo com Santos (2008), os fluxos de informação estruturam os fixos, podendo ser por intermédio da metrópole, pois o tempo está em todos os lugares e a metrópole pode chegar a outra cidade por meio dos fixos, como no caso em estudo.

Bourdin (2005) trabalha a versão de rede no sentido territorial, que cria uma oposição, pois a caracteriza como uma forma homogênea e afeta o espaço da residência pelos diversos tipos de elementos que a constitui.

A versão “rede” se caracteriza por uma grande homogeneidade dos diferentes elementos que constituem o lugar. Esta se encontra na versão “territorial” dos ambientes localizados, que de modo algum entra em contradição com o anterior, mas afeta principalmente o espaço residencial (BOUROLIN, 2005, p. 91).

Compreende-se que trabalhar os lugares significa mostrar suas relações e funções, pois fazem parte de um processo denominado em rede por muitos geógrafos e constitui-se o elo

desse sistema integrado. Seria o ponto estratégico que dinamiza todo o processo, pois é nesse lugar que os fatos acontecem e, muitas vezes, não há como regular os lugares e ditar as regras mundiais, pois existe a vivência, a memória do lugar.

As imposições capitalistas foram ditadas no município de Confins. Pouco se tem notícia da expressão dessa população; entre projetos e desapropriações, poucas são as notícias da expressão do cidadão nessas relações capitalistas. Conforme Santos (2008, p. 113), “A verdade, porém, é que o “mundo” não tem como regular os lugares. Em consequência, a expressão cidadão do mundo torna-se um voto, uma promessa, uma possibilidade distante”.

A cidadania do indivíduo depende da nacionalidade dele e não se deve esquecer de que isso está ligado diretamente às condições socioeconômicas do País, pois a cidadania está inserida nas condições atuais do lugar, sendo que estas induzem, ou não, à concretização desse ideal: ser cidadão do mundo, já que, conforme Santos (2008, p. 113):

Ser “cidadão de um país”, sobretudo quando o território é extenso e a sociedade muito desigual, pode constituir, apenas, uma perspectiva de cidadania integral, a ser alcançada nas escalas subnacionais, a começar pelo nível local.

A cidadania parte de um pressuposto de apenas direitos, e o cidadão não discute e não faz parte da organização que dita como pode melhorar a região em que vive. Não se analisa os pontos realmente positivos de uma mudança, tais como: Será que realmente melhora? E em que sentido? Qual a perspectiva de uma mudança no modo de vida simplista de um lugar? Pensando sobre este modo de vida que se constitui em modos de comportamentos de indivíduos no lugar, indaga-se a aceitação de um dinamismo diferente, mais ágil, com movimentação de pessoas que tira toda uma rotina de um sujeito social, como se fosse uma mudança brusca de uma viagem em busca de novas sensações.

De acordo com Lopes (2010), a remoção de populações no espaço urbano não deve ser pensada na causa e consequência sem refletir sobre as razões dessas ações terem se tornado tão natural nesses lugares, e não em outros. Assim ela enfatiza:

Esse tipo de prática é um dos reflexos de uma idealização do espaço urbano, o qual se presume organizado, ordenado, com crescimento controlado, com paisagem e estética condizentes com uma cidade que se quer ver inserido na modernidade do século XX (LOPES, 2010, p.36).

Seguindo com os questionamentos, outra perspectiva de explicação dos significados e representações que conformam esses espaços, antes e depois de processos de remoção, é entender, acima de tudo, a relação existente entre a cidade e o espaço urbano que se quer e o processo de ressignificação e valorização comercial por que esses lugares passam como num

passee de “mágica”. Tenta-se então entender o tipo de cidade, dentro dos marcos de um projeto de modernidade, que hoje se apresenta como preponderante, e de que modo a viabilização desse modelo de cidade implica necessariamente que o espaço urbano seja reconfigurado através de intervenções, fazendo-o adquirir novas formas e significado (LOPES, 2010, p.42).

Para entender o que significa a produção e a reprodução desses espaços que se tornam “alvos” do Estado empreendedor, na lógica de reprodução das relações sociais de produção capitalista, parte-se da afirmação de Lefebvre (1999, p. 09), segundo a qual o modo de produção vigente organiza e produz, ao mesmo tempo, tanto as relações sociais que lhe darão meios de produção, quanto o espaço e o tempo; o que temos aqui é uma crítica ao projeto e obra em estudo. A transformação de um modelo de cidade visto como obra e realização, em outro, no qual ela é vista como mercadoria que requalifica espaços, de modo que possam ser vendidos e comprados pelos investidores do capital; conjuga-se com projetos de intervenção urbana que objetivam a remoção de população de lugares que, “naturalmente”, necessitam dessa requalificação. Nesse novo contexto, a remoção de população torna-se um fenômeno natural, que tem por base uma ideia evolucionista do processo de formação das cidades que foram absorvidas pela industrialização no final do século XIX.

Confins caracteriza-se por ser uma das áreas mais afastadas da metrópole. Recebeu a instalação do aeroporto, possibilitando uma ligação com a grande cidade possuidora de uma dinâmica própria, típica dos grandes centros urbanos, devido ao aglomerado populacional. Em contrapartida, está a pequena cidade de Confins, que pertence à região metropolitana, mas não desempenha função importante para manter um relacionamento contínuo com a metrópole. Com a instalação do aeroporto, passa a ter uma ligação pouco significativa, nos anos 1980, com a metrópole. Como será essa relação entre o lugar e a metrópole, certamente irá depender das mudanças urbanísticas ocorridas no respectivo município. As constantes reclamações da distância para o usuário do aeroporto ficaram com uma atividade muito pequena, pois havia poucos voos funcionando entre 1985 a 2005, havendo poucas funcionalidades no setor de prestação de serviços básicos e comuns a esse dinamismo do setor aéreo, o “Elefante Branco”.

As Fotos 11 e 12 mostram, respectivamente, o aeroporto nos anos de 1990 e 2011. Mesmo que tenha sido projetado para voos internacionais, nesse período apresentava pouca estrutura para isso. Logo, a região não sentiu os efeitos socioeconômicos de um espaço construído para mudanças. Também não foram resolvidos de imediato os problemas da metrópole com relação ao tráfego aéreo, muito menos ocorreu o desenvolvimento econômico social de Confins. Mas a reativação do Aeroporto trouxe possibilidades de melhorias; novas desapropriações ocorreram na região, possibilitando verificar a influência do aeroporto sobre

o cotidiano dos moradores.



Foto 11– Confins: Aeroporto Internacional. Na década de 1990, foram feitos poucos investimentos no Aeroporto de Confins, pois era pouco utilizado por se tratar de um local longínquo e de difícil acesso.

Fonte: Prefeitura de Confins (1996).



Foto 12 – Confins: estacionamento do Aeroporto Internacional em 2011. A foto mostra a área em torno do Aeroporto de Confins, ao lado a Linha Verde e um amplo estacionamento situado em frente à construção do aeroporto industrial. O aeroporto internacional é apontado como uma das possibilidades para desafogar o tráfego aéreo no País.

Fonte: AGENCIA.COM. BR.

Ao se observar os dados da Tabela 4, entre 2005 e 2010, percebe-se um salto considerável no volume de fluxos do espaço aéreo, época da revitalização, mostrando a importância do movimento operacional, que devido ao aquecimento comercial do Brasil, aumentou a demanda de produtos.

Tabela 4: Movimento operacional do Aeroporto de Confins: 2002-2010.

Movimento operacional			
Ano	Voos (n)	Carga (n)	Passageiros (n)
2002	15.291	15.328.028	432.189
2003	10.586	12.120.104	364.910
2004	10.650	8.822.371	388.580
2005	36.842	14.770.288	2.893.299
2006	45.437	16.173.319	3.727.501
2007	55.491	16.422.992	4.340.129
2008	59.544	19.663.195	5.189.528
2009	70.122	15.364.264	5.617.171
2010	84.851	11.812.547	7.261.041

Fonte: Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC (2002-2020).

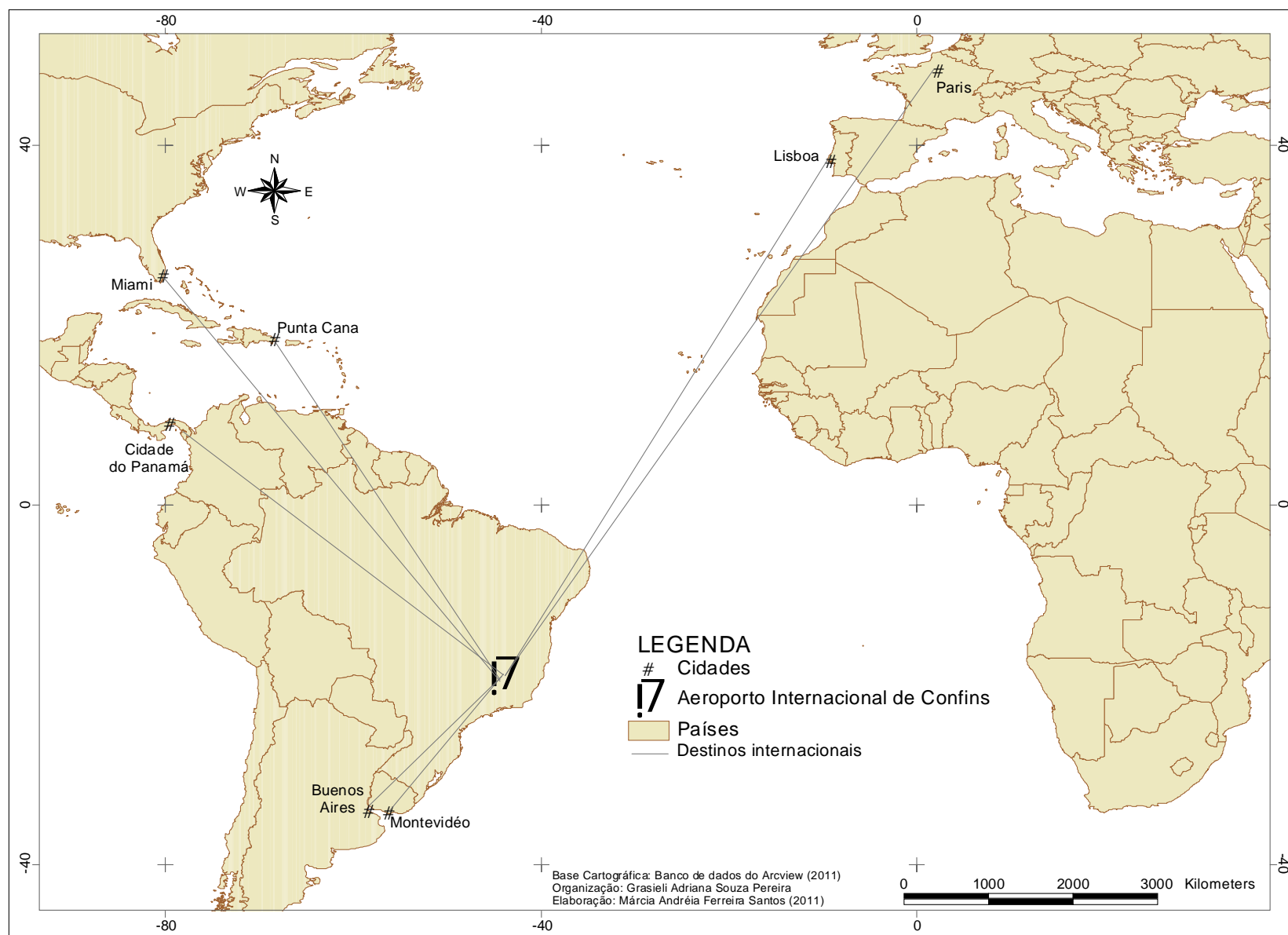
A tabela acima destaca a movimentação do tráfego aéreo do Aeroporto Internacional de Confins e apresenta o número de voos, cargas e passageiros do ano de 2002 a 2010, Percebe-se um número significativo de voos e passageiros e a consequente necessidade de adequações do terminal de passageiros para ampliar a capacidade do aeroporto. Existem projetos em andamento para melhorias, com o objetivo de preparar o mesmo para atender a demanda de passageiros na Copa de 2014. Nesse sentido, o Aeroporto Industrial, recém construído, recebe grandes investimentos governamentais para ser referência no País.

O Mapa 9 apresenta o dinamismo nacional do Aeroporto Internacional de Confins, com as principais rotas estabelecidas no País de leste a oeste, e de norte a sul, confirmando sua importância no que se refere à movimentação de pessoas e produtos dentro do Brasil. As principais companhias que fazem os voos nacionais são: AZUL LINHAS AÉREAS, GOL, OCEANAIR, TAM, TRIP, VARIG e WEBJET. Os principais destinos: Brasília, Campinas, Campo Grande, Cuiabá, Curitiba, Florianópolis, Fortaleza, Goiânia, Ilhéus, João Pessoa, Natal, Porto Alegre, Porto Seguro, Recife, Rio de Janeiro, Salvador, São Paulo, Uberlândia e Vitória. Já o Mapa 10 esboça as principais rotas internacionais realizadas pelo respectivo aeroporto. Percebe-se que os destinos aumentam a cada ano, ampliando a capacidade aérea do tráfego internacional. Os principais destinos internacionais são: Buenos Aires, Cidade do Panamá, Lisboa, Miami e Paris, sendo realizados pelas companhias (AMERICAN AIRLINES, COPA AIRLINES, GOL, TAM, TAP e VARIG). A existência desses voos internacionais deixa clara a importância do local para o global, a globalização em um mundo em rede, e o lugar na rede é o município de Confins.



Mapa 9 – Deslocamentos nacionais realizados pelo Aeroporto Internacional de Confins Tancredo Neves.

Fonte Base Cartográfica: IBGE (2010). Elaboração: Santos (2010).



Mapa 10 – Deslocamentos internacionais realizados pelo Aeroporto Internacional de Confins Tancredo Neves.

Fonte Base Cartográfica: IBGE (2010). Elaboração: Santos (2010).

3.2 A dinâmica urbana e a reconfiguração do lugar

A importância do crescimento urbano, que está relacionado ao consumo do espaço, é uma problemática que se justifica por se tratar de uma faceta do espaço urbano ligado ao consumo exagerado das populações influenciadas pelo modelo capitalista de produção. Isso traz desordens socioculturais e ambientais à sociedade. Discutir o consumo do espaço também é discutir as transformações da paisagem urbana. A análise das consequências do consumo do espaço e das alterações ocorridas nele, bem como no modo de vida das pessoas, seria a forma de perceber – por meio de uma contextualização histórica com temporalidade longa para justificar o caminhar do processo evolutivo do País até os dias atuais – as consequências da relação entre produção-espaço-consumo.

A circulação imaterial (informações e dados) acompanha a circulação material (objetos e pessoas). Dessa forma, deseja-se acompanhar a ideologia do crescimento e do desenvolvimento sustentado na lógica do Estado, na necessidade de modernizar a qualquer custo, sem pensar no que acarretará as possíveis mudanças na vida dos moradores. A produção do espaço urbano mediante o aumento de voos e serviços prestados pelo Aeroporto Internacional Tancredo Neves, vinculado a investimentos governamentais no Setor Norte da região metropolitana, possibilita o surgimento de uma nova dinâmica urbana na região, abrangendo os municípios em seu entorno. Nessa perspectiva, pode haver desdobramentos positivos ou negativos no cotidiano dos moradores, tanto no âmbito socioeconômico quanto ambiental. O consumo do espaço aparece neste contexto para abordar a transformação da paisagem urbana. O redesenho dessa nova espacialidade, ou seja, as principais modificações ocorridas nos eixos de circulação no espaço metropolitano levam-nos a pensar no consumo a partir das permanências e transformações ocorridas por intermédio da consolidação dos eixos de circulação, mostrando a importância dessa dinâmica para a população como um todo.

A importância da temática do consumo para a sociedade é de suma importância, uma vez que, no momento atual, somos tratados como a sociedade consumista, de modo que temos que refletir e agir contra o papel maquiavélico e fetichista do consumo do espaço. Isso é o que direciona as discussões acadêmicas, pois é necessário encontrar soluções que coajam esse consumismo exacerbado das pessoas, amenizando a situação que prejudica a sociedade mundial, devido às desigualdades sociais existentes, bem como a relação capitalista que transforma as identidades, as pertencas e as representações socioespaciais.

A transformação na rede urbana muitas vezes traz o desenvolvimento, mas a qualidade de vida e o crescimento econômico não são para todos. As características das cidades estão atreladas à forma como o capital se apropria da infraestrutura da cidade, criando e moldando papéis urbanos diferenciados de acordo com suas necessidades. Dessa forma, o não pensar nas pessoas predispõe o aumento da marginalidade, pobreza e violência urbana. Para Confins, algumas mudanças já foram apontadas nesta dissertação.

A influência da metrópole na microrregião é nítida se se comparar os dados de crescimento da violência na cidade, onde o cenário era tranquilo e não havia posto policial, por não haver número considerável de eventos violentos. Hoje, é possível ler reportagens nos jornais locais sobre assaltos e outros atos de violência. Somente até agosto de 2010 houve quatro assaltos à mão armada, seguida de tiroteio e feridos, de acordo com o boletim de ocorrência da cidade, sendo que em anos anteriores isso representava um acontecimento somente da metrópole, pois os registros policiais existentes referiam-se somente a ladrões de “galinhas”, isto é, furtos sem grande repercussão. As transformações também são percebidas no patrimônio histórico da cidade que vai sendo abandonado. As casas de moradia, como parte da paisagem urbana, que elucidam a história do município, vão se deteriorando com o passar do tempo. Os governantes não atuam, e, com isso, a história do lugar se perde, pois o que se percebe é a falta de valorização, principalmente do patrimônio edificado.

As Fotos 13 e 14 retratam casas antigas em uma das fazendas mais tradicionais da região. São construções antigas de uma época da qual pouco poderá ser resgatado, ficando a história do município esquecida nas ruínas dessas construções, uma vez que se identificam poucos moradores que, realmente, sabem como surgiu o arraial. Nelas, fica clara a diversidade entre o antigo e o novo. Com isso, pode-se perceber que o município é clivado por diversos fatores históricos e pela cultura de massa que, de certa forma, continua enraizada no lugar. De um lado, observam-se o atraso econômico ligado às circunstâncias histórico-espaciais do lugar; por outro lado, percebe-se a chegada do novo que se instala pelos caminhos da rodovia, sendo isso o que impõe a remoção dessas antigas construções.



Foto 13 – Confins: antiga edificação em fazenda da região. O tempo corrói a história da cidade e o processo de desenvolvimento pode levar ao esquecimento. É o que se percebe na cidade, casas antigas sem valorização como patrimônio cultural.

Autor: Pereira, G. A. S. (2010).



Foto 14 – Confins: antiga edificação em fazenda da região, em contraste com a reforma recente, evidenciada em parede de tijolos novos. É utilizada como moradia, o que ressalta a precariedade na qual vivem alguns moradores na região.

Autor: Pereira, G. A. S. (2010).

A Foto 15 apresenta a Lagoa de Baixo, conhecida no município de Confins. Ela se localiza em uma área nas proximidades do aeroporto, rodeada por chácaras, sítios, fazendas e aras.



Foto 15 – Confins: Lagoa de Baixo. Nessa lagoa encontram-se a gruta e a funilaria mostradas nas fotos 4 e 5. Trata-se de uma área em crescimento no setor de chácaras, lugar onde ocorre a especulação imobiliária.

Autor: Pereira, G. A. S. (2010).

Próximo à lagoa localiza-se o hotel-fazenda de Confins (Foto 16), instalado há poucos. Oferece lazer, aconchego e descanso para jogadores de futebol que residem na metrópole e turistas da região. Em contrapartida, encontram-se elementos que transformam a paisagem natural do município num verdadeiro receptor de lixo urbano. Esta mesma lagoa encontra-se assoreada e degradada, com entulho e lixo às suas margens (Foto 17).



Foto 16 – Confins: Hotel-Fazenda. A Lagoa de Baixo possui o empreendimento hoteleiro mais importante da cidade de Confins, o hotel-fazenda que recebe muitos visitantes, principalmente jogadores do futebol mineiro (do Atlético e Cruzeiro).

Autor: Pereira, G. A. S. (2010).



Foto 17 – Confins: degradação do ambiente. A lagoa necessita de cuidados em suas margens, pois dejetos são lançados nela pelas mineradoras, o que contribui para o assoreamento e a degradação além de haver entulho e lixo às suas margens.

Autor: Pereira, G. A. S (2010).

A Foto 18 mostra a parte da cidade de Confins que se encontra no entorno da Lagoa de Cima, uma área de colinas. Há um aumento das moradias no entorno da lagoa, que se encontra poluída, e o processo de revitalização da mesma está há anos no discurso dos governantes, mas, na prática, não há medidas efetivas dos órgãos competentes.



Foto 18 – Confins: parte da cidade que se encontra no entorno da Lagoa de Cima. Essa lagoa sofre ainda mais com o assoreamento e a degradação, pois, com o aumento populacional, ela recebe água do aeroporto para não ocorrer inundações nas residências. Os serviços de esgoto não estão adiantados, as fossas indicam contaminação nas proximidades da lagoa e suas margens não estão preservadas. Há um projeto de melhorias, mas apenas no papel, de modo que ainda não existe uma ação efetiva de melhoria ambiental e de infraestrutura.

Autor: Pereira, G. A. S. (2010).

Por não haver melhorias urbanas, percebe-se que a produção do espaço vai ocorrendo na cidade de forma um pouco mais gradativa do que era esperado pelos moradores e comerciantes da cidade. Um dos entrevistados relata: “Em parte, pois gerou mais empregos, mas nem sempre para pessoas da nossa cidade; a população busca empregos, o que traz benefícios para a cidade”. Neste relato, fala-se da busca por empregos como necessidade de melhorias urbanas. Ainda outro entrevistado confirma: “As condições de vida não melhorou, o aeroporto dá preferência às outras pessoas de fora”. Nesse sentido, ainda certifica-se a seguinte opinião, que apresenta o pouco desenvolvimento urbano: “a cidade ainda é rural, porque tem bosta de vaca e ruas de terras e fazendas ao redor; cresceu mais pessoas, mas somente para morar e trabalhar fora.” Entrevistados 2010. Com esses relatos pode-se perceber que a própria população verifica que o desenvolvimento está acontecendo, mas que poderia ocorrer em um processo mais intenso, dinâmico.

A Lagoa de Cima e a de Baixo são áreas localizadas no perímetro urbano do município; não possuem elemento urbano que possa contribuir para a preservação e potencializar a beleza turística para o desenvolvimento urbano na cidade. De acordo com os dados dos entrevistados, eles relataram que chega a ser vergonhoso para alguns moradores que chamam os amigos para conhecer a cidade. Os entrevistados também reclamam dessa falta de cuidado para com as lagoas e algumas grutas, e acabam por não convidar os amigos para conhecer o lugar onde vivem.

No município em estudo, percebe-se que as mudanças ocorrem de maneira gradativa. Alguns equipamentos aparecem após a reativação do aeroporto, como a escola municipal, onde os alunos passaram a ter incentivos para ir à faculdade, com ônibus gratuito à disposição dos discentes. Existe ainda posto de saúde, Policlínica, empresas como a Multicarnes frigorífico, e também uma empresa ligada ao ramo de xampu. Distribuidoras chegam à cidade, ferragistas e caldeiraria.

A faculdade de Pedro Leopoldo, que na verdade está no território de Confins, tornou-se recentemente uma possibilidade para os moradores obterem um curso superior. O Banco Bancoov, Bradesco, pequenos supermercados em substituição a antigos armazinhos, “vendinhas”, pequenas lanchonetes e restaurantes fazem parte dos novos equipamentos urbanos presentes em Confins. O Quadro 1 (Cf. Anexo 3) mostra os estabelecimentos regularizados na cidade de Confins nos últimos anos, apresentando um relativo crescimento comercial, principalmente após a reativação do aeroporto de Confins. São atividades ligas ao setor de transportes e construção civil, pois existe uma necessidade de casas de aluguel devido à falta de moradias para quem trabalha no aeroporto, aumento do número de lanchonetes e

restaurantes, proliferação de condomínios fechados, escolas técnicas, de idiomas, entre outras atividades, embora ainda a quantidade de funcionários dessas empresas é pouco, sendo de um a três; não é algo muito grandioso ainda presente.

Na Linha Verde é possível visualizar as empresas do ramo hospitalar, restaurantes, setor aéreo. Cita-se, como elementos urbanos importantes, na Linha Verde, desde Belo Horizonte até o município de Confins: Instituto educacional, posto de combustível, polícia militar, centro administrativo, faculdades, choperia, condomínios fechados, parque aeronáutico, empresas do setor aéreo, dentre outros equipamentos urbanos importantes para viabilizar a fluidez no espaço, e que recentemente passaram a compor o espaço regional.

Considerando-se o eixo de ligação principal (Foto 19) que influi nesta dinâmica da Linha Verde, percebe-se que já apresenta problemas na circulação de pessoas e mercadorias, sobretudo na demora do deslocamento dos veículos. Essa produção do espaço já apresenta dificuldade para quem estava projetando residir na região norte, onde os equipamentos urbanos importantes estão sendo instalados. Assim, com a possibilidade de desenvolvimento da região, atrelada à proliferação de condomínios fechados para valorizar o espaço, as condições de tráfego tendem a aumentar e dificultar a circulação de veículos, podendo ser este um fator determinante para não ocupar a região como mais condomínios de moradia.



Foto 19 – Região Metropolitana de Belo Horizonte: Via Expressa - Linha Verde. É a via de acesso à Região Metropolitana; passa por sessenta bairros da capital mineira, além dos oito municípios que a circunda.

Fonte: Prefeitura de Belo Horizonte (2009).

Na imagem aérea (Foto 20) é possível verificar que a pequena cidade de Confins

encontra-se ao fundo do Aeroporto Internacional e é influenciada por ele. Devido ao seu posicionamento geográfico, a grande obra não favoreceu a cidade como era esperado e planejado, pois a mesma encontra-se como se fosse o “quintal do aeroporto”, e toda a rede de infraestrutura e empresas importantes que foram implantadas na Linha Verde não viabilizaram a satisfação da necessidade de circulação de pessoas e mercadorias na cidade. A partir das entrevistas e informações obtidas junto à Prefeitura, o aeroporto contribuiu apenas para a empregabilidade dos moradores em setores com menos qualificação; poderia ter melhorado e trazido grandes investimentos e infraestrutura para a cidade.



Foto 20 - Cidade de Confins e Aeroporto Tancredo Neves. A imagem aérea permite visualizar o aeroporto, a cidade de Confins ao fundo e as lagoas de Baixo e de Cima. Em comparação com Lagoa Santa, a situação no contexto urbano não é igual, pois a própria posição do aeroporto favoreceu esta cidade, uma vez que ela está voltada para a frente e Confins; é como se fosse o fundo, o quintal do aeroporto. A conquista da emancipação na década de 1990 explica esse atraso na cidade.

Fonte: Google (2008).

O desenvolvimento que redefinisse a cidade de Confins não foi esperado, pela ausência de maior infraestrutura e equipamentos urbanos. Compreende-se que ela ficou à margem dos processos urbanos devido à antiga infraestrutura que ainda possui. Isso é nítido ao ver a praça e as ruas que parecem vielas em contraposição às ruas planejadas dos grandes centros. A cidade de Confins sofreu influência do aeroporto, sim, mas não com um dinamismo capaz de colocá-la em um grau de desenvolvimento que anulasse ou redefinisse por completo o seu antigo desenho urbano. A modernização como processo terá que enfrentar as rugosidades socioespaciais da pequena cidade.

CAPÍTULO 4

CONFINS: entre o cenário urbano e o cotidiano do lugar

Neste quarto capítulo abordar-se-á o modo de vida dos moradores do lugar. Preocupa-se com os vestígios do simbolismo vinculado às tradições e costumes que remetem a um modo de vida específico e suas metamorfoses com o moderno. Procurou-se, ainda, abordar como a chegada do novo urbano modifica a vida cotidiana das pessoas, levando-as a um processo de ressignificação em um contexto de modernização do espaço com implicações na sua cultura interiorana.

O processo de metropolização que instala gradativamente uma nova hierarquia urbana tende a modificar a paisagem e o dia-a-dia dos moradores de Confins. Assim, compreende-se que a paisagem urbana é resultado do papel que a cidade desempenha no espaço, e tal condição é representada no lugar pelas atividades realizadas que caracterizam o modo de vida simples e típico do interior mineiro. Para isso, os procedimentos metodológicos basearam-se, essencialmente, em trabalho de campo, pautado nas observações para contextualizar as mudanças. Nesse caminho, o uso de fotografias para a análise das diferentes paisagens justapostas foi de grande relevância para a exemplificação da realidade analisada.

O trabalho de campo é uma proposta de pesquisa qualitativa, na qual se observa o discurso das pessoas com vistas à identificação da importância que o lugar tem para elas, bem como obter informações necessárias da dinâmica da cidade e do novo cenário que se instala, pois tais análises precisam levar em consideração a memória das pessoas para a interpretação do contexto que vigora na rotina dos mesmos.

Os grandes projetos podem alterar com mais eficácia ou transformar insignificadamente o retrato do cotidiano de uma pequena cidade. Desse modo, serão apresentadas algumas modificações, mas para desvendá-las, recorrer-se-á às mudanças na configuração espacial, apresentando elementos das edificações e do comportamento dos sujeitos envolvidos na área de estudo, bem como a obtenção de dados, além de dar ênfase às manifestações culturais, pois “[...] a cultura é constituída de realidades e signos que foram inventados para descrevê-la, dominá-la e verbalizá-la”. (CLAVALL, 1999).

Essa dimensão dos signos é simbólica; quando repetida, apresenta novas significações,

sustenta a memória dos moradores de um determinado lugar e o espaço torna-se território. Por isso, a cultura diferencia as situações sociais, mostra sua interferência na estrutura espacial das cidades e torna-se um elemento que contribui para ver como as pequenas cidades se situam diante dos grandes projetos instalados em seu território.

As pequenas cidades são retratadas em suas especificidades, um caráter singular de como vivem seus moradores nestas localidades. No caso em estudo, acompanharam-se as transformações vivenciadas, mesmo que de forma gradativa, por meio da ressignificação do lugar, acompanhada pela representação dos elementos urbanos, culturais e religiosos que já existem no município de Confins. Assim, as representações sociais existentes na cidade podem vir a mudar e estabelecer novas ressignificações a partir das configurações do espaço, ou até mesmo manterem-se diante das transformações urbanísticas. Todas essas mudanças vão depender do modo de vida que se estabelece no lugar, no comportamento dos indivíduos.

Almeida (2006, p.162) afirma que “A cidade vive uma constante mudança, nós habitantes, mudamos, as representações também mudam. Nossas percepções e visões, assim como as imagens alteram-se no tempo e no espaço, na vida cotidiana, nos sonhos”. A referida autora considera que as mudanças obtidas nas representações são alteradas em decorrência do tempo e do espaço, modificando, inclusive a vida cotidiana. Muitas dessas transformações deixam resíduos, marcas de um passado que tende a representar novas significações no lugar. Em Confins, tais transformações relacionam-se aos movimentos que a cidade passou a estabelecer em decorrência dos encontros religiosos, dos novos moradores que se fixaram em função do trabalho no aeroporto e da venda de lotes a baixo custo, que altera o cotidiano dos moradores que passam a perceber essa nova realidade.

Em Confins, as representações vinculadas ao imaginário dos moradores significam que as pessoas entendem a cidade como um lugar de hábitos simples e tranquilo. Essas representações estão no inconsciente dos moradores, e até mesmo nas leituras de jornais locais. Eles procuram mostrar a tipicidade do lugar. Conforme esclarece Almeida (2006, p.162): “As representações povoam sonhos, estão no imaginário de seus habitantes, aparecem nos jornais, ilustram livros, preenchem papéis, monitores, celulares, já chegam aos carros, mostram rotas”. As representações são obtidas pelos elementos que o lugar possui e as que ele vai absorvendo. No caso em estudo, trata-se de uma mudança gradativa, em função da dinâmica do Aeroporto, em conjunto com novas indústrias em torno do município. É justamente essa representação que passa a ser o caminho para a descoberta da transformação do espaço, tanto material quanto imaterial, constituído pelo modo de vida dos habitantes.

Para Almeida (2006, p.162),

As representações podem ser o caminho para a descoberta dos muitos “espaços” que nos rodeiam e habitam a mente humana, como os espaços virtuais, os da percepção, da cosmovisão indígena com seus “mundos”-material/natural, social/econômica, espiritual) todos eles geram representações.

Este modo de vida que se constitui em forma comportamental de indivíduos no lugar sugere a aceitação de um dinamismo diferente, mais ágil, com movimentação de pessoas. Essa aceitação influencia no cotidiano dos sujeitos locais como se fosse uma viagem repentina, dentro do próprio lugar, alterando a sensibilidade dos moradores em relação à descoberta do novo que ali se instala. Assim, Bourdin (2001) analisa esse comportamento de vida e afirma que

Um modo de vida constitui igualmente um sistema de comportamentos que se localiza muito mais dificilmente do que uma sequência turística ou um deslocamento profissional, mas a localização (bem-sucedida) de um elemento de modo de vida facilitava dos outros (BOURDIN, 2001, p. 180).

Quando se conhecem hábitos culturais diferentes não se assimila espontaneamente as representações simbólicas do modo de vida do outro. Mas quando a realidade deste se insere no contexto do lugar, a aceitação torna-se mais difícil para os que nasceram nesse meio. Trata-se da localização de uma moradia com aspectos comuns à vida cotidiana. Há todo um ritmo e um encaminhamento dos procedimentos repetitivos vivenciados pelos moradores. Daí aparece um novo cenário de mudanças significativas que se torna, muitas vezes, agressivo às pessoas já estabelecidas no lugar. Isso representa um rompimento com o estilo de vida que existia e o que passa a ser importante é entender o benefício desse novo dinamismo para poder suavizar esse conflito e compreender esse novo modo de vida que se instala.

Em Confins, a população passa a receber esse novo estilo de vida trazido pelos novos moradores, havendo, de certo modo, uma ruptura com o passado ligado aos laços familiares e à tranquilidade nas ruas. Com a instalação do aeroporto e as melhorias nas vias de acesso à cidade e região, a localização torna-se estratégica. Neste cenário, as ações orientam a oportunidade de potencializar os lugares com projetos urbanísticos, turísticos e culturais. A acessibilidade facilita que essas ações construam e reconstruam o lugar conforme o contexto. O estilo de vida pode ser determinado muitas vezes, e associado a uma estrutura governamental que permite capitalizar o lugar.

Bourdin (2001) coloca o estilo de vida como uma união de pessoas com o objetivo de buscar soluções para a realidade cotidiana dos habitantes, com vistas à manutenção de suas tradições. Em contrapartida, pode-se também compreender como a imposição capitalista pode

determinar o estilo de vida advindo, que, segundo Bourdin (2001, p.209), caracteriza-se pelo “[...] conjunto das soluções preferenciais escolhidas, associadas a uma estrutura de sentido, principalmente uma imagem de si e da cotidianidade”.

A discussão torna-se proeminente a partir da análise sobre o real aproveitamento desse novo estilo de vida que, de acordo com o Bourdin (2001), caracteriza-se por uma imagem de si e da cotidianidade, e que pode ser entendida, no caso em estudo, como uma mudança no estilo de vida associada à estrutura que o lugar recebe, pois interfere na rotina diária desses moradores. Neste sentido, questionam-se os seguintes aspectos: O que caracteriza o novo modo de vida urbano? Quais são os equipamentos urbanos apresentados neste novo cenário? A rotina do cotidiano mudou em quais aspectos? Poder-se-ia ter somente uma imagem do cotidiano, mas existem outras relações embutidas para se pesquisar?

As pessoas que vivem no município de Confins caracterizam-se por apresentar um estilo de vida ligado à religiosidade, sobretudo à Igreja Católica, que é a mais antiga e tradicional do lugar, sendo um dos aspectos de sua cotidianidade. A devoção entre os moradores é representada nas casas, principalmente as mais antigas, onde são encontradas imagens sagradas que retratam a fé, assim como nas procissões e no respeito das pessoas a essas manifestações religiosas.

A implantação do “Santuário Tabor da Liberdade”, popularmente conhecido como “Mãe Rainha Três Vezes Admirável de Shoenstatt”, passa a consolidar as representações calcadas no religioso. Ela foi uma importante instituição conquistada pelo município, com infraestrutura voltada para acampamentos. O local onde ele se localiza foi doado pela indústria Precon, produtora de cimento, telhas e caixa d’água. O santuário recebe um número significativo de visitantes devido às missas realizadas nos finais de semana e as festas religiosas que acontecem durante o ano. Confins tornou-se palco de belas festas religiosas, um cenário de fé e dedicação aos costumes mais importantes da sociedade, e isso contribui para a manutenção dos valores morais e éticos ligados ao catolicismo.

A festa é uma manifestação religiosa de suma importância para o lugar, pois é uma das representações da vida interiorana de Confins. Trata-se de uma prática que fortalece a sociabilidade entre os moradores, estimula os encontros de jovens, casais e a arrecadação de donativos por intermédio dos bingos coordenados pela Igreja. Existe ainda um espaço destinado às barraquinhas para a venda de quitutes nas festas juninas e na festa do Padroeiro da cidade, dentre outros eventos. Acrescenta-se que os organizadores das festas são sempre os que frequentam as missas. Compreende-se, portanto, que a cidade, nos seus aspectos religiosos, principalmente ligados a Igreja Católica, torna-se conhecida. O reconhecimento da

importância dessas manifestações é possibilitada pela capacidade da Igreja Católica de se organizar e atrair multidões ao município. Nos últimos anos, com a vinda de novos moradores, abriram-se espaços para outras religiões, que parecem conviver mutuamente sem se desrespeitarem. A religiosidade aborda valores humanos e sociais como o casamento. Na união entre casais, a festividade é parte do ritual, sempre presente na cidade, e conta com muitos convidados, pois as relações sociais são vividas nas festas religiosas. Os eventos são sempre grandiosos, e apesar de acontecerem sob o domínio da Igreja, ganham os espaços públicos como a praça, levando os visitantes à cidade, destacando sempre a organização.

O religioso, no que se refere aos rituais, manifesta-se justamente no espaço urbano por contribuir de certo modo com a organização das festividades. Ele atua no cenário urbano com a perspectiva de garantir a tranquilidade nos eventos de abrangência regional. Por isso, sempre reúnem várias atividades que despertem o interesse dos jovens, com oficinas relacionadas à dança, forró, teatro, música entre outras atividades.

A Igreja Católica sempre procura promover eventos importantes para manter o elo com a comunidade e a tipicidade de uma cidade interiorana. Além das significações religiosas que caracterizam o município como um espaço interiorano, buscou-se retratar nas paisagens observadas os valores que são expressos no cotidiano dos moradores.

4.1 Os conteúdos humanos da paisagem urbana e cultural de Confins

A paisagem humana aqui se constitui como uma leitura do espaço, que se distingue nos aspectos objetivos e subjetivos, permitindo-nos desempenhar o papel da leitura das representações sociais, descrevendo as ocorrências concebidas em suas singularidades. Em Confins, os trabalhos de campo permitiram verificar essas especificidades nas relações sociais das pessoas no cotidiano típico da vida interiorana. A representação da imagem está ligada a fortes vínculos socioespaciais, e, principalmente, na paisagem, se consegue perceber tais particularidades. A paisagem instiga-nos, pois seu potencial de promover esclarecimentos dos conteúdos socioculturais intensifica-se com o estudo do território e das territorialidades, e surge como uma categoria capaz de apresentar diversidades de questões na contextualização do lugar.

Para Claval (1999, p.63), “[...] os significados da paisagem estão ocultos no viver

cotidiano”. Assim, pode-se fazer uso das fotografias que demonstram as imagens retratadas em determinado período da história das relações humanas. Diante desse contexto, deve-se evidenciar nessas paisagens registradas os elementos do simbolismo que se encontra no lugar como forma de confirmar sua típica vida interiorana. Nos lugares, percebem-se diversas paisagens, e cada uma que nos é apresentada possui temporalidades socioespaciais, ou seja, nelas é possível observarem-se as mudanças ocorridas nos diversos momentos da história e interpretar os significados de cada tempo. Isso permite decifrar aspectos dos modos de vida imbricados nas ações humanas e representados no simbolismo em evidência no lugar.

Carl Sauer, representante da Geografia Cultural da primeira metade do século XX, destaca que a interação entre os elementos naturais e antrópicos é essencial para o entendimento da paisagem. A região em estudo exemplifica a paisagem num processo constante de desenvolvimento. A dissolução ou substituição cumpre seu papel de compreensão da interação entre os elementos naturais e os da ação do Homem, ou seja, o espaço construído, habitado e totalmente modificado não somente no que tange ao meio ambiente, mas à medida que há falta do espaço, como apresentado na metrópole mineira. Isso implicou na necessidade de ordenar novas ocupações.

A análise da paisagem humana em Confins permitiu perceber as transformações no cotidiano das pessoas que já habitam o local há anos. Isso significa dizer que pensar nas civilizações mais antigas, com seus costumes e hábitos, leva-nos a compreender as modificações ocorridas na paisagem. Claval (1999, p.63) colabora ainda ao afirmar: “A paisagem é a realização da materialização, seria uma vitrine que representa o nosso objeto de estudo, por isso como pesquisadores tiramos tanto proveito das transformações e sensibilizações no urbano”.

Entende-se que a geografia questiona a partir da paisagem, e sendo esta uma vitrine, as transformações ocorridas no espaço e o processo histórico que contribui para se estudar essas diferenças e a forma como a paisagem está organizada em Confins auxilia para o estudo das particularidades, e leva à descoberta de novas formas de reocupação.

Corrêa (2002, p.112) afirma que “A paisagem constitui para a geografia um de seus conceitos chaves, a ela sendo atribuída, por parte de numerosos geógrafos, o papel de integrar a geografia, articulando o saber sobre a natureza com o saber sobre o homem”. A paisagem expressa a cultura em diversos aspectos, possuindo uma faceta funcional e outra simbólica, sendo que, por intermédio da paisagem, pode-se estudar e compreender diversos acontecimentos sociais marcantes. E numa dimensão cultural, a população guarda esses vestígios em suas memórias.

Cosgrove (apud CORRÊA, 2002, p.92) afirma que “[...] a paisagem geográfica contém um significado simbólico, porque é produto da apropriação e transformação da natureza”, na qual foi impressa, por intermédio de uma linguagem, os símbolos e traços culturais do grupo, cabendo ao geógrafo decodificá-la, ler o seu significado e sua representatividade no espaço geográfico e valorizar as culturas locais, sem transgredir o desenvolvimento do lugar. É na paisagem da metrópole até Confins que existem elementos importantes que expressam a vida nos lugares e suas representações no espaço geográfico. Por isso, a necessidade de buscar no trabalho de campo os conteúdos das manifestações que a paisagem pode trazer.

As entrevistas realizadas nos trabalhos de campo é um procedimento que vai além de coleta de dados. Ela permite extrair dos sentimentos das pessoas uma análise da realidade vivida pelos moradores. Por isso, procurou-se dialogar com os sujeitos sociais deste cenário de estudo, Confins, com o intuito de extrair deles as lembranças de tempos vividos antes destas mudanças e influências da metrópole. Dessa forma, procurou-se observar as paisagens encontradas para facilitar o entendimento das transformações ocorridas. Neste sentido, Santos (1999) ressalta a importância do trabalho de campo, destacando o aproveitamento do espaço vivido e a valorização das memórias das pessoas como fontes enriquecedoras do estudo científico, pois são formas de contextualizar os modos de vida vivenciados pela comunidade. Assim, o referido autor escreve que

[...] a abordagem do espaço vivido deve valorizar a memória das pessoas a respeito das sabedorias, das culturas e das relações sociais de produção elaboradas e transformadas em identidades, que se fixam no lugar como expressão particular de modos de vida. (SANTOS, 1999, p.116).

A Foto 21 apresenta a Lagoa de Baixo, denominada Vargem Bonita, juntamente com uma parte do hotel-fazenda. Ambos representam aquilo que, ideologicamente, a classe dominante, quer seja simulado, ou seja, tranquilidade do município e o cotidiano pacato dos moradores. A região é marcada por uma paisagem natural; no entanto, isso não evidencia o lugar como simplicidade interiorana. Nela, observam-se claramente algumas transformações que circundam a cidade como, por exemplo, o aumento de construções próximas às áreas de preservação ambiental.



Foto 21 - Confins. Lagoa Vargem Bonita, conhecida como Lagoa de Baixo. Nessa localidade havia bem menos chácaras na década de 1990. No entorno de suas margens, havia somente o hotel- fazenda da cidade, poucas fazendas e a maior parte da vegetação era nativa.

Fonte: Prefeitura Municipal de Confins (1996).

A Paróquia, apresentada na Foto 22, tem uma movimentação intensa de fiéis, principalmente aos domingos, no dia do Padroeiro da cidade e nos eventos típicos, como festas juninas e durante a realização de bingos para a arrecadação de donativos para a Igreja.

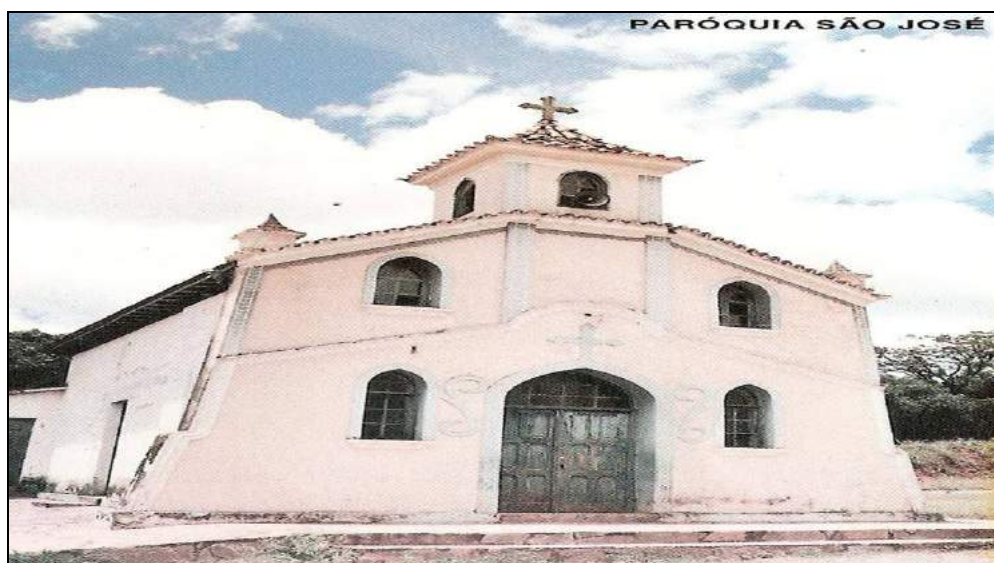


Foto 22 – Confins: Igreja Central. A principal Igreja da cidade representada nos anos 90, frequentada pelos moradores da cidade, um dos principais pontos de encontro entre os fiéis, na missa e nos casamentos que são bastante valorizados pelos moradores.

Fonte: Prefeitura Municipal de Confins (1996).

A igreja e a imagem da namoradeira são um dos elementos que representam o modo de vida da população, enraizados na fé e nas crenças populares. Ao se deparar com a imagem de uma “típica namoradeira”, conhecida também como “jardineira” (Foto 23), sua imagem assemelha-se à de uma jovem de estatura mediana, com características marcantes, enfocando os traços femininos de forma sedutora e delicada.



Foto 23 – Confin: namoradeira, simbolismo que retrata hábitos antigos. A cidade apresenta uma realidade local religiosa, com uso de objetos como namoradeira e imagens de santos, que retratam o interior com seus misticismos e religiosidade.

Autor: Pereira, G. A. S. (2009).

A imagem da jardineira confronta-se com a realidade local, e diz-se que a figura representada não está ali por acaso. O uso da boneca é um hábito antigo, que tem por objetivo passar a mensagem de que há alguém em casa. Serve como forma de proteção aos moradores, que a utiliza para vigiar suas residências quando não estão presentes, pois ela se parece com uma moça a olhar da varanda a rua em movimento, e as crianças se divertem ao trocar suas roupas e acessórios. A imagem instiga-nos, e Bachelard (1989) leva-nos a pensar sobre a representatividade de uma imagem ao dizer:

A imagem não quer deixar-se medir. Por mais que fale de espaço, ela muda de grandeza. O menor valor amplia-se, eleva-a, multiplica-se. E o sonhador converte-se no ser da sua imagem. Absorve todo o espaço da sua imagem. Ou então se confina na miniatura das suas imagens (BACHELARD, 1989, p.179).

Parece um pensamento de romancista, mas pensar na imagem retratada nas pequenas

idades ou, até mesmo, em alguns centros urbanos faz-nos ter um sentido de saudosismo que nos comove. Pense o que foi o fogão à lenha (Foto 24) no passado, que vigorou como uma necessidade à realização do cozimento de alimentos. Hoje (2011), em algumas casas e restaurantes, nos grandes centros urbanos e regionais, representa o antigo, talvez um atrativo, a produção de alimentos em fogão à lenha vem aumentando a cada dia como forma de reviver ou simular os sabores minuciosamente degustados e apreciados pelos nossos ascendentes. Dessa forma, nos restaurantes de Confinos há uma tentativa de resgatar o passado, o que as pessoas atualmente chamam: “sabor da comida da vovó”, agraciado e divino, talvez marcado pelo sentimentalismo de bons tempos passados ou pelo prazer do tempo gasto com a preparação do alimento, baseado na etapa de colher a lenha, acender o fogão e cozer o alimento.



Foto 24 – Confinos: fogão a lenha, símbolo da simplicidade, hoje revela um ambiente enobrecedor. A maioria da população não abre mão do fogão à lenha em casa, que apesar de tratar-se de uma área urbana, permanece com hábitos rurais.

Autor: Pereira, G. A. S. (2009).

Analisar o impacto que essa população saudosista sentiria com a presença do estranho (o aeroporto e tudo aquilo que ele representa no lugar) seria o mesmo que pedi-la para desgarrar-se de sua identidade cultural, lembrando que ela teve a oportunidade de aprender com seus antepassados o segredo da culinária mineira, com seus sabores típicos. Para algumas pessoas, um sabor único, degustar os quitutes feitos no fogão a lenha em almeçadas panelas. Isso possibilita apreciar o sabor da culinária regional, induzindo a um ambiente aconchegante, familiar e festivo, muito típico em Minas Gerais. Isso é enobrecedor, é um signo de memória reimaginada, que evidencia os bons tempos, tempos esses que com a dinâmica do novo modo

de vida precisa ser reinventado para ser revivido e apreciado ao menos nos fins de semana, o que significa que a memória precisa ser carregada de lembranças e sabores antigos que retratam o imaginário da vida concebida como mais tranquila e segura.

A Geografia Cultural permite-nos ampliar a leitura do espaço urbano, pois ela observa e possui uma dimensão psicológica das sensações. É diante desse contexto que se pode descrever de maneira positiva como funciona a relação dos homens ao ocuparem o espaço natural. Isso permite compreender que por mais que o urbano chegue ao ápice total, um processo irreversível, existe a necessidade de resguardá-lo por meio de fotografia, e criar formas de representar a vida no passado, ainda bem acolhida, pois há entre os moradores práticas sociais de não se afastarem das raízes, do imaginário nutrido desde a infância.

Ao descrever a vida nas pequenas cidades, é notória a presença de elementos característicos à rotina dessas populações, como fogão à lenha em boa parte das residências e o cotidiano dos moradores na praça, que evidencia a tipicidade e a socialização dos moradores. Ao analisar Confins, percebe-se que existe um movimento que transforma, traz a produção do espaço e da vida dos moradores por meio da modernidade, conquistado pelo equipamento urbano, o aeroporto, encontra-se o resíduo, que não é transformado; ele persiste, transforma-se e recebe novos ressignificados, como o fogão à lenha e, por fim, existe o movimento que deteriora e mostra elementos, sejam simbólicos ou materiais, que são profundamente alterados ou abolidos.

A praça central (Foto 25) permite a socialização do lugar, pois representa o ponto de encontro das pessoas. Nela, os moradores ficam sabendo o que está acontecendo na cidade, sendo informados através de faixas, comunicações, cartazes etc. Ela torna-se parte do retrato fiel do cotidiano da cidade diante das conversas entre os moradores, que trazem as novidades. É uma área para os jovens nos fins de tarde, e representa o lazer e o momento de descontração “regado” com música. Os pequenos comércios como bares, restaurante, padaria, hotel, supermercado, açougue e empório, localizados no entorno da praça, são equipamentos que atendem aos moradores de acordo com a realidade do município. Os usuários utilizam várias formas de pagamento, mas alguns ainda realizam vendas em cadernetinhas, pois existe a confiança, e a maioria desses moradores se conhecem. A praça central de Confins, como na maioria das pequenas cidades brasileiras, não oferece alternativas de lazer como cinemas e teatros. De acordo com Endlich (2009, p.83), atualmente, a maioria das pequenas cidades não possui mais cinemas por causa da cultura televisiva somada à intensa perda de população, mudanças culturais que explicam o fato de hoje só existem cinemas nos centros regionais.



Foto 25 – Confins: praça central. Pouco expressiva e muito simples, a praça é um ponto de referência para a comunicação dos moradores e visitantes.

Autor: Pereira, G. A. S. (2009).

Na Foto 26 procurou-se destacar a religiosidade do lugar. Ela representa a procissão de São Cristóvão, padroeiro dos motoristas, frequentemente homenageado pelos condutores de automóveis. Durante sua realização, o padre joga água benta sobre os carros, abençoando-os. Os populares vivenciam a fé, representam e ressignificam os seus rituais, reforçando seus costumes e modo de vida, e, por meio dessas práticas valorizam a religiosidade do município.



Foto 26 – Confins: procissão em homenagem a São Cristóvão. Uma carreata que simboliza a fé dos motoristas do município e da região.

Autor: Pereira, G. A. S. (2009).

A religião e a influência alemã no templo da Mãe-Rainha (Foto 27) realizam uma conexão do global com o lugar. A prática religiosa aumenta a circulação das pessoas e cria uma estrutura diferenciada, como jardins, áreas verdes, espaços ordenados para o transporte, estacionamento e campi. A festa é destaque na região e faz parte do calendário cultural do município, trazendo turistas de todo o Estado. Ela é considerada pela mídia metropolitana como a melhor da região pela organização, animação e segurança. O modo de vida dos moradores, com essas festividades, indica que ele é ainda marcado pelo tempo das celebrações, pois a cidade recebe um movimento considerável de visitantes na época das comemorações pagãs e religiosas.



Foto 27 – Confins: Santuário Mãe Rainha. Um ambiente agradável, bem cuidado, que atrai os visitantes para a devoção. Chega a reunir em dia de festa mais de dez mil visitantes, quase o dobro da população local, os quais fazem acampamentos no local.

Autor: Pereira, G. A. S. (2009).

O carnaval (Foto 28) é considerado o melhor da região, com destaque para as bandas, sorteios e distribuições de brindes. Ambas as práticas culturais têm curta duração, sendo esta uma característica própria de cidades do interior. Essa festa, que faz parte do calendário anual da cidade, demonstra a socialização organizada nas comemorações e a autoestima dos moradores, retratando a simplicidade nas diversões interioranas. Considerar a realização desses eventos significa compreender que a sociedade local, em conjunto com órgãos municipais, valoriza a cultura, mesmo porque eles estão alcançando as metas estabelecidas pelo programa do ICMS cultural, o qual proporciona investimentos na área de teatro, música, biblioteca, carnaval, semana santa e Boi da Manta.



Foto 28 – Confins: carnaval. Uma das festas mais organizadas da região, por ser uma folia mais tradicional, na qual as famílias se divertem sem violência. Termina cedo, se comparada às festas dos grandes centros urbanos.

Fonte: Site Portal de Confins (2009).

O espaço urbano também é caracterizado pelo aconchego e tranquilidade das chácaras típicas (Foto 29), que apresentam um ar de segurança em consonância com o meio ambiente. Assim, dizem os moradores que residem no lugar que, em função da criação das rodovias, muitos moradores da metrópole procuram esses ambientes para reativar suas energias, e, depois, voltar para a agitada Belo Horizonte.



Foto 29 – Confins: chácaras na cidade. O local atrai novos moradores, pois grande parte procura o conforto e a tranquilidade que a cidade aparentemente oferece em relação aos grandes centros urbanos.

Autor: Pereira, G. A. S. (2009).

As novas construções apontam para um número considerável de pessoas que procuram comprar propriedades no município para lazer e descanso; são moradias que despertam a atenção, isto é, apresenta uma imagem que propicia a venda do município para o turismo. Neste sentido, descaracteriza o modo de vida simples dos antigos moradores, que passam a conviver com o novo que se instala na cidade.

As lagoas (Foto 30) fazem parte dos quintais das casas da maior parte dos moradores. É uma estratégia para realizar o plantio, pois os produtores utilizam-nas para regar suas plantas. Assim, boa parte das pessoas que vivem no entorno das lagoas mantêm hábitos rurais.



Foto 30 – Confins: Lagoa de Cima, cercada pela cidade. A população utiliza a lagoa para fazer as plantações nos quintais, uma das razões do cuidado com a área para tratamento da água e agilidade no processo de despoluição das lagoas e da rede de esgoto local.

Autor: Pereira, G. A. S. (2008).

Os quintais da área urbana (Foto 31), em sua maioria, possuem plantações destinadas ao consumo das famílias, como abóbora, jiló, couve, alface, feijão, milho, entre outros tipos de verduras e frutas como abacate, ameixa, banana, laranja, limão e manga. Desse modo, fica evidenciado, no cotidiano dos moradores, e calcado em práticas sociais, os resíduos de hábitos rurais, como os cuidados com os quintais.



Foto 31 – Confin: um dos quintais das casas da cidade. Boa parte dos moradores cultiva hortaliças para seu próprio consumo.

Autor: Pereira, G. A. S. (2008).

A criação de animais nos quintais (Foto 32), como coelhos, galinhas, gansos, patos, porcos, dentre outros animais de pequeno porte é uma prática de muitos moradores da cidade. O cenário é tipicamente rural, próprio das chácaras e não de áreas urbanas. Reforça o modo de vida rural, representado no cotidiano da maioria dos moradores da cidade. Trata-se de uma prática social que influi na sociabilidade das pessoas, por exemplo, a negociação entre vizinhos envolvendo diferentes espécies de animais, compra e venda para consumo familiar.



Foto 32 – Confin: criação de animais na cidade. É comum, nos quintais, a criação de espécies como gansos, galinhas, coelhos, entre outros animais, pois os quintais são maiores em relação aos da cidade grande, o que caracteriza o lugar como setor de chácaras.

Autor: Pereira, G. A. S. (2008).

Analisar as práticas sociais com implicações significativas para o modo de vida urbano, como a criação de animais, o envolvimento religioso, o plantio de hortaliças, grãos e frutas, na perspectiva das representações focadas na simbologia do lugar é tratar dos costumes imbricados nas relações interioranas. Trata-se de considerar, na área de estudo, a existência de hábitos rurais coexistindo com o processo de urbanização. Percebe-se, desse modo, a existência de um movimento gradativo nas transformações urbanísticas, mas ainda existe a força dos costumes entre os moradores em manter certas práticas sociais, pois elas revelam hábitos característicos do seu próprio espaço. Por isso, entendem-se as mudanças como uma nova roupagem urbana no lugar, o que se pretende analisar no próximo item.

4.2 As contradições da nova urbanização estabelecida no lugar

O espaço urbano de Confins é voltado para atividades econômicas expressivas destinadas ao atendimento básico dos moradores locais. A principal atividade econômica da cidade é o aeroporto, que facilitou a instalação de novas indústrias, como: Minas Aerocomissária, centro de manutenção de aeronaves (GOL) e a atração de novos investimentos privados na cadeia da indústria aeronáutica. A Prefeitura Municipal não possui dados de quantos moradores de Confins trabalham no Aeroporto, mas confirmam ser uma quantidade considerável, enquanto atividades motivadoras na região estimulam os estudantes a se formarem como mão-de-obra para atenderem as novas demandas do espaço social, garantindo-lhes acesso a ônibus com vistas à promoção de trabalho.

Em 2008, o governador de Minas Gerais assinou um convênio com a INFRAERO para a construção do aeroporto industrial em Confins, o que possibilitou dinamizar ainda mais o processo urbano na cidade. Cabe aos órgãos públicos aproveitar essas instalações para melhorar os equipamentos urbanos de modo eficiente, com a pavimentação de diversas ruas do município que ainda não apresentavam o término da rede de esgoto. Tais mudanças provocam metamorfoses no estilo de vida da população, resultando na construção de casas confortáveis, diferentes das antigas, pouco “estilosas”, construídas em outro momento no qual os moradores locais não se preocupavam com a arquitetura moderna.

Os imóveis passam a ter uma nova roupagem, com um aspecto modernizador, fora da realidade local, equipadas com instrumentos de segurança, pois a cidade já traz marcas da

insegurança, principalmente as moradias, que vão adquirindo uma aparência que descaracteriza o estilo de vida simples. As edificações são amplas e privilegiam a construção de um segundo andar. Já se observa o processo de verticalização, mesmo que de forma gradativa, sendo percebidas as mudanças neste novo cenário que se constitui no lugar. As pessoas procuram o lugar como uma alternativa de escape da dinâmica metropolitana, e constroem suas casas com equipamentos de segurança eletrônica (Foto 33).



Foto 33 – Confinos: cerca elétrica - preocupação urbana – Fobópole. Em contradição ao cenário dos quintais rurais, de muros baixos, o surgimento de moradias recentes, com uma arquitetura moderna, piscinas e cerca elétrica para delimitar a segurança. Muitas vezes essas casas são usadas somente nos finais de semana.

Autor: Pereira, G. A. S. (2008).

Esses novos moradores trazem consigo um sentimento de medo, marcado pela ansiedade de uma vida urbana agitada na metrópole, como Souza (2008) escreve em seu livro *Fobópole*. O medo do crime rende bons negócios para empresários que investem na indústria da segurança e condomínios fechados. Acrescenta-se que as casas com cerca elétrica são, em sua maioria, residências utilizadas nos finais de semana, feriados prolongados e férias.

As casas antigas, por sua vez, permitem distinguir quem construiu historicamente relações simbólicas de pertença com o lugar, sem carregar o medo que circunda os grandes centros urbanos, pois o que vem de fora constrói a relação com o lugar, mas traz o medo materializado no investimento com a segurança. Elas apresentam características como assentos em suas calçadas para a realização das típicas conversas no início da manhã e final da tarde, quando os moradores relatam as novidades do dia. Junto a este cenário encontram-se

os muros baixos, que também caracterizam as paisagens onde ocorrem essas conversas corriqueiras estabelecidas entre os moradores. Por outro lado, os moradores da cidade costumam diferenciar as classes sociais. Eles analisam o perfil econômico das pessoas, e quem não possui bens materiais como um imóvel próprio, por exemplo, é corriqueiramente chamado de “favelado”, um “excluído” economicamente da sociedade, como forma também da não aceitação do novo residente que chegou à cidade e não possui moradia própria, o que é nítido em suas falas, de acordo com observações da pesquisa realizada nos trabalhos de campo: “[...] esse povo aí veio pra lá dos Coxos, é um povo estranho, enrolado, ninguém gosta do povo dessa região, ninguém conhece nenhum parente deles; eles moram de aluguel, são favelados, não tem uma casa para morar [...]”. (Entrevistado, 2009).

Percebe-se entre a população um discurso todo voltado para o desenvolvimento, mas, em contrapartida, os moradores do lugar não querem que a proliferação da pobreza metropolitana circunde a cidade. A grande preocupação da população é justamente o surgimento de favelas, moradias “subnormais”. Neste caso, a realidade apresentada na cidade é a de que se o sujeito não tem casa, ele é o problema, mesmo que tenha trabalho, e que a casa alugada seja fonte de renda para os próprios moradores locais. É interessante observar os critérios de valorização humana baseado no material, e os moradores argumentam o aumento da pobreza que o novo urbano pode trazer como na seguinte fala: “[...] o povo aqui tem medo que crie favela aqui em Confins; ninguém está satisfeito com a movimentação de gente estranha, como tá acontecendo; aqui tá ficando ruim, e com a prefeitura do jeito que tá, um povo mal preparado, o trem vai ficar ruim mesmo [...]”. (Entrevistado, 2009).

A vida no lugar apresenta-se em sua simplicidade, moldada em um estágio cômodo, onde o tempo parece inerte em decorrência de características que foram vivenciadas em áreas tipicamente rurais e bem interioranas. Sorrimos ao ver que o padeiro ainda passa na rua, de porta em porta pela manhã vendendo o pão, expressando “olha o pão”, “olha a rosca”, montado em sua bicicleta e o cesto de pão forrado com pano de prato.

Revive-se, por alguns instantes, as imagens e lembranças da infância em tempos remotos. Questiona-se tamanha quantidade de parentesco, uma familiaridade singular em um país tão urbano ao se diagnosticar a quantidade de tios e tias, primos de primeiro, segundo e terceiro grau. Afinal, a ideia é a de estar em casa, pois todos são parentes ou conhecidos. As pessoas se reconhecem; as lembranças familiares são a simbologia que demarca o lugar. Triste será viver sem continuar os laços que unem os moradores no lugar, sem os signos da vida e das lembranças marcadas pelo simbolismo representado pelo aconchego do lugar.

Nas ruas há demarcação da organização cultural, destacando um ambiente saudável e

familiar. Assim, almeja muitos de seus moradores, representantes judiciais como promotores, advogados e órgão público municipal da área estudada que busca valorizar e ter o reconhecimento da cidade de Confins no que se refere aos acontecimentos de sua história como marco importante e que deve ser analisado, respeitado e valorizado para evidenciar sua identidade local. Afinal, reconhecer suas origens implica em saber de fatos históricos importantes da vida e da política e prestigiar sua importância, passando sua imagem real que pode ser elucidada pelo marketing como forma de atratividade para a cidade.

A rotina da cidade é marcada por signos e representações percebidas no sentimentalismo religioso e no modo de vida simples do lugar. Enxerga-se o novo urbano (Foto 34) como uma contaminação das imagens e como um processo socioespacial de “evolução” urbano-industrial que muda a dinâmica de uma típica cidade de Minas Gerais.



Foto 34 – Confins: comércios recém construídos. O surgimento de empreendimentos bem projetados se destaca na cidade simples, onde existiam apenas vendinhas e pequenos armazinhos que comercializavam suas mercadorias marcando na cadernetinha.

Autor: Pereira, G. A. S. (2009).

A relação da tipicidade na cidade está representada no modo de vida pacato dos moradores e nas atribuições da religiosidade e da cultura. Os moradores mais antigos ainda preservam o laço familiar. A busca pela fé e o misticismo confundem-se com o cotidiano da população, pois o tradicionalismo contrapõe-se à chegada do novo. A ressignificação está presente na maneira como a população encara essas representações em seu cotidiano, procurando maneiras de estimular e manter os hábitos ligados à religiosidade, além de continuar praticando as principais festas do lugar.

Entre as representações religiosas retratadas no cotidiano dos moradores, o transporte ainda evidencia hábitos rurais como o andar a cavalo, o que não deixa de marcar o lugar como interior, fato “corriqueiro” de pequena cidade. A Foto 35 evidencia justamente esses contrastes socioespaciais característicos de Confins. O desenvolvimento rumo ao norte, segundo a reportagem do jornal, parece negar esse modo de vida, pois destaca a contradição do moderno em conflito com o transporte característico do espaço rural, o locomover-se a cavalo. Entretanto, a própria imagem evidencia as convivências entre o velho e o novo, mostrando os resíduos que ainda permanecem no lugar.



Foto 35 – Confins: a esperança rumo ao norte. A foto mostra as precárias condições enfrentadas pelos moradores dos bairros da região norte, da capital mineira, onde as pessoas possuem como meio de transporte principal o cavalo. A foto acima é de uma matéria do jornal Estadão e caracteriza as contradições existentes entre a modernização da Linha Verde construída nessa região e o modo de vida da população local, apontando indagações sobre quais serão os benefícios dessas populações que não foram assistidas pelos projetos governamentais. A Linha Verde possibilita esperança para esses cidadãos.

Fonte: Jornal Estadão (2008).

Para os objetivos deste capítulo, considera-se a funcionalidade deste espaço, pois nele reside um modo de vida em transformação, mas que não desaparece totalmente do espaço e das relações sociais que o caracterizam. Na perspectiva do diferente, a imagem retrata que ainda há um contraste no modo de vida dos moradores com o processo de urbanização obtido pela construção da Linha Verde no sentido norte da capital mineira. Desse modo, mesmo com a inauguração do novo Centro Administrativo (Foto 36) e a chegada do moderno, é necessário considerar que o transporte de pessoas a cavalo é uma estratégia que reside no espaço e nas práticas sociais locais. Em verdade, a população sofre com o sistema de transporte na região

norte, pois as condições precárias das favelas e a quantidade de mão-de-obra sem qualificação contribuem para o caos social, ou seja, o processo de melhorias sociais é bem lento no que refere às economias da população das proximidades.



Foto 36 – Confins: novo Centro Administrativo. O Palácio-Sede do Governo mineiro, uma obra moderna, juntamente com a Linha Verde. Nessa localidade, é possível perceber a contradição: atrás do Palácio a periferia, as favelas nos morros

Autor: Pereira, G. A. S. (2009).

Diante das transformações urbanas ocorridas de Belo Horizonte a Confins, visualiza-se que a malha viária e os equipamentos urbanos proporcionam mudanças no lugar, alteram e remodelam as paisagens, possibilitando o crescimento urbano dessa região. Dessa forma, entende-se que a população de Confins expressa em suas opiniões o que representam essas mudanças e qual o significado delas para a cidade e a vida dos seus moradores.

4.3 Projeção do novo cenário urbano na perspectiva dos moradores de Confins

As entrevistas com os moradores tiveram por objetivo conhecer o perfil socioeconômico dos mesmos, e, além disso: 1) O motivo que os levou a viverem na área pesquisada; 2) O porquê da escolha do lugar; 3) A frequência dos deslocamentos para outras cidades; 4) Se costumam ir à capital constantemente e por quais razões; 5) Os motivos que os levaram a escolher Confins para morar e não Belo Horizonte; e 6) A opinião dos habitantes

quanto à qualidade de vida da cidade em estudo. Além das entrevistas realizadas no campo, foram utilizados dados da Fundação João Pinheiro e do IBGE para caracterizar o perfil socioeconômico dos moradores, o que contribuiu para um melhor aproveitamento da análise do trabalho (Tabela 5).

Tabela 5 – Confins: população por situação de domicílio - 1991- 2000-2010*

População por Situação de Domicílio	1991	2000	2010
População Total	3.371	4.880	5.936
Urbana	3.087	3.126	5.936
Rural	284	1.754	0
Taxa de Urbanização	91,58%	64,06%	100%

(*) No período 1991- 2000, a população de Confins teve uma taxa média de crescimento anual de 4,36%, passando de 3.371 em 1991 para 4.880 em 2000. A taxa de urbanização diminuiu 30,05, passando de 91,58% em 1991 para 64,06% em 2000. Em 2000, a população do município representava 0,03% da população do Estado, e 0,00% da população do País. Mas, em 2010, a taxa de urbanização aumentou de acordo com IBGE, passou para 100%.

Fonte: IBGE 2010.

A análise dos dados quantitativos evidencia o crescimento da população e passa a considerar toda a área da cidade como urbana, por causa do seu gradativo desenvolvimento, que permitiu, em 2010, registrar uma taxa de 100% de urbanização. Nesse mesmo ano verifica-se uma queda na taxa de urbanização, pois nesse período não havia investimentos no aeroporto, muito menos na região. A cidade não possui comércio e estrutura de serviços que atenda a demanda dos seus moradores, tendo que deslocarem-se para as regiões circunvizinhas (Belo Horizonte, Lagoa Santa e Pedro Leopoldo), demonstrando sua dependência em relação às atividades necessárias a uma cidade, como faculdades, empregos, cursos, compras dentre outras atividades de grande importância para a sociedade.

Para os trabalhos de campo foi elaborado um roteiro de perguntas (Cf. Apêndice) com o objetivo de compreender como as populações entendem as transformações urbanas ocorridas, sobretudo em Confins. Foram entrevistadas vinte pessoas com idade superior a 18 anos, em diversos locais, como na Prefeitura, no banco de passeio das residências e na praça da cidade, onde ocorre a maioria dos encontros e sociabilidade urbana. O perfil dos moradores que responderam ao questionário demonstrou que a idade média deles varia bastante, situando-se entre 18 e 70 anos. A finalidade dessa heterogeneidade está em se ter uma visão de cada grupo sobre as necessidades e vantagens do município em relação à região. O grau de escolaridade predominante foi o ensino médio completo entre os jovens e a repartição pública, havendo um número de três pessoas, pouco expressivo, dos que possuem curso superior completo. A maioria dos entrevistados nasceu na própria região pelo fato de Confins ter sido

distrito de Lagoa Santa, onde a maioria das certidões foi registrada. As profissões que predominaram entre os entrevistados foram: aposentados, donas de casa, estudantes, gestores públicos, gerente de lanchonete, lavrador, mecânicos, motoristas e vendedores.

Cerca de 85% dos entrevistados vive na cidade desde o nascimento, e dentre os motivos apontados pela escolha de viver em Confins, estão: costume, família, imóveis adquiridos na cidade e tranquilidade. Os entrevistados disseram que buscam, em Belo Horizonte, serviços que o município não oferece, como: faculdades, lazer, lojas, médicos especializados e serviços bancários. Apesar de a cidade possuir alguns desses equipamentos, a diversidade em produtos é menor e os preços são mais elevados se comparados com as cidades vizinhas. Uma entrevistada apontou em sua fala a necessidade de se deslocar até Belo Horizonte ao responder acerca das principais qualidades de Confins em relação à metrópole mineira: “Confins é uma cidade tranquila, mas falta muita coisa a ser feita para a cidade se tornar ideal para se viver”. Os entrevistados disseram que, apesar de serem contados como população urbana, identificam-se com o modo de vida rural. A entrevista a seguir aponta para a própria dinâmica da cidade, que, segundo, ela é determinada:

[...] pela agricultura sustentável e mineração, assim a cidade é tipicamente rural, não evoluiu, cresceu apenas em número populacional e não mudou sua dinâmica, o processo de urbanização é lento, mas atuante melhorando aos poucos. [...] a cidade é ambiciosa, nunca quer ficar por baixo, falta banco, falta hospital, pizzaria, pastelaria não tem infra-estrutura”. (Entrevistada, 2009).

Sabe-se que a cidade dispõe de infraestrutura, como asfalto, energia, escola, estabelecimentos comerciais, posto de saúde e telefone, mas ainda não é suficiente para atender às necessidades dos moradores. Em contato com gestores públicos foi revelado que até meados de 2009, apenas 10% da cidade possuía rede de esgoto, e o descontentamento dos moradores está na falta de agilidade no tratamento do mesmo, o que constitui a maior problemática do município, pois ele se localiza numa área de preservação ambiental.

Boa parte da população, ou seja, 60% concorda que o aeroporto trouxe o progresso e a geração de empregos, apesar de haver falta de mão-de-obra qualificada. Alguns moradores relataram que a cidade permanece como se estivesse “parada no tempo”, pois não mudou muita coisa, isto é, não houve crescimento de equipamentos urbanos básicos e necessários à cidade. Os moradores ainda sugerem que haja investimentos na infraestrutura, melhorando e aumentando a quantidade de creches nas cidades. Apesar de possuírem um modo de vida caracterizado como rural, eles questionam melhorias urbanas.

Os motivos apontados por aqueles que acreditam que a cidade teve sua importância

reduzida foram: falta de divulgação das festas e o reconhecimento da mesma para atrair mais infra-estrutura:

Confins está escondida atrás do aeroporto. É necessário indicar uma pessoa capaz para cuidar do turismo na cidade. A prefeitura tem que se empenhar mais para divulgar Confins. O investimento que vem do governo federal fica no aeroporto, é como se a cidade de Confins não existisse. Lagoa Santa é muito mais reconhecida, apesar de termos mais lagoas, grutas e o Santuário da Mãe e Rainha. Divulgar nossa cultura: Boi da Manta, artesanato e culinária é essencial para nos tornarmos conhecidos. Ótimos motivos para que a cidade seja vista com outros olhos. (Entrevistado, 2009).

Apesar de existirem pessoas que acreditam no crescimento da cidade em consonância com o meio ambiente, há, também, os que se esquecem das questões ambientais, querendo apenas aumentar o marketing na cidade. Os cidadãos reclamam, enquanto consumidores, da ausência de variedade de produtos na cidade e o alto preço dos mesmos. Poucos fazem compras onde moram ou utilizam os serviços ali disponíveis, como os bancários, recorrendo às cidades da região, especificamente Pedro Leopoldo. Mas, de acordo com os órgãos públicos, a cidade está crescendo de forma ordenada, seguindo o Plano Diretor.

Um entrevistado manifestou seu sentimento em relação ao significado do lugar, interpretando-o do seguinte modo: “Sossego, todos se conhecem”, “você é um”. Segundo o morador, isso é o indicativo da valorização do sujeito em relação ao ambiente que o torna exclusivo, único, importante. Ele deixa de ser apenas mais um na sociedade, tornando-se um cidadão que vivencia seus valores. Ele torna-se o “Ser”. O entrevistado ressaltou, também, que a qualidade de vida na cidade é melhor em relação à metrópole, pois não há ocorrências frequentes de assaltos como ocorre na “cidade grande”, o que a torna mais segura para seus familiares. Outros já relataram que, com o aeroporto, tudo mudou na cidade: a Prefeitura melhorou, foi implantada a Polícia Militar; não havia escola municipal, orelhão e ônibus para os alunos irem à faculdade de Belo Horizonte, Pedro Leopoldo ou proximidades. Gerou-se emprego no município, mas vieram pessoas de outras localidades para trabalharem na cidade, o que aumentou o medo e a insegurança, levando a população a temer o novo que se instalou.

Observou-se que há uma diferença entre o perfil dos habitantes locais e dos novos moradores que chegaram neste espaço, revelando que a cidade torna-se um espaço que reproduz características socioeconômicas específicas de cada lugar e evidencia as contradições existentes no lugar. Dessa forma, não se pode esquecer que a paisagem natural sofre transformações com esse processo urbanizador, que simbolicamente aparenta ser sustentável mas que, na verdade, possui rupturas que fragmentam a divisão do espaço, gerando incertezas para a população local, pois há um aumento considerável do

desmatamento, da degradação das grutas existentes no lugar, da violência, entre outros fatores que incomodam os cidadãos. Nesta perspectiva, as representações são marcadas pelos elementos que continuam a fazer parte do lugar, como o religioso, o lazer restrito dos moradores no entorno da praça pela ausência de outras opções de lazer. Além disso, a praça, como todo lugar interiorano, é onde acontecem as principais comunicações e eventos.

O contraste existente entre o urbano da metrópole e o da pequena cidade demarca uma nova roupagem urbana inserida na realidade dos moradores do município de Confins, pois há de um lado a chegada do novo dinamismo criado pela malha viária, modificando a paisagem natural e humana da região, e do outro as metamorfoses do modo de vida dos moradores do município.

CONSIDERAÇÕES

Objetivou-se, com essa pesquisa, analisar a importância do município de Confins no contexto de um novo cenário que se aproxima do espaço urbano. Pretendeu-se, também, especificar, retratar e caracterizar o perfil dos moradores da cidade. Para o alcance dos objetivos propostos foram adotados como procedimentos metodológicos o levantamento bibliográfico sobre a temática da pesquisa e a realização de trabalhos de campos com o finalidade de fotografar a paisagem local e entrevistar os moradores. Todavia, o universo pesquisado foi reduzido frente ao número de habitantes existentes na cidade, optando-se por locais que apresentassem as diferenças socioeconômicas. Assim, foram analisados os principais “pontos de encontro dos moradores” e os lugares mais movimentados. Essas entrevistas foram realizadas a partir de um roteiro pré-estabelecido, no qual se procurou conhecer o perfil dos moradores (idade, escolaridade, renda), os motivos que os levaram a residir na cidade e a opinião dos mesmos em relação à importância da reativação do Aeroporto para a população, apresentando os “pontos positivos e negativos” desse processo para o desenvolvimento da região.

Ao se contextualizar a evolução urbana de Belo Horizonte, percebeu-se o desenvolvimento e o crescimento econômico das atividades comerciais, industriais e do setor de prestação de serviços, que desencadeou a necessidade de um novo aeroporto internacional. O projeto inicialmente proposto não se estabeleceu no primeiro momento da fundação do mesmo, de 1984 a 2004, em função da distância e da ausência de infraestrutura na região. Entretanto, com os incentivos governamentais a partir de 2005, ele foi reativado, com melhorias na infraestrutura, principalmente com a construção de um acesso mais rápido de Belo Horizonte a Confins a partir de uma nova malha viária para se chegar ao aeroporto.

A reativação do aeroporto veio acompanhada projetos importantes no vetor norte da capital mineira, como o novo Palácio do Governo, instalado na Linha Verde, os incentivos de empresas ligadas ao setor tecnológico, os quais possibilitaram desenvolvimento à região de acordo com as ações governamentais. Essas transformações urbanísticas na região norte de Belo Horizonte contemplam o projeto original da capital mineira, que começou a nortear o desenvolvimento para esta região, isolada da capital mineira e excluída do desenvolvimento econômico e social.

Trata-se de um processo que possibilitou uma nova roupagem urbana à região. Deixou

marcas na paisagem pelas transformações consolidadas com a construção da malha viária para se chegar ao equipamento urbano tão necessário. A instalação desse aeroporto na região foi palco de conflitos ambientais, desapropriações e inúmeras críticas devido à distância da capital mineira. Mas, apesar disso, sua instalação foi concretizada nessa localização. Diante desses conflitos, o município de Confins, que antes era distrito, teve sua evolução urbana relacionada aos interesses da metrópole. Ele possui essa obra importante, e, por isso, poderia ter tido um desenvolvimento maior em relação à infraestrutura básica que contextualiza a cidade como um local urbanizado, com vários equipamentos urbanos.

A realização da pesquisa foi importante, pois possibilitou observar que a cidade ainda possui características de vida aconchegante e aparentemente tranquila, e, agora, há uma possibilidade de ocorrer mudanças que contrapõem os hábitos culturais da população como, por exemplo, é “sagrado para a população ir à igreja aos domingos e participar das festividades realizadas pela igreja”. Todavia, há inúmeras controvérsias em relação ao fim ou à permanência da cidade com suas características interioranas, ou, pode-se afirmar que a cidade irá desenvolver-se como um anexo territorial da metrópole, sendo, também, possível, que a cidade não cresça, ficando “esmagada” em função do seu entorno que se apresenta mais dinâmico, apto a contínuas mudanças decorrentes do desenvolvimento proposto ou esperado a partir da grande obra. Assim, cumpre considerar que o município de Confins ainda representa uma oportunidade para que a população tenha qualidade de vida, trabalho, tranquilidade e lazer, de acordo com os mesmos. Analisar as transformações significa dizer que existe um movimento na cidade que coloca, sobretudo, antagonismos entre o velho e o novo, o antigo e o moderno, mesmo que esteja ocorrendo de forma gradativa ele está atuante.

REFERÊNCIAS

AGÊNCIA MINAS. Disponível em: <http://www.agenciaminas.mg.gov.br/maisfotos.php?cod_noticia=7483> Acesso em: 15 ago. 2010.

ALVES, C. J. P. **Transporte aéreo e aeroportos**. INFRAERO, 2008.

ALVES, W. R. A modernização de Belo Horizonte: notas sobre o futuro do passado. **Boletim Mineiro de Geografia**, Belo Horizonte, ano 8, n.13,p.199-207, jul./dez.2005.

ALVES, W. R. **Os espaços de urgência na valorização do espaço na metrópole brasileira**. In: Anais do X Encontro de Geógrafos da América Latina, São Paulo, 2005, p.668-669.

A REGIÃO METROPOLITANA DE BELO HORIZONTE. Disponível em: <http://www.observatoriodasmetrosoles.ufrj.br/como_anda/como_anda_RM_belo Horizonte.pdf> Acesso em: 17 ago. 2009.

BACHALARD, G. **A poética do espaço**. São Paulo: Abril Cultural, 1989.

BOURDIN, A. **A questão local**. Rio de Janeiro: DP&A, 2001.

CADERNO DE GEOGRAFIA, Belo Horizonte, v.18, n.29, p.83-98, 2º. Semestre 2008.

CARLOS, A. F. A. **A cidade**. São Paulo: Contexto, 2008.

_____. **O lugar no/do mundo**. São Paulo: Hucitec, 1996.

CARTELLE, C. **Tempo Passado: Mamíferos do Pleistoceno em Minas Gerais**. Belo Horizonte: Editora Palco, 1994.

CASTELL, M. **A sociedade em Rede**. São Paulo: Paz e Terra, 1999.

CLAVAL, P. A. **Geografia cultural**. Florianópolis: Editora da UFSC, 1999.

CORRÊA, R. L. **Trajetórias Geográficas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2005.

_____. **Geografia cultural: um século**. Rio de Janeiro: Ed. UERJ, 2002.

_____. A dimensão cultural do espaço: alguns temas. **Revista Espaço e Cultura - Nepec**, Rio de Janeiro, n.1, p.1-17, out. 1995.

_____. Processos Espaciais e a Cidade. **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro, v. 41, n.3, p. 100-110, 1979.

_____. Os estudos de redes urbanas no Brasil. **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro: FIBGE, Ano 29, n.4, p.93-116, out./dez.1967.

CORRÊA, R. L.; ROSENDAHL, Z. **Geografia cultural: um século**. Rio de Janeiro: Editora da UERJ, 2000.

COSTA, R. H. da. **O mito da desterritorialização: “fim dos territórios” à multiterritorialidade.** Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2004.

CPRM - Serviço Geológico do Brasil, 1994. **Caracterização geomorfológica da região cárstica de Sete Lagoas-Lagoa Santa** (MG). Belo Horizonte, CPRM/CETEC. 37 p., 1 mapa (6 folhas). (Projeto VIDA - Programa Gestão e Administração Territorial).

DINIZ, A. M. A.; DINIZ, L.C.A. Análise dos principais fluxos aéreos dos aeroportos da capital mineira e suas recentes transformações. **Revista Sociedade & Natureza**, Uberlândia, v.18, n.34, p. 31-43, jun. 2006.

ENDLICH, Ângela M. **Pensando os Papéis e Significados das Pequenas Cidades.** São Paulo (SP): Editora da UNESP, 2009.

EDWARD, J. **Rumo ao Norte: O legado de Aécio em concreto.** **Revista Veja**, n.2128, São Paulo, set. 2009.

FERREIRA, W. R. **O espaço público nas áreas centrais: a rua como referência - um estudo de caso em Uberlândia-MG.** 2002. 346f. Tese (Doutorado em Geografia) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2002.

FLÁVIO, L; SAQUET, M. A. Elementos de reflexão para fundamentar a pesquisa em geografia centrados na relação tempo-espaço-território. **Revista Formação**, v.2, n.15, p.71, 2007. (Especial 20 anos).

FILHO, J. B. M. T. **Cidade Fractal: transformações recentes na região metropolitana de Belo Horizonte.** In: XIII ENCONTRO DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA EM PLANEJAMENTO URBANO E REGIONAL, V.1, P.1 a 20, Florianópolis-Santa Catarina (FAU-USP), maio 2009.

GOTTDIENER, M. **A Produção Social do Espaço Urbano.** São Paulo: Edusp, 1997.

HAESBAERT, R. **O mito da desterritorialização.** Do “fim dos territórios” à multiterritorialidade. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2007. p.19-98.

_____. “Gaúchos” e Baianos no “novo” Nordeste: entre a globalização econômica e a reinvenção das identidades territoriais. In: _____. **Brasil: questões atuais da reorganização do território.** Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1996. p. 367-418.

HOSBSBAW, E. **Era dos extremos.** O breve século XX. 1914-1991. São Paulo: Companhia das Letras, 1995. p. 223-390.

INFRAERO: In home Page da Infraero. **Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária.** Disponível em: <<http://www.infraero.gov.br>>. Acesso em 15 abr. 2010.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA – IBGE. Disponível em: <http://www.ibge.gov.br/cidadesat/default.php>. Acesso em: 12 set. 2009.

KOHLER, H. C. **Geomorfologia Cárstica na Região de Lagoa Santa-MG.** 1989. 113f.

Tese (Doutorado em Geografia) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1989.

_____. **Geomorfologia Cárstica**. In: GUERRA, A. J. T; CUNHA, S. B. **Geomorfologia: uma atualização de Bases e Conceitos**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1994 p. 309-334.

LEFEBRE, HENRI. **A revolução urbana**. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 1999.

LOPES, E.. **O Projeto Linha Verde e a remoção de cinco vilas: um estudo de caso da prática do desfavelamento de novo tipo no espaço urbano de Belo Horizonte**. 2010. 170f. Dissertação (Mestrado em Geografia)-Instituto de Geociências, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2010.

MARTINS, S. A metropolização de Belo Horizonte: apontamentos para uma pesquisa sobre a reprodução social. In: CARLOS, A. F. A; LEMOS, A. I. G. (orgs.). **Dilemas urbanos: novas abordagens sobre a cidade**. São Paulo: Contexto, 2003. p.398-409.

MELO, N. A. de. **Pequenas cidades da microrregião geográfica de Catalão (GO): análises de seus conteúdos e considerações teórico-metodológicas**. 2008. 527f. Tese (Doutorado em Geografia e Gestão do Território) - Instituto de Geografia, Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2008.

MINAS GERAIS. Governo do Estado. Estudos de Impacto Ambiental do Centro Administrativo de Minas Gerais. Belo Horizonte: Lume Estratégia Ambiental, 2006. (Documento Técnico).

MORAES, A. C. R. Reflexões sobre a(s) metrópole (s). Notas metodológicas sobre metropolização e a metrópole paulistana. In: CARLOS, A. F. A et al. (org). **Geografia das metrópoles**. São Paulo: Editora: Contexto, 2006.

OLIVEIRA, P. H. L. DE. **Pobreza material, juventude, disciplina e sonhos: A utopia urbana em questão**. Estudo sobre a “cidade dos meninos” em Ribeirão das Neves. 2007. 320f. Tese (Doutorado em Geografia)-Instituto de Geografia, Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2007.

PALHARES, G. L.; ESPÍRITO SANTO JR., R. A. O turismo e o transporte aéreo como multiplicadores socioeconômicos. In: CONGRESSO DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PESQUISA E ENSINO EM TRANSPORTES, 15. v. 2, p. 225-232, Campinas, **Anais...** 1 CD-ROM.

PEREIRA, B. D.; CAMPOS, L. A. A linha verde na região metropolitana de Belo Horizonte projeto de modernidade e empreendimentos. **Geografia Artigos Científicos**, Belo Horizonte n.5, v.2, p. 50-64, jul./dez. 2009.

PINTO, G. J. **Do sonho à realidade: Córrego Fundo-MG: Fragmentação territorial e criação de município de pequeno porte**. 2003. 248f. Dissertação (Mestrado em Geografia)-Instituto de Geografia, Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2003.

RIBEIRO, R. A. da C.; EPAMINONDAS, L. M. R. **O discurso ambiental como elemento gerador de renda diferencial e ferramenta do marketing imobiliário: um estudo de caso**

dos anúncios publicitários de imóveis em Belo Horizonte. In: IV ENCONTRO NACIONAL DA ANPPAS, 6 de junho de 2008. Brasília/DF–Brasil.

RIBEIRO, L. C. de Q.; SANTOS JUNIOR, O. A. dos (org). As metrópoles e a questão social Brasileira. Rio de Janeiro: Revan, 2007.

SANT'ANNA, M. S. **Estudo de Impacto de vizinhança:** Instrumentos de garantia da qualidade de vida dos cidadãos urbanos. Belo horizonte: Fórum, 2007. 243p.

SANTOS, M. **Da totalidade ao lugar.** São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2005. 176p.

_____. **Metamorfose do Espaço Habitado.** In: _____. Paisagem e Espaço. São Paulo: Editora Hucitec, 1997. p. 61-74.

_____. O Retorno do Território. In: SANTOS, M.; SOUZA, M. A. A. de; SILVEIRA, M. L. (Org.). **Território** – Globalização e Fragmentação. São Paulo: Hucitec, 1996. p. 15-20.

SANTOS, M.; SILVEIRA, M. L. O Brasil: território e sociedade no início do século XXI. Rio de janeiro: Record, 2008.

SANTOS, R. J. **Pesquisa Empírica e Trabalho de Campo:** algumas questões acerca do conhecimento geográfico. **Revista Sociedade & Natureza**, n.11, janeiro/dezembro, 1999.

SCHIER, R. A. Trajetórias do conceito de paisagem na geografia. **Revista RA'EGA, Curitiba**, n.7, p.79-85, 2003.

SILVA, J. M. Cultura e Territorialidades urbanas, uma abordagem da pequena cidade. **Revista de História Regional**, v.5, n.2, ano 2000.

SILVEIRA, M. L. (Org.). **Território – Globalização e Fragmentação.** São Paulo: Hucitec, 1996. p. 15–20.

SOUZA DE DEUS, J. A., DAMIÃO FERREIRA, C. C., RODRIGUES, R. S. **Preservação da área cárstica de Lagoa Santa - MG, através da educação ambiental.** Rio de Janeiro: Instituto Geociências da UFRJ, 1986. 170p.

SOUZA, J. de. **A expansão urbana de Belo Horizonte e da região metropolitana de Belo Horizonte:** O caso específico do município de Ribeirão das Neves. 2008. 210f. Tese (Doutorado em Demografia) – Centro de Desenvolvimento e Planejamento Regional da Faculdade de Ciências Econômicas da Universidade Federal de Minas Gerais, 2008.

SOUZA, L. DE A. **A rodovia Linha Verde (Brasil, Minas Gerais, Belo Horizonte) sob a ótica de seus cortes e rupturas.** Núcleo de pós-graduação da escola de arquitetura, ISCTE-II C104. PUC- Minas, abril, 2007.

SOUZA, M. L. de. **Fobópole:** o medo generalizado e a militarização da questão urbana. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2008. 288p.

SPOSITO, M. E. B. O Centro e as Formas de Expressão da Centralidade Urbana. **Revista Geográfica**, São Paulo, n.10, p.1-18, 1991.

TROLL, C. A paisagem geográfica e sua investigação. **Revista Espaço e Cultura - NEPEC**, Rio de Janeiro, n.2, p. 1-7, jun. 1996.

TUPINAMBÁS, G. Esperança rumo ao norte. **Jornal Estado de Minas**, Belo Horizonte, abr. 2008, p.27.

VIANA, H. S., TAVARES, V. P., KOHLER, H. C. Síntese da geologia, recursos minerais e geomorfologia. In: APA Carste de Lagoa Santa - Meio Físico. Belo Horizonte, CPRM/IBAMA, 1998.

APÊNDICE

ROTEIRO: “ENTREVISTA SOBRE O CRESCIMENTO URBANO DO LUGAR NO MUNICÍPIO DE CONFINS”.

Município Pesquisado: _____

Data: _____.

- 1.2.1 Quais as principais atividades econômicas do município, ou seja, aquelas que têm maior representatividade.
- 1.2.2. Existe um Plano Diretor na cidade?
- 1.2.3. Quem participa do desenvolvimento urbano no município? Existe cooperação ou parceria entre eles?
- 1.2.4. São discutidas com a comunidade local e sociedade civil organizada as políticas públicas de incentivo ao desenvolvimento urbano no município? Se sim, como? Se não, quais são os principais obstáculos para a existência dessa parceria?
- 1.2.5. Você nasceu em Confins? Há quanto tempo você vive na cidade?
- 1.2.6. O que levou você a residir em Confins?
- 1.2.7. Qual o significado de Confins em sua vida?
- 1.2.8. Em relação à metrópole Belo Horizonte, o que Confins tem de bom? E de ruim?
- 1.2.9. Qual a vantagem que Confins tem com relação à capital metropolitana?
- 1.2.10. Você trocaria Confins pela metrópole, Por quê?
- 1.2.11. De todos os atrativos da microrregião de Confins, quais você destacariam como principais?
- 1.2.12. Em sua opinião, quais são os principais atrativos turísticos do seu município?
- 1.2.13. Quantas vezes você costuma ir a Belo Horizonte ou a outras cidades vizinhas? Quais são os motivos?
- 1.2.14. Qual o meio de transporte que você utiliza?
- 1.2.15. Onde você costuma fazer suas compras?
- 1.2.16. Como costuma efetuar os pagamentos de suas compras na cidade de Confins?
- 1.2.17. Na cidade possui casa lotérica, caixa eletrônico com acessibilidade?
- 1.2.18. Qual sua maior dificuldade de viver em Confins (transporte, educação, saúde ou lazer)
- 1.2.19. Que tipo de serviços você busca em Belo Horizonte?
- 1.2.20. Em que cidade você trabalha?
- 1.2.21. Com relação ao aeroporto, qual sua expectativa de futuro para a cidade?
- 1.2.22. Você acredita que a cidade faz parte do complexo da metrópole ou ainda considera como uma área tipicamente rural. Por quê?
- 1.2.23. O que a emancipação da cidade representa para você? O que modificou em sua vida?
- 1.2.24. Depois da reativação do aeroporto, quais as principais mudanças sentidas na cidade. Melhorou as condições de vida dos habitantes?
- 1.2.25. Você acredita que o processo de urbanização proliferou na cidade de maneira positiva?
- 1.2.26. Como você descreveria a cidade antes da reativação do aeroporto e depois?

ANEXOS

ANEXO 1 – Plano Diretor

**REDE DE AVALIAÇÃO E CAPACITAÇÃO PARA A IMPLEMENTAÇÃO
DOS PLANOS DIRETORES PARTICIPATIVOS**

**DIAGNÓSTICO DO PLANO DIRETOR PARTICIPATIVO
CONFINS – MINAS GERAIS**

Belo Horizonte, novembro de 2008



Composição da Rede de Avaliação e Capacitação para a Implementação dos Planos Diretores Participativos

Nível Nacional – Coordenação Executiva:

- Ministério das Cidades / Secretaria Nacional de Programas Urbanos
- IPPUR/UFRJ – Observatório das Metrópoles
- Instituto Pólis
- Federação de Órgãos para Assistência Social e Educacional - Fase
- Coordenadores da pesquisa em nível Estadual

Nível Estadual:

- Pesquisador responsável - Renato Barbosa Fontes
- Conselho Estadual da Cidade
- Fórum Mineiro de Reforma Urbana
- Instituto Pró-Cittá
- ONG Ação Urbana
- Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais
- Universidade Federal de Minas Gerais



Ficha Técnica Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais

Grão-chanceler:

Dom Walmor Oliveira de Azevedo

Reitor:

Dom Joaquim Giovani Mol Guimarães

Vice-Reitora:

Profª Patrícia Bernardes

Pró-Reitor de Extensão:

Profª Wanderley Chieppe Felipe

Pesquisador Responsável:

Jeanne Marie Ferreira Freitas

jeanne@pucminas.br

(31) 3319.4291

Bolsista – Departamento de Arquitetura e Urbanismo:

Isabela Cristina de Assis Berg



SUMÁRIO

A. INFORMAÇÕES GERAIS DO MUNICÍPIO	6
B. ACESSO À TERRA URBANIZADA	
B. I. Função social da propriedade	11
B. II. Controle do uso e ocupação do solo	11
B. III. Perímetro urbano e parcelamento do solo	12
B. IV. Coeficientes e macrozonas	16
B. V. ZEIS	23
B. VI. Avaliação geral do zoneamento em relação ao acesso à terra urbanizada	24
B. VII. Instrumentos de política fundiária	25
C. ACESSO AOS SERVIÇOS E EQUIPAMENTOS URBANOS, COM ÊNFASE NO ACESSO À HABITAÇÃO, AO SANEAMENTO AMBIENTAL E AO TRANSPORTE E À MOBILIDADE	
C. I. O plano diretor e a integração das políticas urbanas	29
C. II. O plano diretor e a política de habitação	30
C. III. O plano diretor e a política de saneamento ambiental	35
C. IV. O plano diretor e a política de mobilidade e transporte	39
C. V. O plano diretor e a política de meio ambiente	42
C. VI. O plano diretor e a política metropolitana	48
D – SISTEMA DE GESTÃO E PARTICIPAÇÃO DEMOCRÁTICA	51

ANEXOS:

- I. Mapa de localização do Município de Confins
- II. Plano Diretor de Confins (Lei Municipal nº 438, de 26 de dezembro de 2006)
- III. Zoneamento Ambiental da APA Carste de Lagoa Santa (Instrução Normativa IBAMA nº 01/97)



LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – População residente por situação de domicílio - 1980-2007	6
Tabela 2 – População ocupada por setor de atividade - 2000	7
Tabela 3 – Renda total domiciliar por classes de rendimento - 1991-2000	7
Tabela 4 – Déficit de acesso aos serviços de saneamento ambiental - 1991-2000	8
Tabela 5 – Dimensões mínimas de lotes.....	13
Tabela 6 – Coeficientes de aproveitamento	18
Tabela 7 – Taxas de ocupação	20

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 – Zonas de uso e ocupação do solo	16
Quadro 2 – Zoneamento x uso do solo	21
Quadro 3 – Instrumentos de política fundiária	25



A. INFORMAÇÕES GERAIS DO MUNICÍPIO

Segundo informações da Associação dos Municípios da Região Metropolitana de Belo Horizonte (GRANBEL) ¹, a existência do povoado de Confins tem cerca de 100 anos, tendo sido a região muito utilizada por tropeiros e bandeirantes pela disponibilidade de água em suas lagoas. Apesar de pertencer à Região Metropolitana de Belo Horizonte (RMBH) desde a sua institucionalização inicial, em 1974, a inserção de Confins se dava na condição de distrito pertencente ao Município de Lagoa Santa. Alterada tal condição em virtude de sua emancipação, apenas em 1995 é que se deu formalmente a sua inclusão na RMBH.

Confins dista cerca de 40Km de Belo Horizonte e apresenta área aproximada de 42Km², sendo o menor município atualmente inserido na RMBH. Pertence à sub-bacia do Ribeirão da Mata, afluente do Rio das Velhas, e encontra-se inserido na Área de Proteção Ambiental (APA) Carste de Lagoa Santa, criada pelo Decreto Federal nº 98.881, de 25/01/90.

1. Caracterização sócio-demográfica e econômica do município.

O município de Confins foi emancipado em 1995, o que torna difícil a análise histórica de alguns dados demográficos e socioeconômicos, em função da data relativamente recente dessa emancipação. A análise dos itens subsequentes, portanto, se restringirá ao universo dos dados disponíveis.

1.a. População urbana e rural e sua evolução nos últimos 20 anos.

Os dados demográficos demonstram a predominância da população urbana em Confins, que registrou taxas de urbanização de 64,05% e 64,55% respectivamente em 2000 e 2007. Tal grau de urbanização é, entretanto, relativamente baixo no contexto altamente urbanizado da Região Metropolitana de Belo Horizonte.

Tabela 1 – População residente por situação de domicílio - 1980-2007

Situação de domicílio	1980	1991	Cresc. 80/91 %a.a.	1996	Cresc. 91/96 %a.a.	2000	Cresc. 91/00 %a.a.	2007	Cresc. 00/07 %a.a.
Pop. total	-	-	-	-	-	4.880	-	5.680	2,19
Rural	-	-	-	-	-	1.754	-	2.003	1,91
Urbana	-	-	-	-	-	3.126	-	3.677	2,35
Grau de urbaniz. (%)	-	-	-	-	-	64,05	-	64,55	0,5

Fonte: IBGE

¹ <http://www.granbel.com.br/cidades>, acesso em novembro de 2008.



1.b. Evolução da PEA por setor nos últimos 10 anos.

A análise da ocupação da população por setor de atividade, em 2000, revela a importância do setor de prestação de serviços, responsável pela ocupação de quase um quarto (25,87%) da população economicamente ativa (PEA). Em segundo lugar, aparece a indústria de transformação, responsável pela ocupação de cerca de 15% da PEA, seguida pela indústria de construção civil, responsável pelo emprego de cerca de 12% da PEA.

Tabela 2 – População ocupada por setor de atividade – 2000

Sector de atividade	População ocupada em 2000	%
Atividades agropecuárias, de extração vegetal e pesca	119	6,35
Indústria de transformação	290	15,47
Indústria de construção civil	227	12,1
Outras atividades industriais	38	2,02
Comércio de mercadorias	160	8,53
Transporte e comunicação	134	7,15
Serviço auxiliar da atividade econômica	48	2,56
Prestação de serviços	485	25,87
Social	139	7,41
Administração pública	102	5,44
Outras atividades	133	7,09
Total	1.875	100,00

Fonte: IBGE, Censo Demográfico 2000

1.c. Estratificação da população por renda e sua evolução nos últimos 10 anos.

Cerca de metade (49,5%) da população residente em Confins recebe entre 3 e 10 salários mínimos; cerca de trinta por cento da população (29, 2%) recebe entre 1 e 3 salários mínimos.

Tabela 3 – Renda total domiciliar por classes de rendimento – 1991-2000

Classe de rendimento (salário mínimo)	Ano			
	1991	%	2000	%
Sem rendimento	-	-	44	3,52
Até ¼	-	-	0	0
Mais de ¼ a ½	-	-	15	1,2
Mais de ½ a 1	-	-	109	8,72
Mais de 1 a 2	-	-	178	14,24
Mais de 2 a 3	-	-	187	14,96
Mais de 3 a 5	-	-	312	24,96
Mais de 5 a 10	-	-	308	24,64
Mais de 10 a 20	-	-	82	6,56
Mais de 20 A 30	-	-	15	1,2
Mais de 30	-	-	0	0
Sem declaração	-	-	-	-
Total	-	-	1.250	100,00

Fonte: IBGE, Censos Demográficos 1991 e 2000



1.d. Déficit habitacional e déficit de acesso aos serviços de saneamento ambiental.

Não há informações relativas ao déficit habitacional em Confins.

Quanto ao déficit de acesso aos serviços de saneamento ambiental em Confins, os dados relativos ao período 1991-2000 revelam melhorias em todos os aspectos analisados: aumento do acesso aos serviços de abastecimento de água, fornecimento de energia elétrica e coleta de lixo; aumento dos domicílios com banheiro e água encanada, bem como redução dos domicílios considerados subnormais. Dentre esses aspectos, destaca-se a significativa ampliação do serviço de coleta de lixo.

Tabela 4 – Déficit de acesso aos serviços de saneamento ambiental – 1991-2000

% de pessoas que vivem em domicílios com água encanada		% de pessoas que vivem em domicílios com banheiro e água encanada		% de pessoas que vivem em domicílios urbanos com serviço de coleta de lixo		% de pessoas que vivem em domicílios com energia elétrica		% de pessoas que vivem em domicílios subnormais	
1991	2000	1991	2000	1991	2000	1991	2000	1991	2000
90,32	95,51	87,93	94,71	11,83	96,11	97,05	99,65	0,96	0,16

Fonte: Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil

2. Localização do município em tipologia utilizada na metodologia de avaliação.

No âmbito do Plano Nacional de Habitação (PLANAB), do governo federal, Confins é um município de tipologia “B” – principais aglomerações e capitais ricas.

No âmbito da tipologia produzida pelo Observatório das Metrópoles sobre o grau de integração dos municípios às metrópoles, Confins é classificado como um município de média integração.

3. Acesso aos diagnósticos/estudos que subsidiaram a elaboração do plano.

Apesar da disponibilização do relatório técnico que subsidiou a elaboração do Plano Diretor de Confins, não houve tempo hábil para incorporar sua contribuição na confecção desse relatório.

4. Existência de um plano diretor anterior ao atual.

Em seu Art.1º, o plano diretor em vigor apresenta como objetivo básico a revisão da Lei Municipal nº 002/99, que instituiu o Plano Diretor de Confins, face à necessidade de sua adequação à dinâmica socioeconômica e urbana municipal e ao Estatuto da Cidade (Lei Federal nº 10.257 de 10/07/2001). O plano em vigor revoga o anterior.



5. Avaliação sintética do plano diretor.

(ênfase: (i) conteúdo; (ii) linguagem; (iii) relação do plano diretor com o orçamento municipal; (iv) relação entre o plano diretor e o PAC ou outros grandes investimentos)

O atual Plano Diretor de Confins foi aprovado através da Lei Municipal nº 438, de 26/12/2006. Dois aspectos são indiscutivelmente preponderantes no mesmo: a busca de desenvolvimento econômico e a busca de desenvolvimento urbano em bases sustentáveis do ponto de vista ambiental.

Quanto ao primeiro item, a sua condição de inserção na Região Metropolitana de Belo Horizonte (RMBH) e o fato de abrigar em seu território o Aeroporto Internacional Tancredo Neves conduzem à busca de desenvolvimento econômico mais atrelado a esse contexto supra local do que às características de sua própria base econômica, apesar do plano diretor contemplar diretrizes de desenvolvimento econômico associadas à realidade urbana local. Nesse sentido, o plano tenta se articular aos projetos e programas de transformação em andamento no vetor norte da RMBH.

A busca de sustentabilidade ambiental, por seu turno, encontra-se fortemente presente em todo o Plano Diretor de Confins, que reiteradamente se reporta ao Zoneamento Ambiental da Área de Preservação Ambiental (APA) Carste de Lagoa Santa. Dentre os objetivos gerais do plano, consta *o desenvolvimento do município em bases ambientalmente sustentáveis, condicionando os processos de desenvolvimento e expansão urbana às limitações impostas pelas disposições da legislação ambiental em vigor, em especial as da Instrução Normativa nº 01/97, de 17/12/97, do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis – IBAMA, que trata do Zoneamento Ambiental da Área de Proteção Ambiental (APA) Carste de Lagoa Santa (Art.5º).* O Zoneamento Ambiental da APA Carste de Lagoa Santa exerce papel determinante na elaboração do zoneamento estabelecido pelo Plano Diretor de Confins.

O Art.5º, inciso II, não só bem ilustra essas perspectivas como também explicita a sua conjugação, ao definir como um dos objetivos gerais do plano diretor, *a instituição de diretrizes que sirvam de base para um plano de desenvolvimento econômico e social de Confins, tendo como referenciais básicos o aproveitamento da potencialidade turística e de lazer proporcionada pela Região Carste de Lagoa Santa e o aproveitamento da potencialidade comercial, industrial e de serviços proporcionada pelo Aeroporto Internacional Tancredo Neves.*

A linguagem utilizada no Plano Diretor de Confins é preponderantemente técnica, porém é de fácil entendimento.



Apesar de se estabelecer que o plano diretor deve *ter suas diretrizes e prioridades incorporadas ao plano plurianual, às diretrizes orçamentárias e ao orçamento anual do município* (Art.3º, §1º), o modo como isso deve ser realizado não é explicitado.

O Plano de Aceleração do Crescimento (PAC), do governo federal, não foi considerado pelo plano diretor.



B. ACESSO À TERRA URBANIZADA

B.I – Função social da propriedade

1. O Plano estabelece como objetivo ou diretriz o cumprimento da função social da propriedade? De que forma?

Conforme definido no Art.2º, o Plano Diretor de Confins é considerado como uma expressão das exigências fundamentais de ordenamento municipal imprescindíveis ao cumprimento da função social da propriedade urbana, de modo a garantir qualidade de vida, justiça social e desenvolvimento econômico. Essa é a única menção relativa ao cumprimento da função social da propriedade.

B.II – Controle do uso e ocupação do solo

1. O Plano estabelece macrozoneamento? Da zona urbana e rural?

O Plano Diretor de Confins não define propriamente um macrozoneamento, mas um zoneamento urbano. Uma vez que o perímetro urbano estabelecido pelo plano diretor coincide com as divisas municipais (Art.11), não há distinção entre áreas urbanas e rurais. Todo o território municipal é, portanto, tratado como área urbana e classificado em cinco tipos principais de zonas de uso e ocupação do solo: Zona Urbana (ZU), Zona de Expansão Urbana (ZEU), Zona Urbana Especial (ZUE), Zona de Preservação Ambiental (ZPA) e Zona de Usos Sustentáveis (ZUS). Entretanto, essa última zona é considerada inviável para fins de parcelamento urbano e nela são permitidos apenas empreendimentos isolados e atividades rurais desenvolvidas de modo sustentável.

2. Estão definidos os objetivos do macrozoneamento? Quais são?

De um modo geral, pode-se concluir que o zoneamento estabelecido pelo Plano Diretor de Confins objetiva compatibilizar as restrições impostas pelo Zoneamento Ambiental da APA Carste de Lagoa Santa e as diretrizes gerais de ordenamento territorial estabelecidas (Art.11) dentre as quais se destacam:

- o controle rigoroso da expansão e do adensamento demográfico da sede do município, em função de suas características cársticas e consequentes dificuldades de drenagem pluvial e



esgotamento sanitário, das limitações impostas pela sua inserção na APA Carste de Lagoa Santa e pela proximidade relativa ao Aeroporto Internacional de Confins;

- a proibição da expansão urbana em áreas de constituição cárstica similares à da sede municipal;
- a possibilidade de expansão urbana em áreas contribuintes do Ribeirão da Mata e do Córrego Capão de Santana em função de sua menor vulnerabilidade ambiental;
- a previsão de usos considerados sustentáveis em áreas consideradas pouco adequadas ao parcelamento urbano;
- o comprometimento de áreas destinadas à implantação de sistema viário articulador das áreas urbanas e de expansão urbana, de áreas destinadas ao desenvolvimento socioeconômico municipal, e de áreas de preservação ambiental permanente.

3. O macrozoneamento está demarcado em mapas? Delimitado por perímetros?

O zoneamento encontra-se demarcado em mapa.

4. Além do macrozoneamento, o plano estabelece alguma outra forma de regulação do uso e ocupação do solo ou remete a uma revisão/elaboração de lei de uso e ocupação do solo?

Além do zoneamento, o Plano Diretor de Confins estabelece categorias de uso do solo (Art.14), parâmetros urbanísticos de ocupação (Art.15) e relaciona o zoneamento às categorias de uso do solo (Art.16), embora estabeleça a necessidade de regulamentação desses temas por meio de legislação complementar de uso e ocupação do solo (Art.14, §4º, Art.15, §6º, Art.16, §4º, etc.).

B.III – Perímetro urbano e parcelamento do solo

1. O Plano estendeu (ou diminuiu) o perímetro urbano? Criou alguma regra para a extensão do perímetro? Qual?

Quanto à definição do perímetro urbano, não houve alteração em relação à legislação anterior (Lei Complementar nº 002/99, de 30/12/99), onde o mesmo já coincidia com o limite municipal.



2. O plano incluiu regras para o parcelamento do solo urbano ou remeteu para legislação específica? Criou regras específicas para parcelamento de interesse social?

Apesar de remeter às leis federais nº 6766/79 e 9785/99 (legislação federal de parcelamento do solo), bem como à Instrução Normativa IBAMA nº 1/97 (que estabelece normas de ocupação e uso do solo na APA Carste de Lagoa Santa), o Plano Diretor de Confins estabelece as seguintes regras específicas (Art.20, §4º, 5º e 7º):

- definição da composição das áreas de domínio público: do percentual mínimo de 35% do total da gleba a ser parcelada, no mínimo 20% deve ser destinado ao sistema viário, 10% às áreas de equipamentos comunitários, e 5% às áreas livres de uso público;
- definição de dimensões mínimas dos lotes segundo as zonas de expansão urbana:

Tabela 5 – Dimensões mínimas de lotes

Zona	Área mínima (m ²)	Testada mínima (m)
Zona de Expansão Urbana (ZEU-1)	1.000	20
Zona de Expansão Urbana (ZEU-2)	360	12
Zona de Expansão Urbana (ZEU-3)	Conforme estudos e planos urbanísticos definidos para cada uma	
Zona de Expansão Urbana (ZEU-4)		
Zona de Expansão Urbana (ZEU-5)		

Fonte: Plano Diretor de Confins

- definição de condições especiais para parcelamento de glebas indivisas tradicionais existentes na sede municipal: parcelamento admitido somente se a frente para a via pública tiver no mínimo 42m, de modo a comportar lotes de no mínimo 12 x 30m, dispostos ao longo de uma via de acesso de largura mínima igual a 12m.

Quanto às exigências advindas do Zoneamento Ambiental da APA Carste de Lagoa Santa, o plano diretor enfatiza os seguintes aspectos (Art.20, §6º):

- a necessidade de adequar o sistema viário, as obras de drenagem e de controle de erosão às vulnerabilidades hidrogeológicas e geotécnicas da gleba a ser parcelada;
- a necessidade de contar com infra-estrutura de saneamento básico adequada;
- a necessidade de considerar de modo especial o parcelamento do solo em áreas de depressão cárstica em função das limitações impostas pelo zoneamento ambiental e pelas dificuldades de esgotamento sanitário e de drenagem pluvial.



No Plano Diretor de Confins, o parcelamento de interesse social é definido como *aquele destinado a famílias sem moradia própria, com rendimentos mensais inferiores a três salários mínimos e com vínculo de trabalho em Confins* (Art.21). Para esse tipo de parcelamento, foram criadas algumas regras específicas (Art.21, §1º a 6º):

- a possibilidade de sua execução em todas as vertentes contribuintes do Ribeirão da Mata, onde as condições gerais de esgotamento sanitário e de drenagem pluvial são mais facilitadas;
- a utilização de recursos do fundo municipal de habitação de interesse social, dentre outras possibilidades;
- a necessidade de ser submetido a estudos específicos relativos ao esgotamento sanitário, à drenagem pluvial, às condições topográficas e geotécnicas;
- a definição de dimensões mínimas para os lotes: 300m² de área e 10m de testada;
- a necessidade do sistema viário proporcionar ambientes de convivência social;
- a possibilidade de tratamento diferenciado de vias coletoras e vias locais quanto ao dimensionamento da pista de rolamento, assim como de utilização de alternativas de pavimentação e drenagem pluvial de baixo custo.

O plano diretor também define condições específicas para aprovação de parcelamentos do solo destinados à criação de lotes condominiais (Art.24).

O plano diretor ainda estabelece a necessidade de atualização da legislação municipal de parcelamento em vigor, de modo a ser adaptada às modificações introduzidas pelo mesmo (Art.20, §8º e Art.21, §7º).

3. Identificar a previsão de área de expansão urbana e sua definição.

O zoneamento de Confins estabelecido no plano diretor considera cinco tipos de Zonas de Expansão Urbana (ZEU), assim definidas (Art.12):

- *Zona de Expansão Urbana 1 (ZEU-1): compreende áreas onde serão permitidos parcelamentos urbanos de predominância residencial e baixa densidade;*
- *Zona de Expansão Urbana 2 (ZEU-2): compreende áreas onde serão permitidos parcelamentos urbanos de predominância residencial e média densidade;*



- *Zona de Expansão Urbana 3 (ZEU-3): compreende áreas destinadas ao atendimento das diretrizes de desenvolvimento da indústria de ponta no município, de forma integrada com instituições de pesquisa tecnológica; configura um “parque tecnológico”, termo que contemporaneamente designa as concentrações integradas de pesquisa e aplicação tecnológica em produção industrial de ponta;*
- *Zona de Expansão Urbana 4 (ZEU-4): compreende áreas onde serão permitidos parcelamentos urbanos comprometidos com o uso industrial limitado à Classe I, definida na Resolução nº 001/90 do Conselho Estadual de Política Urbana (COPAM);*
- *Zona de Expansão Urbana 5 (ZEU-5): compreende áreas destinadas à implantação de empresas relacionadas, direta ou indiretamente, com o Aeroporto Tancredo Neves.*

Em síntese, as zonas de expansão urbana distinguem-se entre aquelas destinadas à expansão residencial de baixa e média densidade (ZEU-1 e 2) e aquelas destinadas ao desenvolvimento econômico municipal, com ênfase na instalação de empresas de base tecnológica e atividades complementares ao funcionamento do Aeroporto Internacional de Confins (ZEU-3, 4 e 5).

A análise cartográfica do zoneamento revela que as zonas de expansão urbana residenciais apresentam, em conjunto, área praticamente equivalente às áreas urbanas existentes. Além disso, sua localização revela clara intenção de direcionar o crescimento urbano para a região de Tavares e áreas contribuintes do Ribeirão da Mata, e de conter a ocupação residencial periférica à sede municipal. Por outro lado, as zonas de expansão urbana não residenciais compreendem significativas extensões do território municipal, privilegiando localizações mais próximas ao aeroporto e mais facilmente articuláveis do ponto de vista rodoviário.

4. Verificar se o plano diretor estabelece que os novos loteamentos devem prever percentuais para área de habitação de interesse social.

O Plano Diretor de Confins não prevê percentuais para habitação de interesse social em novos parcelamentos do solo.



B.IV – Coeficientes e macrozonas

1. Verificar quais são os tipos de zona e/ou macrozona definidos no plano.

Conforme mencionado anteriormente (item B.II.1), o Plano Diretor de Confins classificou o território municipal em cinco tipos principais de zonas: Zona Urbana (ZU), Zona de Expansão Urbana (ZEU), Zona Urbana Especial (ZUE), Zona de Preservação Ambiental (ZPA) e Zona de Usos Sustentáveis (ZUS). A Zona Urbana (ZU) encontra-se subdividida em Zona de Desenvolvimento Preferencial (ZDP) e Zona de Desenvolvimento Controlado (ZDC), sendo essa última subdividida em duas subcategorias (ZDC-1 e ZDC-2). A Zona de Expansão Urbana (ZEU) encontra-se subdividida em cinco categorias, conforme descrito no item B.III.3.

Quadro 1 – Zonas de uso e ocupação do solo

Zonas de uso e ocupação do solo		
Zona Urbana (ZU)	Zona de Desenvolvimento Controlado (ZDC)	ZDC-1
		ZDC-2
	Zona de Desenvolvimento Preferencial (ZDP)	
	ZEU-1	
	ZEU-2	
Zona de Expansão Urbana (ZEU)	ZEU-3	
	ZEU-4	
	ZEU-5	
Zona Urbana Especial (ZUE)		
Zona de Preservação Ambiental (ZPA)		
Zona de Usos Sustentáveis (ZUS)		
Fonte: Plano Diretor de Confins		

As zonas de uso e ocupação do solo são assim definidas (Art.12):

- *Zona Urbana (ZU): compreende áreas urbanas consolidadas e áreas com parcelamento aprovado, sendo subdividida em:*
 - *Zona de Desenvolvimento Controlado (ZDC): corresponde às áreas urbanas do município situadas em depressões cársticas onde, em função das limitações de esgotamento sanitário e pluvial, deverá haver um maior controle do uso e ocupação do solo. Nessa zona, encontram-se as seguintes subdivisões:*
 - *ZDC-1: corresponde à sede do município, onde haverá um controle do uso e ocupação do solo correspondente à sua condição de centro administrativo municipal, à sua condição de principal concentração*



comercial e de serviços do município e à capacidade planejada para o seu sistema dinâmico de esgotamento sanitário;

- *ZDC-2: corresponde à localidade de Lagoa dos Mares, onde o controle do uso e ocupação do solo far-se-á de forma mais restritiva, em função da sua inserção em depressão cárstica, da sua vocação residencial unifamiliar e da ausência de um sistema dinâmico de esgotamento sanitário, instalado ou planejado.*
- *Zona de Desenvolvimento Preferencial (ZDP): corresponde às áreas urbanas esgotáveis por gravidade pelo Ribeirão da Mata, onde serão permitidos maiores índices de ocupação do solo; corresponde à localidade de Tavares, que apresenta uma base topográfica capaz de propiciar uma sistema de esgotamento dinâmico através da bacia contribuinte do Ribeirão da Mata e onde, em função disso, o desenvolvimento urbano será considerado preferencial;*
- *Zonas de Expansão Urbana (ZEU): descritas no item B.III.3;*
- *Zona Urbana Especial (ZUE): compreende áreas destinadas preferencialmente a categorias de uso especiais, consideradas dependentes de acessos rodoviários e vias estruturais urbanas, bem como pouco compatíveis com os usos residenciais;*
- *Zona de Preservação Ambiental (ZPA): compreende áreas consideradas de preservação permanente nos termos do Código Florestal e do Zoneamento Ambiental da APA Carste de Lagoa Santa;*
- *Zona de Usos Sustentáveis (ZUS): compreende áreas inviáveis para parcelamento urbano, onde serão permitidos empreendimentos isolados e atividades rurais, em termos ambientalmente sustentáveis.*

2. Definição de coeficientes de aproveitamento básico e máximo.

Segundo o Art.15, §1º, os coeficientes de aproveitamento máximo estabelecidos são:



Tabela 6 – Coeficientes de aproveitamento

Zona de uso e ocupação do solo			Coeficiente de aproveitamento máx.	
			Terrenos lindeiros a vias principais	Terrenos lindeiros a vias secundárias
Zona Urbana (ZU)	Zona de Desenv. Controlado (ZDC)	ZDC-1	1,2	1,0
		ZDC-2		1,0
	Zona de Desenv. Preferencial (ZDP)		1,5	1,0
Zona de Expansão Urbana (ZEU)		ZEU-1	1,0	0,8
		ZEU-2	1,2	1,0
		ZEU-3		
		ZEU-4		1,0
		ZEU-5		
Zona Urbana Especial (ZUE)				1,2
Zona de Preservação Ambiental (ZPA)				0,1
Zona de Usos Sustentáveis (ZUS)				0,4

Obs.:

- 1) a classificação viária encontra-se definida no Plano Viário do Município;
- 2) nas Zonas de Expansão Urbana (ZEU), a classificação viária se dá através da aprovação do parcelamento do solo pela Prefeitura Municipal;
- 3) nas Zonas de Expansão Urbana 3, 4 e 5, o coeficiente de aproveitamento máximo poderá ser alterado pela Prefeitura Municipal em função de planos urbanísticos específicos.

Fonte: Plano Diretor de Confins

O coeficiente de aproveitamento máximo estabelecido em Confins é igual a 1,5, permitido apenas nas vias principais da Zona de Desenvolvimento Preferencial (ZDP). Nas demais áreas da Zona Urbana (ZU), os coeficientes variam entre 1,0 e 1,2, dependendo da classificação viária. Nas Zonas de Expansão Urbana residenciais (ZEU-1 e ZEU-2), os coeficientes de aproveitamento máximo variam entre 0,8 e 1,2. Nas Zonas de Expansão Urbana 3, 4 e 5 (ZEU-3, ZEU-4 e ZEU-5) e na Zona Urbana Especial (ZUE), destinadas aos usos não residenciais, os coeficientes de aproveitamento máximos variam entre 1,0 e 1,2. Para as áreas mais vulneráveis do ponto de vista ambiental são estabelecidos os coeficientes de aproveitamento máximos mais restritivos: 0,1 na Zona de Preservação Ambiental (ZPA) e 0,4 na Zona de Usos Sustentáveis (ZUS).

3. Definição do que é subutilização, não utilização e terreno vazio.

Embora o Plano Diretor de Confins não defina o que é subutilização, não utilização e terreno vazio, o Art.5º do Estatuto da Cidade (que trata do parcelamento, edificação ou utilização compulsórios) encontra-se aplicado através do Art.29, que define regras para a aplicação do parcelamento



compulsório. Segundo o plano diretor, o parcelamento compulsório deverá ser aplicado nos terrenos situados:

- *nas vertentes contribuintes do córrego denominado na documentação do Zoneamento Ambiental da APA Carste de Lagoa Santa como Córrego do Retiro, situado na região sul do município;*
- *nas vertentes do córrego denominado na documentação do Zoneamento Ambiental da APA Carste de Lagoa Santa como Córrego Capão de Santana, situado na região norte do município.*

Seguindo a orientação do Estatuto da Cidade, o Plano Diretor de Confins prevê a aplicação do imposto territorial progressivo no tempo e da desapropriação, em caso de descumprimento dos dispositivos relativos ao parcelamento compulsório, bem como a possibilidade de utilização do consórcio imobiliário para fins de viabilização da obrigatoriedade legal criada.

4. Definição de como se calculam os coeficientes de aproveitamento.

Não há no Plano Diretor de Confins, definições específicas relativas ao cálculo dos coeficientes de aproveitamento estabelecidos. Consta apenas a definição geral de coeficiente de aproveitamento: *é a relação entre a área de uma edificação e a área de terreno de seu assentamento, observando-se [...] uma proporcionalidade adequada entre a infra-estrutura existente e o aumento de densidade esperado em cada lugar* (Art.15, inciso I).

5. Definição das macrozonas e/ou zonas e seus coeficientes e/ou parâmetros de utilização.

No item B.IV.1, encontra-se a definição das zonas de uso e ocupação do solo estabelecidas no Plano Diretor de Confins. Além dos coeficientes de aproveitamento máximos determinados, conforme apresentado no item B.IV.2, outros parâmetros urbanísticos foram definidos: taxa de ocupação máxima, afastamentos mínimos e taxa de permeabilidade mínima (Art.15).

Na maior parte do território municipal, a taxa de ocupação máxima varia entre 0,5 e 0,7, segundo diferentes características de uso e ocupação do solo. Apenas na Zona de Usos Sustentáveis (ZUS) e na Zona de Preservação Ambiental (ZPA) as taxas de ocupação máximas permitidas são menores (Art.15, §2º).



Tabela 7 – Taxas de ocupação

Taxa de ocupação máxima	Aplicação
0,1	Zona de Preservação Ambiental (ZPA)
0,2	Zona de Usos Sustentáveis (ZUS)
0,5	Edificação ou partes de edificação de uso residencial Edificação ou partes de edificação de uso institucional Pavimentos elevados de salas para prestação de serviços
0,6	Edificação de uso industrial
0,7	Pavimento térreo de uso comercial ou de serviços Edificação ou partes de edificação destinadas a garagens

Fonte: Plano Diretor de Confins

Os afastamentos mínimos obrigatórios são definidos do seguinte modo (Art.15, §3º e 4º):

- $A = 1,50 + h/6$ (onde h = altura da edificação medida do teto do térreo ao teto do último pavimento, em metros): fórmula utilizada para cálculo dos afastamentos laterais e de fundo mínimos em relação às divisas, para todos os pavimentos acima do térreo;
- afastamento frontal mínimo igual a 3,00m para qualquer edificação, salvo quando exigido recuo adicional no Plano Viário do Município para fins de alargamento de vias.

A taxa de permeabilidade mínima é igual a 0,2 em todo o território municipal (Art.15, §5º).

O plano diretor define parâmetros urbanísticos diferenciados para condomínios em edificações, residenciais e não residenciais (Art.23):

- testada mínima = 12m;
- quota de terreno por unidade arquitetônica:
 - uso residencial multifamiliar horizontal = 300m²;
 - uso residencial multifamiliar vertical = 100m²;
- uso não residencial: área de terreno e quota de terreno por unidade arquitetônica dependem de EIV;
- área de lazer comum mínima = 10% do terreno;
- coeficiente de aproveitamento: considera apenas partes construídas de propriedade exclusiva.



O Plano Diretor de Confins define, ainda, sete tipologias principais de uso do solo: uso residencial, comércio varejista, comércio atacadista, prestação de serviços, serviço especial, serviço institucional e uso industrial (Art.14). Tais tipologias são subdivididas, resultando em 18 categorias de uso do solo, que são relacionadas ao zoneamento (Art.16).

Quadro 2 – Zoneamento x uso do solo

Categoria de uso		Zona de uso e ocupação do solo								
		ZDC-1	ZDC-2	ZDP	ZEU-1	ZEU-2	ZEU-3	ZEU-4	ZEU-5	ZUE
Uso residencial	UR-1	•	•	•	•	•	•			
	UR-2	•		•		•	•			
	UR-3	•		•		•				
Comércio varejista	CV-1	•	•	•	•	•	•	•	•	•
	CV-2	•		•		•	•	•	•	•
	CV-3							•		•
Comércio atacadista	CA-1	•		•		•		•		•
	CA-2							•		•
Prestação de serviços	PS-1	•	•	•	•	•	•			
	PS-2	•	•	•	•	•	•	•	•	
	PS-3	•		•		•	•	•	•	•
	PS-4			•		•	•	•	•	•
Serviço Especial	SE							•		•
Serviço Institucional	SI-1	•	•	•	•	•	•			
	SI-2	•		•		•	•			•
Uso industrial	UI-1	•		•		•		•	•	•
	UI-2							•		
	UI-3						•			

Fonte: Plano Diretor de Confins

Na Zona de Preservação Ambiental (ZPA) só se permitem serviços de proteção ao patrimônio preservado, serviços de manutenção e atividades ligadas à pesquisa. Na Zona de Usos Sustentáveis (ZUS) são permitidos empreendimentos isolados com *máxima compatibilidade com o meio ambiente natural*, tais como hotéis-fazenda, centros de recreação e lazer contemplativo, etc. (Art.16, §2 e 3º).

6. Identificar o estabelecimento de zoneamento e políticas específicas para as áreas centrais e sítios históricos.

A sede municipal de Confins, único centro urbano do município, encontra-se classificado como uma Zona de Desenvolvimento Controlado 1 (ZDC-1) devido à necessidade de compatibilizar a sua condição de centro administrativo e de principal concentração de atividades não residenciais por um lado, e a vulnerabilidade de sua base físico-natural e conseqüentes dificuldades de drenagem pluvial e esgotamento sanitário por outro lado. Nesse caso, a condição ambiental, ou seja, o seu



assentamento em depressão cárstica é fator determinante no tratamento dado à sede municipal (Art.12). Aliam-se à condição físico-ambiental e à dificuldade de saneamento outros fatores que justificam a criação de uma Zona Especial de Interesse Social (ZEIS), sobreposta ao zoneamento ZDC-1: as condições de baixa renda da população, a irregularidade fundiária e a precariedade das habitações, características predominantes na área (Art.13).

Não há políticas específicas para sítios históricos, a não ser para a proteção de sítios arqueológicos, conforme será descrito no item B.IV.7

7. Identificar o estabelecimento de zoneamento específico para áreas de proteção ambiental.

A questão ambiental assume grande importância no Plano Diretor de Confins devido à inserção do município na APA Carste de Lagoa Santa. Sendo assim, em maior ou menor grau, esse aspecto está sempre presente no zoneamento estabelecido. Dentre as zonas de uso e ocupação do solo, destaca-se a Zona de Preservação Ambiental (ZPA), que *compreende áreas consideradas de preservação permanente nos termos do Código Florestal e do Zoneamento Ambiental da APA Carste de Lagoa Santa (Art.12, inciso VIII)*. Parte expressiva do território municipal encontra-se classificado como ZPA, abrangendo áreas com significativa cobertura vegetal e áreas marginais a cursos d'água, nascentes e lagoas formadas em depressões cársticas, dentre outras.

Sobrepondo-se ao zoneamento, três áreas de diretrizes ambientais estão destinadas à proteção ambiental (Art.19, incisos III, IV e VII):

- Área de Diretrizes Especiais 3 (ADE-3): *compreende as áreas em torno das lagoas existentes nas depressões cársticas do município, que deverão ser estudadas visando a conformação e a instituição de parques urbanos;*
- Área de Diretrizes Especiais 4 (ADE-4): *compreende sítios arqueológicos e cavernas existentes no município, constantes do Zoneamento Ambiental da APA Carste de Lagoa Santa, que deverão ser definidos, planejados e instrumentados, visando suas proteções e aproveitamento turístico;*
- Área de Diretrizes Especiais 7 (ADE-7): *compreende as áreas de matas de maior porte existentes no território municipal e que deverão ser objeto de estudos visando definir planos de manejo ou de preservação permanente.*



B.V – ZEIS

1. Definição de tipos de ZEIS.

O Plano Diretor de Confins define uma única Zona Especial de Interesse Social (ZEIS), coincidente com a sede municipal e sobreposta à Zona de Desenvolvimento Controlado 1 (ZDC-1), conforme descrito no item B.IV.6.

O plano diretor permite ao Poder Público criar outras ZEIS *ao longo das vertentes do Ribeirão da Mata, direcionadas para loteamentos populares* (Art.13, §2º).

2. Definição da localização em mapa, ou coordenadas ou descrição de perímetro.

Não há localização em mapa no material analisado.

3. Definição da população que acessa os projetos habitacionais nas ZEIS.

No Plano Diretor de Confins não há definição específica da população que acessa os projetos habitacionais na ZEIS criada, embora haja menção às condições de baixa renda predominantes da população residente na sede municipal (Art.13).

4. Definição de tipologias habitacionais em ZEIS.

No Plano Diretor de Confins não há definição específica de tipologias habitacionais na ZEIS criada.

5. A remissão para lei específica.

O Plano Diretor de Confins não remete o tratamento da ZEIS a nenhuma legislação específica. Estabelece, entretanto, a obrigatoriedade de elaboração pela Prefeitura de um *plano especial* para a área abrangida, no prazo de um ano, contemplando os seguintes aspectos (Art.13, §1º):

- *a solução dos problemas fundiários existentes;*
- *a regularização das construções irregulares existentes;*
- *a regularização e melhoria do sistema viário e do sistema de circulação;*
- *a regularização e melhoria do sistema de saneamento básico;*
- *a melhoria das condições de lazer e recreação;*
- *a elaboração de um programa de aproveitamento de glebas indivisas existentes;*
- *a elaboração de um programa especial de assistência à população carente da área, relativamente à melhoria de suas habitações existentes e à construção de novas moradias.*



6. Caso as ZEIS já estejam demarcadas em mapas, identificar qual é o percentual da zona definido no plano.

Não há localização em mapa no material analisado.

7. Verificar se existem definições de investimentos em equipamentos sociais nas ZEIS, tais como investimentos em educação, saúde, cultura, saneamento, mobilidade, etc.

No Plano Diretor de Confins, não há definições específicas relativas a investimentos sociais na ZEIS criada.

B.VI – Avaliação geral do zoneamento em relação ao acesso à terra urbanizada

1. Qual o significado do zoneamento proposto sob o ponto de vista do acesso à terra urbanizada?

O Plano Diretor de Confins, de modo geral, não trata de modo diferenciado o acesso à terra urbanizada pela população de baixa renda. No zoneamento estabelecido não há delimitação específica de áreas para assentamentos de interesse social, nem sob a forma de áreas de diretrizes especiais ou ZEIS (à exceção da ZEIS relativa à sede municipal). Afora a definição de condições específicas para a execução de loteamentos de interesse social, conforme abordado no item B.III.2, não se prevê a adoção de categorias de uso do solo ou de parâmetros urbanísticos diferenciados. Dentre os instrumentos de política urbana adotados no plano diretor, o direito de preempção pode ser utilizado para *favorecer a execução de programas habitacionais de interesse social em terrenos situados nas vertentes contribuintes do Ribeirão da Mata* (Art.33, §1º, alínea b).

2. Avaliar este zoneamento do ponto de vista quantitativo (percentual do território urbanizável destinado ao território popular frente ao percentual de população de baixa renda no município) e qualitativo (localização deste território no município).

Em função da não delimitação de áreas destinadas aos assentamentos de interesse social no Plano Diretor de Confins, não é possível avaliar, nem quantitativa nem qualitativamente, o zoneamento em relação ao acesso à terra urbanizada. Infere-se que a possibilidade estabelecida pelo plano diretor de criação de novas ZEIS em todas as vertentes contribuintes do Ribeirão da Mata, onde poderão ser executados os loteamentos de interesse social (Art.13, §2º e Art.21), restrinja-se



predominantemente às áreas classificadas como Zona de Expansão Urbana 2 (ZEU-2), destinada à expansão residencial de média densidade. Trata-se de um conjunto de manchas isoladas, nem sempre contíguas a áreas urbanas (Zona Urbana – ZU) e em posição periférica relativamente à sede municipal.

B.VII – Instrumentos de política fundiária

Quadro de caracterização dos instrumentos de política fundiária

Quadro 3 – Instrumentos de política fundiária

Instrumentos	Como se aplica ¹	Onde se aplica ²	Quando se aplica ³
Parcelamento compulsório / IPTU progressivo no tempo	<u>Parcelamento compulsório</u> (Art.29) Referência às determinações do Estatuto da Cidade (Art.5º), porém não há definição de prazo para regulamentação	Vertentes do Córrego do Retiro, ao sul do município	Depende de regulamentação específica em lei municipal, sem definição de prazo
	<u>IPTU progressivo no tempo</u> (Art.29) Referências às determinações do Estatuto da Cidade (Art.7º); aplicado em caso de descumprimento das condições e prazos estabelecidos para o parcelamento compulsório	Vertentes do Córrego Capão de Santana, ao norte o município	Associado à regulamentação do parcelamento compulsório, sem definição de prazo
Outorga onerosa do direito de construir	Definição de coeficiente de aproveitamento não oneroso único igual 1,0 (Art.30); referência às determinações do Estatuto da Cidade (Art.29, 30 e 31)	Em todas as Zonas Urbanas (ZU) e Zonas de Expansão Urbana (ZEU) situadas em depressões cársticas.	Depende de regulamentação específica em lei municipal, sem definição de prazo
Operação interligada	Não é prevista no plano diretor		
ZEIS – Zona Especial de Interesse Social	Pode ser criada pelo Poder Público municipal (Art.13, §2º)	Ao longo das vertentes contribuintes do Ribeirão da Mata	Não há definição; não depende de regulamentação específica
Operação urbana consorciada	Apenas previsão da realização de estudos pelo Poder Executivo, com vistas a avaliar a viabilidade de sua aplicação em área municipal específica (Art.32); referência às determinações do Estatuto da Cidade (Art.32, 33 e 34)	Áreas que abrangem Lagoa dos Mares e Tavares	Após realização dos estudos, a serem realizados no prazo de um ano, sua aplicação depende de regulamentação específica em lei municipal
Transferência do direito de construir	Não é prevista no plano diretor		
EIV – Estudos de Impacto de Vizinhança	Referência às determinações do Estatuto da Cidade (Art.36 e 37); previsão do EIV, obrigatória ou eventual, relacionada ao licenciamento de atividades (Art.14) e à aprovação de condomínios em edificações (Art.23)	Categorias de uso do solo cuja localização depende obrigatoriamente ou pode depender eventualmente de EIV: UR-3, CV-2, CV-3, CA-1, CA-2, PS-3, PS-4, SE, SI-2, UI-1 e UI-2	Não depende de regulamentação específica

continua



continuação

Instrumentos	Como se aplica ¹	Onde se aplica ²	Quando se aplica ³
Concessão de uso especial para moradia	Não é prevista no plano diretor		
Direito de superfície	Não é prevista no plano diretor		
Direito de preempção	Referência às determinações do Estatuto da Cidade (Art.25, 26 e 27)	Nas seguintes situações: regularização fundiária na sede municipal, programas habitacionais de interesse social em vertentes contribuintes o Ribeirão da Mata, implantação de equipamentos comunitários previstos na ADE-5, implantação de parques urbanos previstos na ADE-3, implantação de vias previstas na ADE-1	Depende de regulamentação específica em lei municipal, cujo projeto de lei deve ser apresentado pelo Executivo dentro do prazo de 180 dias.

Obs.:

(1) descrição sucinta do funcionamento do instrumento

(2) relação com o zoneamento ou macrozoneamento

(3) se a aplicação ocorre a partir da data de aprovação do plano; se há prazo para regulamentação; ou se há outras definições

Fonte: Plano Diretor de Confins

Em síntese, dos instrumentos de política urbana listados no quadro anterior, quatro não estão previstos no Plano Diretor de Confins: operação interligada, transferência do direito de construir, concessão de uso especial para moradia e direito de superfície. Dos instrumentos restantes, apenas o EIV e a ZEIS são autoaplicáveis, pois não dependem de regulamentação específica através de legislação municipal, situação em que se enquadram os demais instrumentos (parcelamento compulsório / IPTU progressivo no tempo, outorga onerosa do direito de construir, operação urbana consorciada e direito de preempção). Nem sempre a indicação das áreas onde se aplicam os instrumentos urbanísticos previstos está relacionada ao zoneamento, mas a determinadas características físico-ambientais, a exemplo do parcelamento compulsório / IPTU progressivo no tempo, da outorga onerosa do direito de construir, da ZEIS e da operação urbana consorciada, fato que dificulta compreender o papel estratégico que desempenham no âmbito do próprio plano diretor. Soma-se a isso, o pouco avanço que, em geral, apresentam em relação às determinações estabelecidas no Estatuto da Cidade, delegando à regulamentação posterior definições de caráter mais aplicado. A seguir, complementa-se essa análise geral com algumas considerações relativas a cada instrumento.

Associados à aplicação do parcelamento compulsório e do IPTU progressivo no tempo, o Plano Diretor de Confins prevê a aplicação da desapropriação e do consórcio imobiliário. A aplicação da desapropriação segue as determinações do Estatuto da Cidade (Art.8º) – em caso de descumprimento das condições e prazos estabelecidos para o parcelamento compulsório e após



cinco anos de aplicação do IPTU progressivo – assim como a do consórcio imobiliário (Estatuto da Cidade, Art.46) – como forma de viabilização financeira do aproveitamento do imóvel indicado para parcelamento compulsório.

Embora a aplicação da outorga onerosa do direito de construir seja legalmente aplicável em todas as Zonas Urbanas (ZU) e Zonas de Expansão Urbanas (ZEU) situadas em depressões cársticas, infere-se que a aplicação destina-se apenas às zonas cujo coeficiente máximo permitido seja maior do que 1,0: na Zona de Desenvolvimento Controlado 1 (ZDC-1), na Zona de Desenvolvimento Preferencial (ZDP) e na Zona de Expansão Urbana 2 (ZEU-2), coeficientes maiores que 1,0 somente são admitidos em terrenos lindeiros a vias principais; na Zona de Uso Especial (ZUE), o coeficiente de aproveitamento máximo estabelecido é igual a 1,2. Dentre as primeiras, entretanto, por definição, apenas a ZDC-1 coincide com áreas urbanas situadas em depressões cársticas, o que parece restringir a aplicação desse instrumento aos terrenos lindeiros às vias principais dessas porções. Além disso, sobrepõe-se à ZDC-1 a única Zona Especial de Interesse Social (ZEIS) definida no plano diretor, não deixando clara a condição para aplicação da outorga onerosa do direito de construir nesse caso, apesar de estar previsto que *as construções habitacionais de interesse social estão isentas da outorga onerosa do direito de construir* (Art.35, §2º). Prevê-se a aplicação dos recursos auferidos às finalidades estabelecidas no Estatuto da Cidade (Art.26); o Art.35, §1º, do plano diretor estabelece a sua destinação para o fundo municipal de habitação de interesse social.

Apesar da possibilidade de criação de novas Zonas Especiais de Interesse Social nos termos especificados no quadro anterior, o Plano Diretor de Confins cria uma única ZEIS, sobreposta à Zona de Desenvolvimento Controlado 1 (ZDC-1) e coincidente com a sede municipal (conforme descrito no item B.V), para a qual está prevista a necessidade de elaboração de *plano especial*, no prazo de um ano (Art.13).

A aplicação das operações urbanas consorciadas às áreas que abrangem Lagoa dos Mares e Tavares depende, inicialmente, da elaboração de estudos específicos que indiquem sua viabilidade. Apesar dessa previsão, no Plano Diretor de Confins, não se explicita o objetivo da aplicação desse instrumento no lugar indicado.

Apesar da vinculação dos Estudos de Impacto de Vizinhança (EIVs) às categorias de uso do solo, a definição acerca da sua aplicação nos casos considerados eventuais deixa margem a dúvidas em alguns casos. De qualquer modo, o plano diretor define que *a exigência ou não de EIV, nos casos da eventualidade [...], dependerá da avaliação prévia da Prefeitura em cada processo de licenciamento de empreendimento ou atividade* (Art.14, §3º). O mesmo ocorre no que se refere à



aprovação de condomínios em edificações, residenciais ou não, cujas quotas de terreno por unidade arquitetônica podem depender ou não de EIVs (Art.23, incisos II, III e IV).

O plano diretor ainda prevê a utilização da contribuição de melhoria, que deverá incidir sobre as *obras públicas de urbanização que beneficiem propriedades privadas* (Art.36). A população de baixa renda (com rendimentos inferiores a 3 salários mínimos) será isenta dessa contribuição e os demais segmentos da população contribuirão em condições compatíveis com o seu nível de renda. A aplicação da contribuição de melhoria depende de regulamentação específica em legislação municipal, cabendo ao Executivo enviar projeto de lei à Câmara Municipal no prazo máximo de 180 dias.



C. ACESSO AOS SERVIÇOS E EQUIPAMENTOS URBANOS, COM ÊNFASE NO ACESSO À HABITAÇÃO, AO SANEAMENTO AMBIENTAL E AO TRANSPORTE E À MOBILIDADE

C.I – O Plano Diretor e a integração das políticas urbanas

1. Definições, diretrizes e políticas que expressem essa abordagem integrada.

O Plano Diretor de Confins não aborda explicitamente as políticas urbanas de modo integrado, apesar de alguns temas perpassarem as principais orientações estabelecidas, como os aspectos relativos à sustentabilidade ambiental e ao saneamento básico. Entretanto, o plano diretor estabelece como um dos compromissos do Poder Público Municipal no campo social realizar, no prazo máximo de um ano, *a definição, de forma integrada com as demais diretrizes definidas nesta Lei, do procedimento a ser adotado, no tempo e no espaço, para cada uma das áreas [...] de saúde, educação, habitação, mobilidade urbana, assistência e promoção social* (Art.10).

2. A criação de programas e a instituição de instrumentos visando a integração das políticas urbanas.

Apesar de inexistirem formas propostas explícitas de integração das políticas urbanas no âmbito do Plano Diretor de Confins, um aspecto que chama a atenção é a busca de integração interinstitucional entre o Poder Público Municipal e diversas outras instâncias, tais como:

- SEBRAE-MG: visando colaboração em programa de desenvolvimento de micro e pequenas empresas, em diagnóstico da economia municipal e na implantação de uma incubadora de empresas (Art.6º, §2º, Art.7º, §2º, Art.8º, §2º e Art.47);
- INFRAERO: visando sua participação na elaboração do plano municipal de desenvolvimento do turismo (Art.8º, §2º), na elaboração de uma base cartográfica municipal (Art.44, inciso I);
- EMATER-MG: visando colaboração na realização de estudos de avaliação das possibilidades de desenvolvimento do setor agropecuário (Art.9º, §2º e Art.53);
- IEF-MG: visando orientação para regulamentação do manejo ou preservação permanente de áreas de matas existentes (Art.19, §5º) e para a criação de procedimentos para licenciamento de corte de árvores (Art.26, §4º);



- IBAMA: visando garantir o cumprimento das determinações estabelecidas no Zoneamento Ambiental da APA Carste de Lagoa Santa (Art.26, inciso IX);
- COPASA: visando elaborar um plano diretor de abastecimento de água (Art.27, inciso II) e garantir o atendimento às diretrizes de saneamento básico estabelecidas (Art.45);
- CEMIG: visando colaboração na elaboração de planos de desenvolvimento econômico (Art.46);
- CDI-MG: visando participação em estudos para as áreas industriais previstas nas Zonas de Expansão Urbana 3 e 4 (Art.51).

3. Identificar eventuais contradições e dicotomias entre as definições e instrumentos relativos às políticas setoriais previstas no Plano.

Não há contradições ou dicotomias evidentes entre as diretrizes setoriais definidas no Plano Diretor de Confins. Entretanto, a falta de maior concretude característica da forma geral como são tratadas no plano diretor, assim como o pouco detalhamento de algumas delas, como é o caso das diretrizes de habitação e de transporte / mobilidade urbana, não permitem explicitar eventuais conflitos porventura existentes.

C.II – O Plano Diretor e a política de habitação

1. A existência de diagnóstico, identificando a situação habitacional do município.

Para elaboração desse relatório, não foram considerados diagnósticos municipais.

2. As diretrizes estabelecidas para a política de habitação.

O Plano Diretor de Confins estabelece como prioridade a elaboração de um plano habitacional para o município feito *a partir do levantamento da situação atual, tanto em termos quantitativos, quanto qualitativos* (Art.10, §1º). A questão habitacional, entretanto, não é tratada no plano diretor como um tema específico, inexistindo no texto da lei, capítulo ou seção específica dedicados à política de habitação. Sendo assim, a questão habitacional no Plano Diretor de Confins é interpretada a partir do conjunto de diretrizes que, isoladamente, estão a ela relacionadas.



3. A definição de objetivos (e o grau de concretude dos mesmos) e o eventual estabelecimento de metas concretas.

Dentre os objetivos gerais estabelecidos no plano diretor, consta a *instituição de diretrizes e instrumentos de política urbana que ampliem o atendimento às demandas habitacionais da população de baixa renda, como as de moradia própria e as de regularização urbanística e fundiária de assentamentos residenciais irregulares* (Art.5º, inciso VI). Dentre essas, apenas a regularização urbanística e fundiária é tratada isoladamente, não havendo previsão de outras diretrizes ou programas de atendimento às demandas habitacionais por moradia própria.

4. A definição de uma estratégia de aumento da oferta de moradias na cidade pela intervenção regulatória, urbanística e fiscal na dinâmica de uso e ocupação do solo urbano.

Não há no Plano Diretor de Confins, a definição de uma estratégia explícita de aumento da oferta de moradias, a não ser indiretamente, através da previsão de loteamentos de interesse social.

5. A definição de instrumentos específicos, visando a produção de moradia popular.

Não há no Plano Diretor de Confins, a definição de instrumentos específicos que visem a produção de moradia popular, a não ser indiretamente, através da previsão de loteamentos de interesse social.

6. A criação de programas específicos.

Não há no Plano Diretor de Confins, a criação de programas habitacionais específicos.

Destaca-se, entretanto, que o Capítulo IV do Plano Diretor de Confins é dedicado à regularização fundiária e urbanística, onde está previsto que, *os imóveis irregulares existentes em Confins, seja quanto à falta de aprovação na Prefeitura, seja quanto à falta de registro em cartório de imóveis, deverão ser objeto de um plano de regularização fundiária e urbanística, dentro do prazo máximo de três anos* (Art.25). Para tal, o plano diretor vincula a *concessão da certidão de número de edificações à concessão dos respectivos alvarás de construção, por sua vez dependentes da aprovação do respectivo projeto arquitetônico* (Art.38). Além disso, condiciona a concessão de ligação domiciliar de água e energia elétrica à apresentação da certidão de número (Art.38, §1º). *Para garantir a inserção da população de menor renda [entendida como aquela que comprove rendimentos mensais iguais ou menores a 3 salários mínimos] e sem moradia própria [...] deverá a Prefeitura, mediante requerimento do interessado e comprovação de renda e posse do terreno, disponibilizar projeto arquitetônico padrão de até 60m² de área construída, não só devidamente*



adequado ao terreno do requerente, como também provido da prévia anotação de responsabilidade técnica junto ao CREA-MG (Art.38, §2º e 3º). Embora não haja definição espacial para aplicação da regularização fundiária e urbanística, a Área de Diretrizes Especiais 6 (ADE-6) compreende as áreas abrangidas por parcelamentos ainda não regularizados (Art.19, inciso VI). Tais parcelamentos deverão ser regularizados em relação à legislação municipal de parcelamento do solo e ao registro cartorial dos imóveis. Além da ADE-6, um dos objetivos da ZEIS criada é a regularização fundiária dos imóveis da sede municipal.

7. A utilização dos instrumentos previstos no Estatuto da Cidade e

8. O uso de outros instrumentos voltados para a política habitacional.

No zoneamento de Confins, a Zona de Especial Interesse Social (ZEIS) criada, coincidente com a sede municipal, considera, dentre outros aspectos, *as condições de baixa renda predominantes da sua população, os casos de irregularidade fundiária nela existentes [...] e as condições predominantes nas habitações locais* (Art.13), devendo ser objeto de plano específico. Entretanto, não há dentre os itens a serem contemplados por esse plano, aspectos associados a estratégias de enfrentamento das desigualdades sociais, de redução de eventuais déficits habitacionais ou de ampliação da oferta de moradias. Indiretamente, a previsão de loteamentos de interesse social, conforme estabelecido no Art.21 e descrito no item B.III.2, pode contribuir para a melhoria da questão habitacional no município, assim como a criação de novas ZEIS pelo Poder Público Municipal, ao longo das vertentes do Ribeirão da Mata (Art.21, §2º).

Não há demarcação de áreas dotadas de infra-estrutura para fins de habitação popular, nem na sede municipal, tendo em vista a fragilidade de sua base físico-ambiental. Também não há dispositivos relacionados à ocupação do solo condizentes com os princípios da função social da propriedade, de modo que a habitação de interesse social é tratada de modo indistinto das demais tipologias habitacionais para fins de edificação.

Para regularização fundiária e urbanística, os instrumentos usucapião especial de imóvel urbano e usucapião especial coletiva de imóvel urbano, conforme definidos no Estatuto da Cidade (Art.9º e 10), poderão ser utilizados, após o estudo de cada situação irregular existente e decisão, de comum acordo com a comunidade envolvida, sobre a sua utilização (Art.25).

O direito de preempção também poderá ser utilizado para regularização fundiária na sede municipal e em programas habitacionais de interesse social nas vertentes contribuintes o Ribeirão da Mata (Art.33, §1º).



Apesar da previsão de outros instrumentos no plano diretor, sua aplicação nem sempre está diretamente ligada à questão habitacional como no caso do parcelamento compulsório / IPTU progressivo no tempo e operações urbanas consorciadas, por exemplo. Entretanto, os recursos auferidos através da aplicação de alguns instrumentos contribuem para o fundo municipal de habitação de interesse social, como aqueles advindos da outorga onerosa do direito de construir e das operações de consórcio imobiliário (Art.35, §1º).

9. O estabelecimento de plano municipal de habitação, a definição de objetivos, diretrizes e o estabelecimento de prazos.

Conforme relatado no item C.II.2, o Plano Diretor de Confins apenas estabelece como prioridade a elaboração de um plano habitacional para o município, que deve ser feito *a partir do levantamento da situação atual, tanto em termos quantitativos, quanto qualitativos*, observando-se o prazo máximo de um ano (Art.10, §1º e 2º). Não há definição específica de objetivos ou diretrizes para a elaboração desse plano.

10. A existência de princípios e objetivos que visem à ação articulada com os níveis de governo estadual e federal.

No Plano Diretor de Confins, não há menção a ações articuladas com outros níveis de governo supra municipais para fins de tratamento da questão habitacional, a não ser a possibilidade de utilização de recursos para a composição do fundo municipal de habitação de interesse social.

11. A instituição de fundo específico de habitação de interesse social, ou de fundo de desenvolvimento urbano (desde que também seja destinado à habitação), e suas fontes de recursos.

(observar: (i) o detalhamento da destinação dos recursos do fundo; (ii) quem gere o fundo criado; (iii) quais são as receitas do fundo; (iv) a necessidade de legislação específica; (v) prazos estabelecidos)

O fundo municipal de habitação de interesse social, criado pelo plano diretor anterior, é incorporado ao atual Plano Diretor de Confins (Art.35).

Os recursos do fundo *serão aplicados no financiamento de programas habitacionais de interesse social, mediante condições de prestação e prazo compatíveis com a capacidade de pagamento da população beneficiada. [...] A habitação de interesse social diz respeito aos programas habitacionais destinados a famílias com vínculo de trabalho com o município e sem moradia própria, que tenham rendimentos mensais iguais ou abaixo de 3 salários mínimos. [...] Os programas habitacionais de interesse social dizem respeito a conjuntos habitacionais, loteamentos*



de interesse social e habitações de emergência para atender casos de calamidade pública (Art.35, §3º, 5º e 6º).

A composição do fundo municipal de habitação de interesse social conta com os seguintes recursos: os oriundos da outorga onerosa do direito de construir e das operações de consórcio imobiliário, os provenientes das aplicações dos próprios recursos e dos planos habitacionais da União, e os oriundos de quaisquer outras fontes que lhe sejam destinados (Art.35, §1º).

Não há previsão das formas de gestão do fundo, sendo que o mesmo deverá ser objeto de regulamentação específica através de legislação municipal. O plano diretor estabelece o prazo máximo de 180 dias para o encaminhamento de projeto de lei pelo Executivo à Câmara Municipal (Art.35).

12. A existência de definições relativas ao orçamento municipal (PPA, LDO e LOA).

Segundo o Plano Diretor de Confins, os recursos do fundo municipal de habitação de interesse social serão aplicados segundo o Plano de Aplicação Anual, anexado à proposta orçamentária a ser anualmente aprovada pela Câmara Municipal (Art.35, §4º).

13. A definição de critérios de gênero, etnia/raça ou de outras políticas afirmativas.

O Plano Diretor de Confins não define critérios associados a quaisquer políticas afirmativas.

14. O grau de auto-aplicabilidade das definições estabelecidas na política habitacional.

Além da ausência de uma política explícita de habitação, a maior parte dos dispositivos previstos no Plano Diretor de Confins passíveis de serem utilizados para enfrentamento da questão habitacional dependem de regulamentação específica através de legislação municipal, comprometendo sua auto-aplicabilidade. Exceção a essa situação refere-se à ZEIS.

15. A definição dos instrumentos e mecanismos de controle social na política de habitação.

Assim como não há previsão de uma política habitacional explícita no Plano Diretor de Confins, também não se definem instrumentos e mecanismos de controle social específicos. Porém, prevê-se a criação de um sistema municipal de acompanhamento e controle da implantação do plano diretor em geral (Art.37).



C.III – O Plano Diretor e a política de saneamento ambiental

1. A existência de diagnóstico identificando a situação do município na área do saneamento ambiental.

Para elaboração desse relatório, não foram considerados diagnósticos municipais.

2. As diretrizes estabelecidas para a política de saneamento ambiental, identificando se o plano diretor apresenta uma visão integrada de saneamento ambiental.

O capítulo VI do Plano Diretor de Confins contém as diretrizes de saneamento, onde os temas abastecimento de água, coleta de esgoto, drenagem pluvial e limpeza urbana são tratados, com ênfase nos três últimos.

De modo subjacente ao plano diretor, há uma visão integradora do saneamento ambiental, em especial no que se refere à sua articulação com a questão ambiental. Dentre os objetivos gerais do plano diretor, consta, por exemplo, *a instituição de diretrizes para o saneamento ambiental compatíveis com as restrições do Zoneamento Ambiental da APA Carste de Lagoa Santa* (Art.5º, inciso V). Dos itens abordados pelas diretrizes de saneamento, percebe-se que a coleta de esgoto e a drenagem pluvial são questões de algum modo norteadoras da política de ordenamento territorial de Confins, sobretudo porque a sua inserção em área cárstica impõe sérias dificuldades ao funcionamento desses sistemas.

Dos aspectos considerados nas diretrizes de saneamento, apenas o esgotamento sanitário e a drenagem pluvial são explicitamente considerados na definição de algumas zonas, como na Zona de Desenvolvimento Controlado (ZDC) e na Zona de Desenvolvimento Preferencial (ZDP) (Art.12, §2º e 3º):

- *Zona de Desenvolvimento Controlado (ZDC): corresponde às áreas urbanas do município situadas em depressões cársticas onde, em função das limitações de esgotamento sanitário e pluvial, deverá haver um maior controle do uso e ocupação do solo;*
- *Zona de Desenvolvimento Preferencial (ZDP): corresponde às áreas urbanas esgotáveis por gravidade pelo Ribeirão da Mata, onde serão permitidos maiores índices de ocupação do solo; corresponde à localidade de Tavares, que apresenta uma base topográfica capaz de propiciar uma sistema de esgotamento dinâmico através da bacia contribuinte do*



Ribeirão da Mata e onde, em função disso, o desenvolvimento urbano será considerado preferencial.

O plano diretor estabelece as seguintes diretrizes de saneamento (Art.27):

- *a elaboração de um plano diretor de abastecimento de água, através da COPASA, considerando as zonas urbanas e de expansão urbana;*
- *a elaboração de um plano diretor de esgotamento sanitário, considerando as zonas urbanas e de expansão urbana, contemplando as seguintes questões:*
 - *esgotamento das áreas urbanas situadas nas depressões cársticas, como é o caso da sede do município;*
 - *viabilidade de esgotamento estático nas diversas regiões do município;*
 - *necessidade de considerar procedimentos diferenciados para as bacias que compõem o território municipal face às suas diferenças físicas, bióticas e de disposição de efluentes;*
 - *necessidade de que sejam consideradas, nas disposições finais de efluentes, as Deliberações Normativas nº 10/86 e 20/97 do COPAM, que tratam, respectivamente, de “normas e padrões para qualidade das águas e lançamento de efluentes nas coleções de águas” e de “enquadramento das águas da Bacia do Rio das Velhas”;*
 - *necessidade de que sejam consideradas, onde couberem, as indicações do Zoneamento Ambiental da APA Cárstica de Lagoa Santa;*
 - *necessidade de que seja definido o sistema de gestão dos esgotos sanitários em Confins, se através do Município ou de concessionária;*
 - *necessidade de proceder à despoluição e proteção das lagoas do município;*
- *a elaboração de um plano diretor de drenagem pluvial, considerando as zonas urbanas e de expansão urbana, contemplando as seguintes questões:*
 - *esgotamento da depressão cárstica onde se localiza a sede do município, com a preservação das lagoas existentes dos riscos de enchente e assoreamento e dos efeitos da impermeabilização das vertentes contribuintes;*
 - *consideração das indicações feitas no Zoneamento Ambiental da Região Cárstica de Lagoa Santa, à luz das características de relevo e solo do território municipal;*
 - *tendência de erosão dos solos mais frágeis do território municipal;*



- *a elaboração de um plano diretor de limpeza urbana, considerando as características do sítio natural e as zonas urbanas e de expansão urbana, contemplando as seguintes questões:*
 - *estudo de destinação final do lixo coletado no município, tendo em vista as limitações impostas pela legislação aeroportuária;*
 - *implantação da coleta seletiva de lixo;*
 - *possibilidade de um programa de reciclagem de resíduos sólidos;*
 - *revisão e modernização dos sistemas de capina e varrição dos logradouros públicos;*
 - *necessidade de planejamento, em curto, médio e longo prazo, dos circuitos de coleta de lixo, considerando as áreas urbanas e de expansão urbana propostas.*

3. A definição de objetivos (e o grau de concretude dos mesmos) e o eventual estabelecimento de metas concretas.

As diretrizes listadas no item anterior demonstram preocupação com a operacionalização dos serviços de saneamento, indicando a necessidade de participação da Companhia de Saneamento de Minas Gerais – COPASA (concessionária estadual) na definição do plano diretor de abastecimento de água, a necessidade de definição acerca da gestão do sistema de coleta de esgoto sanitário, e a necessidade de aprimorar a gestão do sistema municipal de limpeza urbana.

Não são previstas no plano diretor possibilidades de privatização dos sistemas de saneamento.

Prevê-se o prazo de um ano para a elaboração dos planos diretores de abastecimento de água, de esgotamento sanitário, de drenagem urbana e de limpeza urbana pelo Executivo Municipal (Art.27, §4º).

4. A definição de instrumentos específicos, visando a universalização do acesso aos serviços de saneamento ambiental.

O Plano Diretor de Confins não aborda o tema do déficit de infra-estrutura, assim como não prevê diretrizes de universalização do acesso aos serviços de saneamento ambiental.

5. A utilização dos instrumentos previstos no Estatuto da Cidade.

(em especial, (i) a instituição de ZEIS – Zonas Especiais de Interesse Social, inclusive em áreas vazias, (ii) a demarcação de áreas dotadas de infra-estrutura, inclusive em centrais, para fins de habitação popular, (iii) o estabelecimento de parâmetros de uso e ocupação do solo, condizentes com os princípios da função social da propriedade, (iv) a outorga onerosa do direito de construir, (v) o parcelamento compulsório e o IPTU progressivo – e sua relação com



a política de saneamento ambiental definida no plano diretor, observando a aplicação desses instrumentos em áreas definidas, seus objetivos e o estabelecimento de prazos)

Afora os aspectos já considerados nos itens anteriores, a avaliação da capacidade da infra-estrutura existente não é explicitamente utilizada para otimizar a sua oferta, em casos de ociosidade dos sistemas, ou para ampliar o acesso da população de baixa renda à mesma. Tampouco é prevista a aplicação de instrumentos urbanísticos relacionada às diretrizes de saneamento.

6. A utilização de outros instrumentos para viabilizar a política de saneamento ambiental.

Não há previsão no Plano Diretor de Confins de utilização de outros instrumentos para viabilizar a implantação das diretrizes de saneamento formuladas.

7. O estabelecimento de plano municipal de saneamento ambiental, a definição de objetivos, diretrizes e o estabelecimento de prazos.

No Plano Diretor de Confins, não há previsão de elaboração de um plano municipal de saneamento, mas apenas de elaboração de planos setoriais, conforme descrito no item C.III.2.

8. A existência de princípios e objetivos que visem a ação articulada com os níveis de governo estaduais e federal.

No Plano Diretor de Confins, há apenas a previsão de elaboração de um plano diretor de abastecimento de água através da COPASA (concessionária estadual).

9. A instituição de fundo específico de saneamento ambiental, ou de fundo de desenvolvimento urbano.

(desde que também seja destinado ao saneamento ambiental), e suas fontes de recursos, observando: (i) o detalhamento da destinação dos recursos do fundo; (ii) quem gere o fundo criado; (iii) quais são as receitas do fundo; (iv) a necessidade de legislação específica; (v) prazos estabelecidos)

No Plano Diretor de Confins, não há previsão de instituição de fundo específico de saneamento ambiental ou de desenvolvimento urbano.

10. A existência de definições relativas ao orçamento municipal (PPA, LDO e LOA).

Nas diretrizes prioritárias estabelecidas pelo Plano Diretor de Confins, consta a incorporação no plano plurianual, na lei orçamentária e no orçamento anual municipal da necessidade de dar provimento às diretrizes de saneamento previstas (Art.39, inciso XII).



11. A definição de critérios de gênero, etnia/raça ou de outras políticas afirmativas.

O Plano Diretor de Confins não define critérios associados a quaisquer políticas afirmativas.

12. O grau de auto-aplicabilidade das definições estabelecidas na política de saneamento ambiental.

Embora todos os planos diretores setoriais previstos nas diretrizes de saneamento estabelecidas no Plano Diretor de Confins estejam apenas a cargo do Executivo Municipal, eles podem depender de políticas estabelecidas pelas concessionárias prestadoras de serviços, como é o caso da COPASA. Além disso, não há no plano diretor a definição de um sistema municipal de saneamento, nem de sua previsão, o que dificulta uma análise acerca do grau de auto-aplicabilidade das diretrizes de saneamento.

13. A definição de uma política de extensão da rede de serviços de saneamento ambiental na expansão urbana.

Embora não haja uma política explícita de extensão da rede de serviços no Plano Diretor de Confins, tanto as zonas urbanas quanto as zonas de expansão urbana devem ser consideradas na elaboração dos planos diretores setoriais previstos (Art.27).

14. A definição dos instrumentos e mecanismos de controle social na política de saneamento ambiental.

Não se definem instrumentos e mecanismos de controle social específicos da política de saneamento no Plano Diretor de Confins. Porém, prevê-se a criação de um sistema municipal de acompanhamento e controle da implantação do plano diretor em geral (Art.37).

C.IV – O Plano Diretor e a política de mobilidade e transporte

1. A existência de diagnóstico identificando a situação do município na área da mobilidade e do transporte.

Para elaboração desse relatório, não foram considerados diagnósticos municipais.



- 2. As diretrizes estabelecidas para a política de mobilidade e transporte.**
Identificar-se-á a existência de alguma política ou diretrizes relativa às tarifas.
- 3. Deve ser avaliado se as diretrizes e os objetivos de intervenção visam:**
 - a) conformar o sistema de transportes pela definição de modais com funções diferentes; b) definição do modal prioritário a ser estimulado pelo poder público; c) a existência de princípios regulatórios; d) a existência de diretrizes para integração de modais; e) a definição de uma hierarquização do sistema viário.
- 4. A definição de objetivos (e o grau de concretude dos mesmos) e o eventual estabelecimento de metas concretas.**
- 5. A definição de instrumentos específicos, visando a ampliação da mobilidade da população e promoção de serviços de transporte público de qualidade.**
- 6. A utilização dos instrumentos previstos no Estatuto da Cidade.**
(em especial, (i) a instituição de ZEIS – Zonas Especiais de Interesse Social, inclusive em áreas vazias; (ii) a demarcação de áreas dotadas de infra-estrutura; (iii) o estabelecimento de parâmetros de uso e ocupação do solo condizentes com os princípios da função social da propriedade; (iv) a outorga onerosa do direito de construir; (v) o parcelamento compulsório e o IPTU progressivo)
- 7. A utilização de outros instrumentos vinculados à política de transporte/mobilidade.**
- 8. O estabelecimento de plano municipal de mobilidade e/ou de plano viário da cidade, seus objetivos, suas diretrizes e o estabelecimento de prazos.**
- 9. A existência de princípios e objetivos que visem a ação articulada com os níveis de governo estaduais e federal.**
- 10. A instituição de fundo específico de mobilidade e transportes, ou de fundo de desenvolvimento urbano e suas fontes de recursos.**
(observar: (i) o detalhamento da destinação dos recursos do Fundo; (ii) quem gere o Fundo criado; (iii) quais são as receitas do Fundo; (iv) a necessidade de legislação específica; (v) prazos estabelecidos)
- 11. A existência de definições relativas ao orçamento municipal (PPA, LDO e LOA).**
- 12. A definição de critérios de gênero, etnia/raça ou de outras políticas afirmativas.**
- 13. O grau de auto-aplicabilidade das definições estabelecidas na política de mobilidade e transportes.**



14. A definição de uma política de extensão da rede de serviços de transportes públicos na expansão urbana.

15. A definição dos instrumentos e mecanismos de controle social na política de transporte e mobilidade.

O transporte e a mobilidade urbana são temas praticamente desconsiderados pelo Plano Diretor de Confins, o que torna sem sentido responder cada uma das questões listadas acima.

O único aspecto considerado no plano diretor diz respeito ao sistema viário, tratado de modo desarticulado dos aspectos de transporte, mobilidade ou circulação urbana. O problema da dispersão das áreas urbanas e de expansão urbana é basicamente enfrentado através do comprometimento de áreas que assegurem os corredores viários necessários à sua articulação (Art.11, inciso VI): *a função social da circulação urbana em Confins [...] deverá ser assegurada através do comprometimento legal de áreas para ampliação de vias estruturais existentes e para a implantação de vias estruturais propostas* (Art.17); e ainda, como um dos objetivos gerais do plano diretor, consta *a compensação pela dispersão e desarticulação das áreas urbanizadas ou urbanizáveis no território do município, quer pelo controle do processo de urbanização, quer pela previsão e execução gradativa de um sistema viário de articulação* (Art.5º, inciso II). Com esse objetivo, o plano diretor estabelece o prazo máximo de um ano para o Executivo Municipal desenvolver estudos aprofundados acerca das diretrizes viárias propostas. Para a implantação do novo sistema viário municipal, foi criada a Área de Diretrizes Especiais 1 (ADE-1) (Art.19, inciso I).

O plano diretor faz menção à existência de uma Lei do Plano Viário do Município, que deverá ser revista em função das modificações introduzidas pelo mesmo. (Art.20 e 28).

Nas diretrizes prioritárias estabelecidas pelo Plano Diretor de Confins, consta a incorporação no plano plurianual, na lei orçamentária e no orçamento anual municipal da necessidade de *realizar estudos mais aprofundados e completos das diretrizes viárias propostas para Confins [...], definindo um programa de demarcação das mesmas no território municipal e estabelecendo normas de alinhamento e nivelamento para os empreendimentos lindeiros a cada uma* (Art.39, inciso VI).

A hierarquia viária, que distingue as vias municipais entre principais e secundárias, é utilizada como referência para a aplicação de coeficientes de aproveitamento, conforme descrito no item B.IV.2, embora essa classificação não esteja explicitada no plano diretor.



Apesar de Confins ser município integrante da Região Metropolitana de Belo Horizonte, não há nenhuma consideração a respeito da sua integração no sistema de transporte metropolitano.

C.V – O Plano Diretor e a política de meio ambiente

1. A existência de diagnóstico identificando a situação do município na área do meio ambiente.

Para elaboração desse relatório, não foram considerados diagnósticos municipais.

2. As diretrizes estabelecidas para a política de meio ambiente.

(verificar particularmente se existem dispositivos restritivos à moradia de interesse social (por exemplo, remoções de moradias em áreas de preservação))

O capítulo V (Art.26) do Plano Diretor de Confins contém as diretrizes ambientais para o município:

- cumprimento dos seguintes dispositivos legais: Art.23 e 225 da Constituição Federal; n° Federal 6938/81; Art.1° do Decreto Federal n° 99274/90; Resolução CONAMA n° 237/97; Art.11 da Constituição Estadual; Lei Estadual n° 7772/80; Instruções Normativas COPAM n° 10/86 e 29/98;
- criação de um órgão municipal de controle ambiental;
- *elaboração de normas municipais supletivas e complementares relacionadas com a preservação do meio ambiente;*
- *manutenção da obrigatoriedade de licenciamento ambiental de empreendimentos considerados potencialmente poluidores e de impacto negativo sobre o meio ambiente, incluindo loteamentos;*
- *manutenção da obrigatoriedade de manifestação prévia do órgão gestor da APA Carste de Lagoa Santa sobre a aprovação de empreendimentos considerados potencialmente poluidores e de grande impacto negativo sobre o meio ambiente, incluindo loteamentos;*
- *continuidade de gestões junto ao Estado, visando cooperação técnica dos órgãos estaduais de controle ambiental, [...] visando o licenciamento e fiscalização de atividades de impacto ambiental local;*
- *continuidade de gestões junto ao IBAMA, visando estabelecer procedimentos que assegurem o cumprimento, no âmbito do território municipal, das determinações de*



manejo, uso e ocupação do solo definidas pelo Zoneamento Ambiental da APA Carste de Lagoa Santa, de forma integrada com a legislação municipal;

- *continuidade de gestões que assegurem o cumprimento das diretrizes de saneamento básico definidas;*
- *desenvolvimento de planos programas e projetos que preservem as lagoas do município, mesmo que intermitentes, dos riscos de inundação, poluição e assoreamento e ocupação privada das margens;*
- *criação de procedimentos [...] para o licenciamento de corte de árvores com base no Código Florestal;*
- *estabelecimento de um programa de recuperação de solos degradados e de recuperação de matas ciliares.*

No plano diretor, não há dispositivos restritivos à moradia de interesse social.

3. A definição de objetivos (e o grau de concretude dos mesmos) e o eventual estabelecimento de metas concretas.

Afora as diretrizes ambientais listadas no item anterior e a incorporação geral da preocupação ambiental no Plano Diretor de Confins, não há definição de objetivos específicos ou estabelecimento de metas concretas associadas à implantação das diretrizes ambientais. Entretanto, cabe destacar a busca de ação integrada entre o Poder Público Municipal, estadual e federal no que se refere às questões ambientais, conforme descrito no item C.V.7.

4. A definição de instrumentos específicos visando a sustentabilidade ambiental (zoneamento ambiental e instrumentos jurídicos e fiscais).

(verificar se o plano tem definições – e quais – e relativas aos seguintes pontos: (i) delimitação de áreas de restrição ambiental; (ii) delimitação de áreas de utilização e conservação dos recursos naturais; (iii) delimitação de áreas de preservação permanente em função de situações críticas existentes; (iv) delimitação de áreas a serem revitalizadas; (v) delimitação de áreas a serem recuperadas ambientalmente; (vi) delimitação de unidades de conservação; (vii) delimitação de zonas de transição entre as áreas a serem preservadas, conservadas e ocupadas; (viii) delimitação de áreas de recuperação e proteção da fauna e flora; (ix) delimitação de áreas de recuperação e proteção de recursos hídricos)

O Plano Diretor de Confins utiliza como forte referência o Zoneamento Ambiental da Área de Proteção Ambiental (APA) Carste de Lagoa Santa, instituído através da Instrução Normativa nº 01/97, de 17/12/97, do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis



(IBAMA). Além da delimitação das zonas urbanas existentes, o zoneamento ambiental estabelecido classifica o território municipal de Confins segundo as seguintes zonas de conservação:

- a ZCEAM - *Zona de Conservação do Equilíbrio Ambiental Metropolitano* tem a função de propiciar o equilíbrio entre a proteção do sistema cárstico e o vetor de controle sobre os grandes vetores metropolitanos de Vespasiano, Pedro Leopoldo, Matozinhos e Lagoa Santa, minimizando os impactos desta expansão sobre as áreas de maior fragilidade da APA. Nesta zona ficam proibidos: a disposição de efluentes ou de refúgios industriais, resíduos de agrotóxicos ou de fertilizantes e outros resíduos perigosos; a expansão do perímetro urbano sobre áreas de alta vulnerabilidade geotécnica e à poluição dos aquíferos onde se observarem conjuntos de ocorrências ambientais. Essa zona ocupa a maior parte do território municipal;
- a ZCDUI - *Zona de Conservação e Desenvolvimento Urbano Industrial* tem a função de disciplinar o corredor de urbanização e industrialização ao longo da MG-424, e limita a sua penetração nas áreas frágeis do Planalto de Dolinas, bem como evitar o impacto deste sobre as áreas remanescentes das matas decíduais e semi-decíduais. Nesta zona ficam proibidos: a disposição de efluentes ou de resíduos urbanos ou industriais, resíduos de agrotóxicos ou de fertilizantes e outros resíduos perigosos; a expansão do perímetro urbano e de loteamentos urbanos em áreas de alta vulnerabilidade geotécnica e de poluição dos aquíferos onde se observarem conjuntos de ocorrências ambientais. Essa zona ocupa apenas uma pequena porção a noroeste-oeste do município, próxima à sede municipal;
- a ZCPD - *Zona de Conservação do Planalto das Dolinas* tem a finalidade de disciplinar a ocupação do planalto das dolinas por atividades agropecuária e extração mineral. Nesta zona ficam proibidos: a criação intensiva de animais com alto impacto ambiental; a agricultura intensiva com alto impacto ambiental; o parcelamento do solo destinado a loteamentos urbanos; a utilização de áreas para disposição e tratamento de efluentes sanitários, resíduos sólidos domésticos ou industriais; a disposição de efluentes ou resíduos químicos, de agrotóxicos ou de fertilizantes; a implantação e operação de indústrias potencialmente poluidoras. Essa zona ocupa uma porção ao norte-noroeste do município.

As Zonas de Conservação podem se sobrepor de modo isolado as chamadas Áreas de Ocorrência Ambiental, definidas como *áreas que correspondem a situações físicas e bióticas que ocorrem de forma dispersa em quaisquer das zonas estabelecidas e que, devido às peculiaridades, requerem normatização específica em relação às demais existentes em outras zonas. Podem ser classificadas em:*



- *APP - Áreas de Preservação Permanente são aquelas que possuem uma cobertura vegetal de preservação permanente, conforme estabelece a Lei n.º 4.771, de 15 de setembro de 1965 ou outras que vierem a ser declaradas para a mesma finalidade, entre as quais as matas e cerrados;*
- *AIE - Áreas de Interesse Especial são aquelas [...], independente de estarem protegidas por qualquer tipo de norma, federal, estadual ou municipal, que se apresentarem como importantes na composição da Unidade de Conservação, quer pelo caráter representativo de conjunto cultural, histórico ou paisagístico, quer pelo grau de fragilidade física e biótica que possam representar riscos que comprometam os ecossistemas locais. No âmbito da APA Carste de Lagoa Santa, tão somente para efeito do zoneamento, ficam estabelecidas como Áreas de Interesse Especial os maciços calcários, dolinas, terrenos montanhosos e frágeis, aluviões e terraços, área tombada, sítio arqueológico Pré-cerâmico, sítio arqueológico Cerâmico, sítio arqueológico Rupestre, sítio paleontológico e cavernas.*

5. A compatibilização do planejamento territorial com o diagnóstico ambiental, através das seguintes definições.

((i) delimitação de áreas de risco de inundação; (ii) delimitação de áreas de risco geológico; (iii) mapeamento da geomorfologia dos solos e aptidões; (iv) mapeamento de declividades; (v) delimitação de áreas com restrição de impermeabilização dos solos; (vi) delimitação de áreas de ocupação e de expansão urbana, considerando as condições dos ecossistemas locais e a capacidade de suporte da infra-estrutura; (vii) delimitação de áreas de risco à ocupação humana; (viii) delimitação de áreas de atividades agrícolas; (ix) delimitação de áreas de atividades de exploração; (x) localização preferencial de comércio, indústria e serviços; (xi) áreas especiais instituídas em correspondência com as atividades econômicas geradoras de impacto nos ecossistemas locais; (xii) áreas especiais instituídas em correspondência com as atividades de infra-estrutura urbana geradoras de impacto nos ecossistemas locais)

Apesar do diagnóstico ambiental não ter sido considerado para fins de elaboração desse relatório, destacam-se as principais propostas ambientais incorporadas ao Plano Diretor de Confins. Tomando como referência geral o Zoneamento da APA Carste de Lagoa Santa, o plano diretor considera as peculiaridades ambientais existentes no município ao definir diretrizes de ordenamento territorial considerando as limitações impostas pelo zoneamento ambiental, tanto no que se refere à limitação de áreas para fins urbanos e de expansão urbana, quanto no que tange à definição de áreas de proteção ambiental. Conforme descrito no item B.IV.1, dentre as zonas criadas pelo plano diretor, destaca-se a Zona de Preservação Ambiental (ZPA), que engloba *áreas consideradas de preservação permanente nos termos do Código Florestal e do Zoneamento da APA Carste de Lagoa Santa* e a Zona de Usos Sustentáveis (ZUS), que *compreende áreas inviáveis para parcelamento urbano, onde serão permitidos empreendimentos isolados e atividades rurais, em*



termos ambientalmente sustentáveis (Art.12, incisos VIII e IX). Conforme descrito no item B.IV.7, destaca-se, também, a criação das seguintes áreas de diretrizes especiais destinadas à proteção ambiental: a Área de Diretrizes Especiais 3 (ADE-3) compreende as áreas em torno das lagoas existentes nas depressões cársticas do município, que deverão ser estudadas visando a conformação e a instituição de parques urbanos; a Área de Diretrizes Especiais 4 (ADE-4) compreende sítios arqueológicos e cavernas existentes no município, constantes do Zoneamento Ambiental da APA Carste de Lagoa Santa, que deverão ser definidos, planejados e instrumentados, visando suas proteções e aproveitamento turístico; e a Área de Diretrizes Especiais 7 (ADE-7) compreende as áreas de matas de maior porte existentes no território municipal e que deverão ser objeto de estudos visando definir planos de manejo ou de preservação permanente (Art.19, incisos III, IV e VII).

Para fins de localização de atividades potencialmente poluidoras, o plano diretor é atento às exigências de licenciamento. O incentivo à implantação de empreendimentos industriais na Zona de Expansão Urbana 4 (ZEU-4), por exemplo, é condicionado ao enquadramento dos mesmos na Classe I definida pela Resolução COPAM nº 001/90 e ao respeito às exigências de disposição de efluentes e resíduos sólidos em ambientes cársticos (Art.7º, inciso I). O mesmo respeito ao ambiente cárstico é exigido para a implantação de empresas de base tecnológica previstas na Zona de Expansão Urbana 3 (ZEU-3) (Art.7º, inciso II). Até o desenvolvimento de atividades agropecuárias deve ser estudado à luz das restrições impostas pelo zoneamento ambiental (Art.9º). Além disso, o licenciamento de empreendimentos potencialmente poluidores e de impacto ambiental, assim como de atividades industriais – em especial os Usos Industriais 2 e 3 (UI-2 e UI-3) – está condicionado à elaboração de Estudos Prévios de Impacto Ambiental (EIA) e Relatórios de Impacto Ambiental (RIMA) (Art.14, incisos XVII e XVIII e Art.26, §2º).

O zoneamento ambiental também é tomado como referência para fins de parcelamento do solo nas áreas de expansão urbana definidas. Os loteamentos devem ser submetidos a licenciamento ambiental (Art.26, §1º).

6. O estabelecimento de plano municipal de meio ambiente, seus objetivos, suas diretrizes e o estabelecimento de prazos.

O Plano Diretor de Confins não prevê a elaboração de um plano municipal de meio ambiente.



7. A existência de princípios e objetivos que visem à ação articulada com os níveis de governo estaduais e federal.

Do ponto de vista ambiental, várias são as indicações do Plano Diretor de Confins no sentido de propor ações articuladas com órgãos e instituições supra municipais, destacando-se, conforme descrito no item C.I.2: a Empresa de Assistência Técnica e Extensão Rural do Estado de Minas Gerais (EMATER-MG), visando colaboração na realização de estudos de avaliação das possibilidades de desenvolvimento do setor agropecuário (Art.9º, §2º e Art.53); o Instituto Estadual de Florestas (IEF-MG), visando orientação para regulamentação do manejo ou preservação permanente de áreas de matas existentes (Art.19, §5º) e para criação de procedimentos para licenciamento de corte de árvores (Art.26, §4º); e o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA), visando garantir o cumprimento das determinações estabelecidas no Zoneamento Ambiental da APA Carste de Lagoa Santa (Art.26, inciso IX).

De modo explícito, consta, dentre as disposições gerais e transitórias do plano diretor, o seguinte: *o Município desenvolverá gestões junto aos órgãos estaduais e federais de controle ambiental, visando o estabelecimento de convênios de cooperação na gestão das questões ambientais do município, sobretudo as relacionadas com o Zoneamento Ambiental da APA Carste de Lagoa Santa* (Art.50).

8. A instituição de fundo específico de meio ambiente e suas fontes de recursos. (observar: (i) o detalhamento da destinação dos recursos do fundo; (ii) quem gere o fundo criado; (iii) quais são as receitas do fundo; (iv) a necessidade de legislação específica; (v) prazos estabelecidos)

O Plano Diretor de Confins não prevê a criação de um fundo específico de meio ambiente.

9. A existência de definições relativas ao orçamento municipal (PPA, LDO e LOA).

Nas diretrizes prioritárias estabelecidas pelo Plano Diretor de Confins, consta a incorporação no plano plurianual, na lei orçamentária e no orçamento anual municipal da necessidade de: dar provimento às diretrizes ambientais previstas; elaborar e executar um plano de implantação de parques urbanos em torno das lagoas existentes no município; e de elaborar e executar um plano de identificação, recuperação e proteção dos sítios de inserção de sítios arqueológicos e cavernas existentes no município (Art.39, incisos VII, VIII e XI).



10. A definição de critérios de gênero, etnia/raça ou de outras políticas afirmativas.

O Plano Diretor de Confins não define critérios associados a quaisquer políticas afirmativas.

11. O grau de auto-aplicabilidade das definições estabelecidas na política de meio ambiente.

Em função da inserção de todo o território municipal na APA Carste de Lagoa Santa e do fato de que cabe ao IBAMA a gestão da mesma (Instrução Normativa IBAMA nº 01/97), pode-se concluir que a implantação das diretrizes ambientais previstas no Plano Diretor de Confins são altamente dependentes do zoneamento ambiental estabelecido. Sendo assim, ainda que não haja previsão de regulamentações complementares, a auto-aplicabilidade restringe-se às diretrizes incorporadas ao zoneamento de uso e ocupação do solo previsto no plano diretor, já estabelecidas em conformidade com o Zoneamento Ambiental da APA Carste de Lagoa Santa.

12. A definição dos instrumentos e mecanismos de controle social na política de meio ambiente.

Não se definem instrumentos e mecanismos de controle social específicos da política de meio ambiente no Plano Diretor de Confins. Porém, prevê-se a criação de um sistema municipal de acompanhamento e controle da implantação do plano diretor em geral (Art.37).

C.VI – O Plano Diretor e a política metropolitana

1. A existência de diagnóstico identificando a situação do município no contexto metropolitano, com ênfase nos problemas de coordenação e cooperação entre os municípios e nas desigualdades sociais existentes na metrópole.

Para elaboração desse relatório, não foram considerados diagnósticos municipais.

2. As diretrizes estabelecidas na perspectiva da integração do município à metrópole.

Embora não haja o estabelecimento de diretrizes específicas de integração do município à metrópole, o Plano Diretor de Confins apresenta uma nítida preocupação com o contexto metropolitano, incorporando as transformações em andamento no vetor norte da Região Metropolitana de Belo Horizonte. Ênfase mais significativa é dada às perspectivas de desenvolvimento econômico, onde se destacam os seguintes itens (Art.6º, 7º, 8º e 9º):



- *a previsão de complexos comerciais e de serviços diretamente relacionados com o transporte de carga e passageiros do Aeroporto Internacional Tancredo Neves, tirando partido dos chamados efeitos de consolidação do aeroporto;*
- *o incentivo à implantação na Zona de Expansão Urbana 3 (ZEU-3) [...] de empresas industriais voltadas para uma produção com tecnologia de ponta...; o parque tecnológico a que se destina essa zona deve ser considerado em uma amplitude física maior, envolvendo possíveis parcerias com os municípios de Lagoa Santa e Pedro Leopoldo;*
- *o aproveitamento do potencial comercial e de serviços das faixas marginais da rodovia MG-424;*
- *a divulgação das vantagens de Confins para a localização de atividades de comércio e serviço, considerando as potencialidades de transporte rodoviário, ferroviário e aeroviário no município; assim como a divulgação das vantagens industriais específicas do município junto a empresas e instituições públicas ou privadas de fomento do desenvolvimento econômico, considerando a posição relativa na RMBH, a vizinhança de rodovias e ferrovias e, principalmente a efetivação dos planos oficiais de consolidação do Aeroporto Internacional de Confins, como centro de um processo regional de desenvolvimento;*
- *a necessidade de tirar partido dos planos oficiais do Estado relativos à melhor integração rodoviária do Aeroporto de Confins com o Estado e a RMBH, envolvendo principalmente a futura implantação do novo contorno rodoviário norte de Belo Horizonte (Rodoanel) e a ampliação e melhoria, no contexto da chamada Linha verde, da rodovia MG-424;*
- *o aproveitamento do potencial de desenvolvimento do turismo representado pelo Aeroporto Internacional de Confins;*
- *o aproveitamento do potencial turístico representado pela inserção do município na RMBH, em termos de eventos e de hospedagem;*
- *o aproveitamento do potencial de procura de Confins para lazer de fim de semana, férias e feriados, no âmbito da RMBH;*
- *a conveniência de uma ação integrada com os municípios vizinhos e com o Estado para fins de desenvolvimento do potencial turístico municipal;*
- *a possibilidade de desenvolvimento de uma produção hortifrutigranjeira no município, considerando as demandas efetivas e potenciais da Região Metropolitana de Belo Horizonte e, comparativamente, a pouca disponibilidade de espaço, as singularidades do*



sítio natural e as limitações impostas pelo Plano de Manejo da APA Carste de Lagoa Santa;

- *a possibilidade de implantação de floriculturas no município, considerando o potencial representado pelo transporte aéreo e, comparativamente, as limitações do Plano de Manejo da APA Carste de Lagoa Santa e as singularidades do sítio natural.*

Afora esses aspectos ligados ao desenvolvimento econômico, o plano diretor estabelece a necessidade de desenvolver *gestões junto aos órgãos estaduais de controle metropolitano, visando estabelecer procedimentos comuns e cooperação técnica na aprovação de parcelamentos do solo no município* (Art.52).

3. A definição de objetivos (e o grau de concretude dos mesmos) e o eventual estabelecimento de metas concretas visando uma política metropolitana.

Afora as diretrizes listadas no item anterior, o Plano Diretor de Confins não define outros objetivos ou metas relativas a uma efetiva política metropolitana.

4. A definição de instrumentos específicos visando a gestão compartilhada e cooperativa com outros municípios metropolitanos (por exemplo, a definição de consórcios municipais) e se envolve outros âmbitos federativos (estados e união).

Afora as diretrizes listadas no item C.IV.2, o Plano Diretor de Confins não define instrumentos específicos visando a gestão integrada entre municípios metropolitanos.

5. O grau de auto-aplicabilidade das definições estabelecidas na política metropolitana.

Diante da indefinição de metas concretas e instrumentos específicos, não é possível avaliar o grau de auto-aplicabilidade das diretrizes de integração metropolitana definidas no Plano Diretor de Confins.



D – SISTEMA DE GESTÃO E PARTICIPAÇÃO DEMOCRÁTICA

1. A existência de previsão de audiências públicas obrigatórias. Se sim, em que casos?

No Plano Diretor de Confins, no item que trata da gestão democrática do município, consta a necessidade de realização de audiências públicas *sobre as propostas do plano plurianual, da lei de diretrizes orçamentárias e do orçamento anual, como condição obrigatória para sua aprovação pela Câmara Municipal* (Art.20, §3º).

2. As definições relativas às consultas públicas (plebiscito; referendo popular ou outras).

No Plano Diretor de Confins, no item que trata da gestão democrática do município, também consta a necessidade de realização de consultas públicas *sobre as propostas do plano plurianual, da lei de diretrizes orçamentárias e do orçamento anual, como condição obrigatória para sua aprovação pela Câmara Municipal* (Art.20, §3º).

3. As definições relativas às Conferências (identificar quais) e sua periodicidade.

Não há previsão de realização de conferências no Plano Diretor de Confins.

4. A instituição de Conselho das Cidades e outros Conselhos ligados à política urbana e se existem conexões ou mecanismos de articulação entre estes.

Não há previsão de criação de conselhos municipais no Plano Diretor de Confins.

5. Identificar para cada Conselho:

a) composição por segmento; b) composição do poder público e sociedade; c) caráter (consultivo ou deliberativo ou ambos); d) atribuições; e) a definição da forma de eleição dos conselheiros; f) a definição de critérios de gênero na composição do conselho.

Não se aplica.

6. Previsão de participação da população e de entidades representativas dos vários segmentos da sociedade na formulação, execução e acompanhamento dos planos, programas e projetos de desenvolvimento urbano.

O Plano Diretor de Confins prevê a criação de um *sistema municipal de acompanhamento e controle da implantação do plano diretor*, com a seguinte composição: *representante do setor de planejamento urbano do Executivo Municipal [a ser criado], representantes das secretarias*



municipais, representante da assessoria jurídica da Prefeitura, representante do poder legislativo e representante da sociedade civil (Art.37, §2º). Entretanto, não há definição clara quanto à composição numérica do sistema.

Como diretriz para a participação popular, o Plano Diretor de Confins ainda prevê a *organização de unidades de gestão comunitária, como instrumentos de definição e cumprimento de diretrizes de interesse de cada comunidade*. Tais unidades deverão ser definidas pelo sistema municipal de acompanhamento e controle da implantação do plano diretor, no prazo máximo de 180 dias, dependendo ainda de regulamentação através de legislação municipal. Como referências básicas, devem ser consideradas as seguintes comunidades: da sede municipal, de Tavares e de Lagoa dos Mares. (Art.41).

7. A definição de criação de Fóruns entre governo e sociedade para debate de políticas urbanas.

Conforme anunciado no item anterior, o Plano Diretor de Confins prevê a criação de um *sistema municipal de acompanhamento e controle da implantação do plano diretor*, no prazo máximo de 90 dias, com as seguintes atribuições (Art.37, §2º):

- *controlar, avaliar e fiscalizar o desenvolvimento do município, à luz das diretrizes do plano diretor;*
- *avaliar conclusivamente os processos de aprovação de obras de edificação e parcelamento, bem como de obras de urbanização em geral;*
- *decidir do licenciamento de empreendimentos e atividades urbanas, observando o disposto [no plano diretor] sobre categorias e zonas de uso do solo e, quando couber, as disposições relativas a estudo prévio de impacto de vizinhança (EIV) e a estudo prévio de impacto ambiental (ELA);*
- *coordenar o cumprimento das diretrizes do plano diretor [...], avaliando os resultados e propondo, quando couber, alterações e/ou complementações.*

O plano diretor prevê, ainda, a criação de um *sistema municipal de gestão democrática*, que assegure a participação da comunidade na gestão do município nos termos preconizados no Art.43 do Estatuto da Cidade. Sua implantação depende de regulamentação em legislação municipal, cabendo ao Executivo Municipal encaminhar projeto de lei específico ao Legislativo no prazo máximo de 180 dias. Dentre as obrigações previstas desse sistema, consta a de *acompanhar a*



implantação do plano diretor, quer diretamente através de representação no sistema de acompanhamento e controle [...], quer no contexto geral de sua atuação (Art.40).

8. A definição de criação de instâncias de participação social no orçamento público municipal.

No Plano Diretor de Confins, no item que trata da gestão democrática do município, consta apenas a necessidade de *realização de debates, audiências e consultas públicas sobre as propostas do plano plurianual, da lei de diretrizes orçamentária e do orçamento anual, como condição obrigatória para sua aprovação pela Câmara Municipal (Art.20, §3º)*. Entretanto, tais procedimentos não se articulam nem com o sistema municipal de acompanhamento e controle da implantação do plano diretor, nem com o sistema municipal de gestão democrática, ambos previstos no plano diretor.

9. Verificar no plano diretor a relação que existe entre a definição de obras e investimentos propostos com a capacidade financeira do município.

O Plano Diretor de Confins não é explícito quanto à definição de obras e investimentos.

10. A definição de outras instâncias de participação.

Todas as instâncias de participação previstas no Plano Diretor de Confins foram descritas no item D.7.

11. Identificar a existência no plano da instituição de sistema de gestão, estrutura, composição e atribuições de cada órgão; as formas de articulação das ações dos diferentes órgãos municipais.

Para a coordenação do *sistema municipal de acompanhamento e controle da implantação do plano diretor*, conforme descrito no item D.7, o Plano Diretor de Confins prevê a criação de um *setor de planejamento urbano* no âmbito da Administração Pública Municipal, contando com: *um profissional de nível superior e dois profissionais de nível médio, da área de arquitetura ou engenharia, assegurada a colaboração eventual de profissionais de outras áreas, integrantes da Administração Pública municipal; instrumental técnico suficiente para o desempenho de suas tarefas; espaço funcionalmente compatível com suas funções; pelo menos uma viatura; e apoio de uma estrutura de informações topográficas e cadastrais indispensáveis ao exercício de suas funções, em especial uma base cartográfica compatível com as diretrizes de desenvolvimento urbano (Art.37, §1º e 4º).*

Além disso, está prevista a representação de secretarias municipais no *sistema municipal de acompanhamento e controle da implantação do plano diretor*, conforme descrito no item D.6.



12. Identificar no plano diretor as formas de planejamento e execução das ações; se existem definições relacionadas às formas regionalizadas e centralizadas de gestão; Como está prevista a participação da sociedade neste processo?

Afora a organização de unidades de gestão comunitárias previstas no Plano Diretor de Confins, descritas no item D.6, não são explicitadas outras formas de gestão descentralizadas.

13. Identificar, no plano, as formas de monitoramento das ações no território municipal; Está previsto a participação da sociedade?

No Plano Diretor de Confins não estão previstas formas explícitas de monitoramento das ações no território municipal.

14. Identificar, no plano, a referência a existência de cadastros e a implementação dos impostos territoriais (IPTU, ITR e ITBI).

Não há referências à existência de cadastros ou à implementação de impostos territoriais no Plano Diretor de Confins.

Dentre as disposições gerais e transitórias previstas no plano diretor, consta apenas a necessidade de elaboração de uma base cartográfica para o município contemplando: *a elaboração do mapa do território municipal, na escala de 1:12.500, envolvendo pelo menos a atualização do mapa da região, na escala de 1:50.000, elaborado em 1977 pela Fundação IBGE; e a elaboração de mapas das áreas urbanas atuais, na escala de 1:2.000, com coordenadas UTM, curvas de nível de metro em metro, sistema viário existente ou projetado, hidrografia, elementos naturais notáveis e, dependendo da disponibilidade de recursos, com o cadastro de imóveis (Art.44, inciso I).*

15. Identificar a previsão, no plano, de revisão do Código Tributário Municipal.

Dentre as disposições gerais e transitórias previstas no Plano Diretor de Confins, consta a necessidade de elaboração de novo Código Tributário municipal (Art.54).

ANEXO 3 - Cadastro de contribuintes por inscrição - pessoa jurídica/ativos

Data de Início	Endereço	Natureza Jurídica	Atividade Econômica
04/10/2007	Aeroporto Internacional	Pessoa Jurídica	Representantes
15/10/2007	Aeroporto Internacional	Pessoa Jurídica	Atividades
20/10/2007	Aeroporto Internacional	Pessoa Jurídica	Locação
20/10/2007	Aeroporto Internacional	Pessoa Jurídica	Atividades
20/10/2007	Aeroporto Internacional	Pessoa Jurídica	Atividades
21/10/2007	Aeroporto Internacional	Pessoa Jurídica	Comercio
21/10/2007	Aeroporto Internacional	Pessoa Jurídica	Restaurantes
21/10/2007	Aeroporto Internacional	Pessoa Jurídica	Atividades
26/10/2007	Aeroporto Internacional	Pessoa Jurídica	Serviços
29/10/2007	Aeroporto Internacional	Pessoa Jurídica	Corretores
14/11/2007	Aeroporto Internacional	Pessoa Jurídica	Lanchonetes
20/12/2007	Aeroporto Internacional	Pessoa Jurídica	Comércio
09/01/2008	Aeroporto Internacional	Pessoa Jurídica	Agenciamento
24/01/2008	Aeroporto Internacional	Pessoa Jurídica	Lojas Duty Free
24/01/2008	Aeroporto Internacional	Pessoa Jurídica	Lojas Duty Free
24/01/2008	Aeroporto Internacional	Pessoa Jurídica	Lojas Duty Free
24/01/2008	Aeroporto Internacional	Pessoa Jurídica	Lojas Duty Free
24/01/2008	Aeroporto Internacional	Pessoa Jurídica	Lojas Duty Free
13/03/2008	Aeroporto Internacional	Pessoa Jurídica	Transporte Aéreo
18/06/2008	Aeroporto Internacional	Pessoa Jurídica	Comércio
18/06/2008	Aeroporto Internacional	Pessoa Jurídica	Comércio
23/09/2008	Aeroporto Internacional	Pessoa Jurídica	Atividades
20/10/2008	Aeroporto Internacional	Pessoa Jurídica	Locação
12/11/2008	Aeroporto Internacional	Pessoa Jurídica	Atividades
23/03/2009	Aeroporto Internacional	Pessoa Jurídica	Comércio
25/03/2009	Aeroporto Internacional	Pessoa Jurídica	Restaurantes
30/04/2009	Aeroporto Internacional	Pessoa Jurídica	Agenciamento
20/05/2009	Aeroporto Internacional	Pessoa Jurídica	Agências de
20/05/2009	Aeroporto Internacional	Pessoa Jurídica	Outras atividades
02/06/2009	Aeroporto Internacional	Pessoa Jurídica	Casas lotéricas
07/08/2009	Aeroporto Internacional	Pessoa Jurídica	Comércio
09/11/2009	Aeroporto Internacional	Pessoa Jurídica	Comércio
25/11/2009	Aeroporto Internacional	Pessoa Jurídica	Comércio
26/11/2009	Aeroporto Internacional	Pessoa Jurídica	Transporte aéreo
01/01/2010	Aeroporto Internacional	Pessoa Jurídica	Comércio
07/01/2010	Aeroporto Internacional	Pessoa Jurídica	Outras atividades
03/03/2010	Aeroporto Internacional	Pessoa Jurídica	Operação
28/05/2010	Aeroporto Internacional	Pessoa Jurídica	Restaurantes
28/05/2010	Aeroporto Internacional	Pessoa Jurídica	Restaurantes
23/06/2010	Aeroporto Internacional	Pessoa Jurídica	Comércio
05/11/2010	Aeroporto Internacional	Pessoa Jurídica	Atividades
14/12/2010	Aeroporto Internacional	Pessoa Jurídica	Bancos múltiplos
16/10/2007	Aeroporto Internacional	Pessoa Jurídica	Administração
24/10/2007	Aeroporto Internacional	Pessoa Jurídica	Comércio
23/11/2007	Aeroporto Internacional	Pessoa Jurídica	Administração
24/01/2008	Aeroporto Internacional	Pessoa Jurídica	Serviços
20/08/2008	Aeroporto Internacional	Pessoa Jurídica	Comércio
06/07/2009	Aeroporto Internacional	Pessoa Jurídica	Bancos múltiplos
26/04/2010	Aeroporto Internacional	Pessoa Jurídica	Restaurantes

(Continua)

Data de Início	Endereço	Natureza Jurídica	Atividade Econômica
01/01/1997	Aeroporto Internacional	Pessoa Jurídica	Transporte
14/11/2005	Aeroporto Internacional	Pessoa Jurídica	Lanchonetes
15/01/2006	Aeroporto Internacional	Pessoa Jurídica	Transporte aéreo
27/10/2006	Aeroporto Internacional	Pessoa Jurídica	Fotocópias
01/01/2007	Aeroporto Internacional	Pessoa Jurídica	Agenciamento
05/09/2007	Avenida Angelina Maria, 104	Pessoa Jurídica	Aluguel
25/05/2006	Avenida Angelina Maria, 154	Pessoa Jurídica	Atividades
20/05/2009	Avenida Antônio José	Pessoa Jurídica	Transporte
28/10/2009	Avenida Antônio José	Pessoa Jurídica	Comércio
28/06/2010	Avenida Antônio José	Pessoa Jurídica	Bares e outros
01/01/2007	Avenida de Ligação MG-010	Pessoa Jurídica	Condomínios
15/10/2008	Avenida de Ligação, MG-010	Pessoa Jurídica	Fabricação
30/11/2005	Avenida José Ribeiro	Pessoa Jurídica	Comércio
28/08/2007	Avenida José Ribeiro	Pessoa Jurídica	Ensino de idiomas
20/10/2007	Avenida José Ribeiro	Pessoa Jurídica	Agenciamento
20/10/2007	Avenida José Ribeiro	Pessoa Jurídica	Outras Atividades
24/10/2007	Avenida José Ribeiro	Pessoa Jurídica	Formação
18/06/2008	Avenida José Ribeiro	Pessoa Jurídica	Comércio
01/01/2007	Estrada Da	Pessoa Jurídica	Recuperação
21/01/2008	Praça Prefeito João	Pessoa Jurídica	Comércio
16/08/2007	Rodovia LMG 800, 0	Pessoa Jurídica	Lanchonetes
05/09/2007	Rodovia LMG 800, 0	Pessoa Jurídica	Fabricação
26/09/2007	Rodovia LMG 800, 0	Pessoa Jurídica	Comércio
14/09/2007	Rodovia LMG 800, Km 9	Pessoa Jurídica	Restaurantes
18/09/2007	Rodovia LMG 800, Km 9	Pessoa Jurídica	Transporte Aéreo
27/09/2007	Rodovia LMG 800, Km 9	Pessoa Jurídica	Atividades
11/01/2011	Rodovia LMG 800, S/Nº	Pessoa Jurídica	Locação de
24/08/2007	Rodovia LMG080, KM9 Aeroporto	Pessoa Jurídica	Comércio
28/08/2007	Rodovia LMG080, KM9 Aeroporto	Pessoa Jurídica	Lojas Duty Free
05/09/2007	Rodovia LMG080, KM9 Aeroporto	Pessoa Jurídica	Locação de
14/09/2007	Rodovia LMG080, KM9 Aeroporto	Pessoa Jurídica	Restaurantes
14/09/2007	Rodovia LMG080, KM9 Aeroporto	Pessoa Jurídica	Outras atividades
21/09/2007	Rodovia LMG080, KM9 Aeroporto	Pessoa Jurídica	Lojas Duty Free
21/09/2007	Rodovia LMG080, KM9 Aeroporto	Pessoa Jurídica	Lojas Duty Free
21/09/2007	Rodovia LMG080, KM9 Aeroporto	Pessoa Jurídica	Lanchonetes
12/06/2008	Rodovia MG 424, 0	Pessoa Jurídica	Construção
05/09/2007	Rodovia MG 424, 0	Pessoa Jurídica	Transporte
19/09/2007	Rodovia MG 424, 0	Pessoa Jurídica	Atividade médica
21/05/2008	Rodovia MG 424, 0	Pessoa Jurídica	Atividades
08/05/2009	Rodovia MG 424, 0	Pessoa Jurídica	Associações
02/07/2009	Rodovia MG 424, 1080	Pessoa Jurídica	Serviços
20/10/2007	Rodovia MG 424, 670	Pessoa Jurídica	Reforma
20/11/2008	Rodovia MG-010	Pessoa Jurídica	Transporte aéreo
06/01/2011	Rodovia MG-010	Pessoa Jurídica	Estacionamento
03/02/2009	Rodovia MG-010, 0	Pessoa Jurídica	Atividades
26/09/2007	Rodovia MG-010, 0	Pessoa Jurídica	Atividades
04/04/2008	Rodovia MG-010, 0	Pessoa Jurídica	Comércio
21/06/2010	Rodovia MG-010, S/N	Pessoa Jurídica	Caixas eletrônicos
23/04/2010	Rodovia MG-010, S/N	Pessoa Jurídica	Locação
30/08/2010	Rodovia MG-010, S/N	Pessoa Jurídica	Lanchonetes,
01/12/2008	Rodovia MG-010, S/N	Pessoa Jurídica	Distribuidoras
03/04/2009	Rodovia MG-010, S/N	Pessoa Jurídica	Comércio

(Continuação)

Data de Início	Endereço	Natureza Jurídica	Atividade Econômica
02/06/2009	Rodovia MG-010, S/N	Pessoa Jurídica	Casas lotéricas
11/09/2009	Rodovia MG-010, S/N	Pessoa Jurídica	Locação
02/02/2010	Rodovia MG-010, S/N	Pessoa Jurídica	Comércio
02/02/2010	Rodovia MG-010, S/N	Pessoa Jurídica	Comércio
01/01/2000	Rodovia MG-424, 0	Pessoa Jurídica	Serviços
14/11/2007	Rua Albino Paulino, 103	Pessoa Jurídica	Serviços
02/02/2010	Rua Alvina Gonçalves, 35	Pessoa Jurídica	Manutenção
29/11/2010	Rua Antônio Cera, 128	Pessoa Jurídica	Atividades
09/01/2008	Rua Antonio Leles dos	Pessoa Jurídica	Aluguel
05/01/2009	Rua Antonio Leles dos	Pessoa Jurídica	Outras obras
06/09/2007	Rua Bernardino Lino de	Pessoa Jurídica	Consultoria
02/12/2010	Rua Contorno, 1004	Pessoa Jurídica	Serviços
18/06/2008	Rua Contorno, 1013	Pessoa Jurídica	Serviços
27/09/2007	Rua Contorno, 1055	Pessoa Jurídica	Outras atividades
01/01/2008	Rua Contorno, 110	Pessoa Jurídica	Comércio
07/06/2010	Rua Contorno, 1255	Pessoa Jurídica	Outras atividades
08/10/2007	Rua Contorno, 140	Pessoa Jurídica	Serviços
09/10/2008	Rua Contorno, 1515	Pessoa Jurídica	Comércio
26/08/2010	Rua Contorno, 1595	Pessoa Jurídica	Bares e outros
14/07/2010	Rua Contorno, 1695	Pessoa Jurídica	Reparação
20/07/2010	Rua Contorno, 1917	Pessoa Jurídica	Manutenção
03/12/2008	Rua Contorno, 205	Pessoa Jurídica	Atividades
05/09/2007	Rua Contorno, 222	Pessoa Jurídica	Suporte técnico,
15/09/2008	Rua Contorno, 3	Pessoa Jurídica	Atividades
04/10/2007	Rua Contorno, 451	Pessoa Jurídica	Comércio
21/10/2007	Rua Contorno, 55	Pessoa Jurídica	Comércio
03/09/2007	Rua Contorno, 677	Pessoa Jurídica	Atividades
28/09/2007	Rua Contorno, 688	Pessoa Jurídica	Atividades
21/09/2007	Rua Contorno, 69	Pessoa Jurídica	Aluguel de fitas
26/11/2010	Rua Contorno, 691	Pessoa Jurídica	Hotéis
22/02/2010	Rua Contorno, 830	Pessoa Jurídica	Transporte
01/10/2007	Rua Francisco Gonçalves	Pessoa Jurídica	Fabricação
20/10/2007	Rua Francisco Gonçalves	Pessoa Jurídica	Outras atividades
18/06/2008	Rua Francisco Gonçalves	Pessoa Jurídica	Transporte aéreo
07/11/2008	Rua Francisco Gonçalves	Pessoa Jurídica	Tratamento
20/05/2009	Rua Francisco Gonçalves	Pessoa Jurídica	Agências
20/09/2010	Rua Francisco Gonçalves	Pessoa Jurídica	Serviços
23/09/2010	Rua Francisco Gonçalves	Pessoa Jurídica	Imunização
18/07/2008	Rua Gameleira, 0	Pessoa Jurídica	Construção
20/10/2007	Rua Gameleira, 1012	Pessoa Jurídica	Agenciamento
15/10/2007	Rua Gameleira, 1180	Pessoa Jurídica	Fundição
22/08/2007	Rua Gameleira, 1278	Pessoa Jurídica	Fabricação
19/12/2007	Rua Gameleira, 1278	Pessoa Jurídica	Agências
15/10/2007	Rua Gameleira, 340	Pessoa Jurídica	Outras obras
15/10/2007	Rua Gameleira, 340	Pessoa Jurídica	Comércio
27/04/2009	Rua Gameleira, 412	Pessoa Jurídica	Outras obras
14/12/2005	Rua Gameleira, 460	Pessoa Jurídica	Transporte
25/01/2008	Rua Gameleira, 470	Pessoa Jurídica	Manutenção
08/09/2010	Rua Gameleira, 470	Pessoa Jurídica	Fabricação
05/10/2010	Rua Gameleira, 686	Pessoa Jurídica	Serviços
15/06/2009	Rua Gameleira, 735	Pessoa Jurídica	Serviços
07/12/2010	Rua Gameleira, 874	Pessoa Jurídica	Cabeleireiros

(Continuação)

Data de Início	Endereço	Natureza Jurídica	Atividade Econômica
21/10/2007	Rua Gameleira, 931	Pessoa Jurídica	Manutenção
07/08/2009	Rua Gameleira, 980	Pessoa Jurídica	Formação
13/10/2010	Rua Gameleira, 982	Pessoa Jurídica	Comércio
01/10/2010	Rua Gameleira, 996	Pessoa Jurídica	Manutenção
18/06/2008	Rua Geraldo França	Pessoa Jurídica	Clubes sociais,
02/03/2009	Rua Gustavo Rodrigues, 388	Pessoa Jurídica	Atividades
20/08/2007	Rua José de Oliveira E	Pessoa Jurídica	Construção
31/03/2010	Rua José de Oliveira E	Pessoa Jurídica	Outras atividades
24/06/2010	Rua José de Oliveira E	Pessoa Jurídica	Outras atividades
11/11/2010	Rua José de Oliveira E	Pessoa Jurídica	Montagem
20/05/2009	Rua José Gonçalves Neves	Pessoa Jurídica	Atividades
06/03/2008	Rua José Gonçalves Neves	Pessoa Jurídica	Outras obras
13/06/2008	Rua Jose Ribeiro	Pessoa Jurídica	Comércio
15/05/2009	Rua Jose Ribeiro	Pessoa Jurídica	Comércio
23/02/2007	Rua Jose Ribeiro	Pessoa Jurídica	Lanchonetes,
06/08/2007	Rua Jose Ribeiro	Pessoa Jurídica	Manutenção
21/10/2007	Rua Jose Ribeiro	Pessoa Jurídica	Comércio
06/11/2007	Rua Jose Ribeiro	Pessoa Jurídica	Outras atividades
17/09/2008	Rua Jose Ribeiro	Pessoa Jurídica	Fornecimento
30/10/2008	Rua Jose Ribeiro	Pessoa Jurídica	Serviços
13/07/2010	Rua Jose Ribeiro	Pessoa Jurídica	Ensino de idiomas
23/08/2010	Rua Jose Ribeiro	Pessoa Jurídica	Restaurantes
26/08/2010	Rua Jose Ribeiro	Pessoa Jurídica	Comercio
30/06/2010	Rua José Ribeiro dos	Pessoa Jurídica	Montagem
24/09/2010	Rua José Ribeiro dos	Pessoa Jurídica	Manutenção
12/12/2007	Rua José Ricardo, 39	Pessoa Jurídica	Administração
03/06/2009	Rua Lagoa Santa, 207	Pessoa Jurídica	Transporte
21/10/2007	Rua Lagoa Santa, 233	Pessoa Jurídica	Comércio
01/10/2008	Rua Lagoa Santa, 233	Pessoa Jurídica	Comércio
21/10/2007	Rua Lapa Vermelha, 0	Pessoa Jurídica	Clubes sociais
23/11/2007	Rua Lapa Vermelha, 0	Pessoa Jurídica	Serviços
26/08/2010	Rua Lapa Vermelha, 115	Pessoa Jurídica	Comércio
23/06/2008	Rua Lapa Vermelha, 12	Pessoa Jurídica	Fabricação
05/09/2007	Rua Lapa Vermelha, 155	Pessoa Jurídica	Serviços
03/12/2009	Rua Lapa Vermelha, 70	Pessoa Jurídica	Serviços
05/12/2005	Rua Lapa Vermelha, 77	Pessoa Jurídica	Fabricação
25/10/2010	Rua Lapa Vermelha, S/N	Pessoa Jurídica	Serviços
30/03/2010	Rua Levi da Costa, 221	Pessoa Jurídica	Serviços
13/04/2005	Rua Lindonor Ribeiro,	Pessoa Jurídica	Serviços
27/07/2007	Rua Lindonor Ribeiro,	Pessoa Jurídica	Manutenção
21/10/2007	Rua Lindonor Ribeiro,	Pessoa Jurídica	Pintura
16/11/2007	Rua Lindonor Ribeiro,	Pessoa Jurídica	Fabricação
14/01/2008	Rua Lindonor Ribeiro,	Pessoa Jurídica	Fabricação
06/03/2008	Rua Lindonor Ribeiro,	Pessoa Jurídica	Serviços
04/12/2007	Rua Lindonor Ribeiro,	Pessoa Jurídica	Fabricação
24/10/2008	Rua Lindonor Ribeiro, 127	Pessoa Jurídica	Comércio
31/03/2010	Rua Lindonor Ribeiro, 47	Pessoa Jurídica	Comércio
26/09/2007	Rua Manoel Dias de	Pessoa Jurídica	Outras atividades
20/05/2009	Rua Manoel Dias de	Pessoa Jurídica	Cultivo de flores
22/09/2008	Rua Manoel Ferreira, 491	Pessoa Jurídica	Manutenção
14/07/2010	Rua Manoel Ferreira, 491	Pessoa Jurídica	Fabricação
08/10/2009	Rua Maria Rodrigues, 00000	Pessoa Jurídica	Telefonia móvel

(Continuação)

Data de Início	Endereço	Natureza Jurídica	Atividade Econômica
26/09/2007	Rua Maria Rodrigues, 00044	Pessoa Jurídica	Lanchonetes,
18/06/2008	Rua Maria Rodrigues, 00060	Pessoa Jurídica	Comércio
18/01/2008	Rua Maria Rodrigues, 00114	Pessoa Jurídica	Bancos múltiplos
11/07/2008	Rua Maria Rodrigues, 00198	Pessoa Jurídica	Comércio
19/09/2007	Rua Maria Rodrigues, 00232	Pessoa Jurídica	Padaria
02/06/2008	Rua Maria Rodrigues, 00235	Pessoa Jurídica	Serviços
13/09/2007	Rua Maria Rodrigues, 00249	Pessoa Jurídica	Bancos
15/10/2007	Rua Maria Rodrigues, 00249	Pessoa Jurídica	Lanchonetes
21/09/2007	Rua Maria Rodrigues, 00326	Pessoa Jurídica	Manutenção
26/02/2008	Rua Maria Rodrigues, 00330	Pessoa Jurídica	Serviços
31/07/2008	Rua Maria Rodrigues, 00628	Pessoa Jurídica	Comércio
18/06/2008	Rua Maria Rodrigues, 00648	Pessoa Jurídica	Comércio
30/03/2010	Rua Maria Rodrigues, 208	Pessoa Jurídica	Comércio
05/05/2010	Rua Maria Rodrigues, 261	Pessoa Jurídica	Serviços
05/02/2009	Rua Maria Rodrigues, 436	Pessoa Jurídica	Administração
01/01/2009	Rua Maria Rodrigues, 44	Pessoa Jurídica	Formação
20/05/2009	Rua Maria Rodrigues, 44	Pessoa Jurídica	Comércio
18/08/2009	Rua Maria Rodrigues, 51	Pessoa Jurídica	Serviços
27/01/2003	Rua Melquiades Gonçalves	Pessoa Jurídica	Construção
16/08/2007	Rua Melquiades Gonçalves	Pessoa Jurídica	Prestação
17/08/2007	Rua Melquiades Gonçalves	Pessoa Jurídica	Comércio
17/08/2007	Rua Melquiades Gonçalves	Pessoa Jurídica	Comércio
01/11/2007	Rua Melquiades Gonçalves	Pessoa Jurídica	Pensões
04/04/2008	Rua Melquiades Gonçalves	Pessoa Jurídica	Comércio
25/01/2009	Rua Melquiades Gonçalves	Pessoa Jurídica	Comércio
19/10/2009	Rua Melquiades Gonçalves	Pessoa Jurídica	Outros
24/11/2009	Rua Melquiades Gonçalves	Pessoa Jurídica	Transporte
16/07/2010	Rua Melquiades Gonçalves	Pessoa Jurídica	Serviços
01/10/2010	Rua Milton Teodoro da	Pessoa Jurídica	Cabeleireiros
28/09/2007	Rua Nazires Queiroz Lara	Pessoa Jurídica	Atividades
18/01/2010	Rua Nazires Queiroz Lara	Pessoa Jurídica	Atividades
24/10/2007	Rua Olegário Lucas	Pessoa Jurídica	Comércio
08/07/2010	Rua Orquídias, 157	Pessoa Jurídica	Fabricação
17/08/2007	Rua Otaviano Miranda da	Pessoa Jurídica	Representantes
12/06/2008	Rua Pau Brasil, 649	Pessoa Jurídica	Serviços
14/11/2007	Rua Pedro de Souza,	Pessoa Jurídica	Representantes
07/08/2009	Rua Pedro De Souza, 10	Pessoa Jurídica	Comércio
15/10/2009	Rua Pedro De Souza, 142	Pessoa Jurídica	Representantes
03/03/2009	Rua Pedro De Souza, 30	Pessoa Jurídica	Serviços
19/02/2009	Rua Pedro Gregório, 87	Pessoa Jurídica	Fabricação
18/06/2008	Rua Pedro Gregório, 97	Pessoa Jurídica	Comércio
26/09/2007	Rua Prof. Gabor Buza	Pessoa Jurídica	Serviços
28/09/2007	Rua Raimundo Ricardo	Pessoa Jurídica	Manutenção
10/03/2008	Rua Raimundo Ricardo	Pessoa Jurídica	Confecção
20/05/2009	Rua Raimundo Ricardo, 211	Pessoa Jurídica	Serrarias
19/11/2010	Rua Raimundo Ricardo, 70	Pessoa Jurídica	Produção
13/10/2010	Rua Ronaldo Gomes de	Pessoa Jurídica	Serviços
13/05/2008	Rua Rubens Leles, 107	Pessoa Jurídica	Construção
21/09/2009	Rua Rubens Leles, 159	Pessoa Jurídica	Outras obras
18/09/2007	Rua Rui De Souza, 0	Pessoa Jurídica	Criação
05/09/2007	Rua Rui De Souza, 1500	Pessoa Jurídica	Hotéis

(Continuação)

Data de Início	Endereço	Natureza Jurídica	Atividade Econômica
19/09/2007	Rua Rui De Souza, 1500	Pessoa Jurídica	Hotéis
19/09/2007	Rua Rui De Souza, 1500	Pessoa Jurídica	Hotéis
18/06/2008	Rua Santa Cruz, 180	Pessoa Jurídica	Construção
27/11/2008	Rua Santa Cruz, 90	Pessoa Jurídica	Serviços
21/11/2007	Rua São José, 0	Pessoa Jurídica	Atividades
05/09/2007	Rua São José, 1052	Pessoa Jurídica	Atividades
19/06/2008	Rua São José, 1052	Pessoa Jurídica	Outras atividades
16/12/2008	Rua São José, 315	Pessoa Jurídica	Formação
13/10/2009	Rua São José, 404	Pessoa Jurídica	Serviços
25/01/2008	Rua São José, 503	Pessoa Jurídica	Comércio
05/02/2009	Rua São José, 515	Pessoa Jurídica	Laboratórios
21/09/2007	Rua São José, 589	Pessoa Jurídica	Comércio
21/09/2007	Rua São José, 595	Pessoa Jurídica	Comércio
20/05/2009	Rua São José, 603	Pessoa Jurídica	Comércio
27/09/2007	Rua São José, 989	Pessoa Jurídica	Construção
26/04/2010	Rua Teodoro Vieira, 57	Pessoa Jurídica	Clubes sociais
25/11/2008	Terminal Aeroporto, 0	Pessoa Jurídica	Locação
05/09/2007	Terminal Aeroporto, 0	Pessoa Jurídica	Locação
29/09/2008	Terminal Aeroporto, 0	Pessoa Jurídica	Agências

(Conclusão)

Quadro 1 - Cadastro de contribuintes por inscrição - pessoa jurídica/ativos.

Fonte: Prefeitura Municipal De Confins - Secretaria De Planejamento Urbano.