

PROCESSOS SOCIOESPACIAIS NAS METRÓPOLES DE PAÍSES DE INDUSTRIALIZAÇÃO PERIFÉRICA*

REFLEXÕES SOBRE A PRODUÇÃO DO ESPAÇO
METROPOLITANO DE BELO HORIZONTE, BRASIL

GERALDO MAGELA COSTA
FELIPE NUNES COELHO MAGALHÃES

RESUMO *Procura-se neste texto refletir sobre processos de produção do espaço metropolitano em formações sociais periféricas, tendo como referência a expansão recente da metrópole de Belo Horizonte (BH), localizada no estado de Minas Gerais, no Brasil, propondo um resgate de conceitos da chamada economia política da urbanização, atualizando as discussões acerca das condições gerais de produção (CGP). Sintetizam-se, inicialmente, os processos econômicos e socioespaciais responsáveis pela formação da metrópole de BH, identificando-se aqueles mais recentes e associados ao chamado Eixo Norte de expansão metropolitana, caracterizados por grandes empreendimentos estatais. Em seguida faz-se uma breve revisão do suporte teórico selecionado para a análise urbana/metropolitana, procurando-se transcender os conceitos da economia política da urbanização, utilizando-se para isto a contribuição de Henri Lefebvre sobre a produção do espaço. A atualização deste suporte teórico – especialmente do conceito de CGP – no contexto atual é realizada na terceira seção. Por fim, procura-se sintetizar as reflexões teóricas, indicando a necessidade de se considerar tanto os pressupostos da economia política da urbanização quanto a sua transcendência para o entendimento de processos recentes de urbanização e metropolização no Brasil e em outros países periféricos.*

PALAVRAS-CHAVE *América Latina; Belo Horizonte; economia política da urbanização; empreendedorismo urbano; espaço metropolitano; produção do espaço.*

INTRODUÇÃO

Este artigo tem por objetivo contribuir para a reflexão teórica sobre a produção do espaço urbano no Brasil e em outras formações sociais periféricas – especialmente da América Latina –, tendo como objeto de referência empírica as re-estruturações socioespaciais decorrentes tanto do processo histórico de metropolização de Belo Horizonte, quanto da recente implantação de grandes empreendimentos – projetos viários, centro administrativo, aeroporto industrial, entre outros – no chamado Vetor Norte de expansão da Região Metropolitana de Belo Horizonte (RMBH).¹

A motivação para o desenvolvimento dessas reflexões encontra-se na trajetória de nossa produção científica sobre o espaço urbano, que tem se direcionado para uma abordagem de inspiração lefebvriana sobre a produção do espaço, a dialética socioespacial e a

* Este artigo é parte dos resultados de pesquisas financiadas pelo CNPq (Produtividade em Pesquisa) cujos títulos são: "Políticas públicas, planejamento e gestão urbanos no ambiente metropolitano: estudos sobre a RMBH" (concluído) e "A produção do espaço na metrópole de Belo Horizonte: grandes empreendimentos, planejamento e políticas públicas" (iniciado no 1º trimestre de 2009).

¹ Constituído pelos municípios de Ribeirão das Neves, Vespasiano, Santa Luzia, Sabará, São José da Lapa, Pedro Leopoldo, Lagoa Santa e Confins, além da parte norte do município de Belo Horizonte.

possibilidade da práxis urbana emancipatória. Tratam-se essencialmente de reflexões sobre o suporte teórico de análise urbana, que começam com a crítica da economia política da urbanização para chegar aos avanços contidos na teoria lefebvriana acerca do espaço. O enfoque da economia política não seria capaz de dar conta de toda a complexidade de um espaço que é socialmente produzido, portanto, um processo. No entanto, a hipótese que permeia o desenvolvimento das reflexões neste artigo, sugere não haver dúvidas quanto à imprescindibilidade do enfoque da economia política da urbanização, de inspiração marxista/estruturalista em sua origem, para se entender o espaço enquanto produto (e não produção) e espaço construído (*built environment*) de suporte ao processo de acumulação (Harvey, 1981) na metrópole fordista-keynesiana (Soja, 1993; 2001). O próprio Lefebvre (1979) não negava esta característica básica e econômica do espaço:

O arranjo espacial de uma cidade, uma região, uma nação ou um continente, aumenta as forças produtivas, da mesma forma que equipamento e máquinas em uma fábrica ou em um negócio, mas em outro nível. Usa-se espaço da mesma forma que se usa uma máquina (Lefebvre, 1979, p.288).

A intenção aqui, dando continuidade à hipótese acima, é mostrar que, para a análise urbana, especialmente em países periféricos, é imprescindível a contribuição da economia política da urbanização para se entender como o processo de produção do espaço nas metrópoles, seja diretamente pelo capital ou pelo Estado continua, na prática, atendendo essencialmente às necessidades da acumulação e reprodução do capital, em detrimento do espaço da reprodução social. Para o caso brasileiro, em particular, é importante enfatizar a expressão “na prática”, uma vez que se observam desde a Constituição de 1988 tentativas (às vezes bem-sucedidas) de construção de um processo de planejamento e gestão urbanos que, em seus princípios básicos orientados pelo direito à cidade, procura reverter prioridades na ação e nos gastos do Estado, em favor de um espaço urbano socialmente mais justo. No entanto, na prática, especialmente no processo de aplicação de instrumentos de política urbana que poderiam contribuir para esta reversão de prioridades, análises têm identificado, por um lado, a sua insuficiência e/ou fragilidade e, por outro, a concorrência de outras formas de planejar e gerir as cidades, baseadas em intervenções estratégicas, na perspectiva do que Harvey (1996) denomina “empresariamento urbano”.²

² Já existe ampla bibliografia geral e específica que procura avaliar ambas as formas de planejamento urbano no Brasil. Ver, entre outros, Maricato (1994, 2000), Vainer (2000), Compans (2004), Sanchez (1999).

O OBJETO EMPÍRICO: O VETOR NORTE DE EXPANSÃO DA METRÓPOLE DE BELO HORIZONTE

A história do processo de expansão para o chamado Eixo Norte da RMBH mostra que este passa a se materializar, enquanto espaço urbano construído, nos anos de 1940, quando uma série de obras de infraestrutura e empreendimentos econômicos foi realizada em Belo Horizonte e em seu entorno imediato. De acordo com Costa:

Ainda nos anos 1940, a cidade foi irreversivelmente guiada para o norte, através da implantação da Avenida Antônio Carlos e do complexo da Pampulha, e para oeste, através da continuidade da Avenida Amazonas e criação da Cidade Industrial (Costa, 1994, p.56).

A partir deste momento, a metrópole de Belo Horizonte torna-se uma realidade socioespacial, observando-se um crescimento vertiginoso de sua população residente, que passa de pouco mais de 400 mil habitantes em 1950 para mais de quatro milhões em 2000 (Costa; Araújo, 2006, p.37). As mais altas taxas de crescimento populacional da metrópole de Belo Horizonte ocorreram nos anos 1970, quando praticamente todas as maiores metrópoles brasileiras se tornaram o destino de intensos fluxos migratórios (Baeninger, 1992). Este foi um momento em que a economia brasileira passou por intenso processo de modernização industrial e agrícola que resultou não apenas em grandes variações positivas do PIB, mas também na reconfiguração do território em termos socioeconômicos, populacionais e espaciais (Becker, 1991). Os grandes fluxos migratórios para as metrópoles que já vinham sendo observados desde os anos 1950 continuaram nos anos 1970, porém mais intensos e com novas características como maior crescimento da periferia em comparação com o município da capital.

Em Belo Horizonte, tal crescimento em municípios periféricos teve características próprias: uma grande produção dos chamados loteamentos populares, sem as condições mínimas de infraestrutura e de serviços urbanos. Costa (1994) constatou a face perversa do processo descrito: diante do fracasso da política habitacional da época (Sistema Financeiro da Habitação do Banco Nacional de Habitação), os chamados loteadores populares, apesar da precariedade urbana dos lotes que produziam, acabaram por oferecer uma alternativa, quase única, de moradia para amplos segmentos da população de baixa renda que, por meio da compra do lote e da autoconstrução, se estabeleceram na periferia de Belo Horizonte. Em oito dos municípios do Vetor Norte, as taxas anuais de crescimento da população urbana estiveram sempre acima da de Belo Horizonte no período de 1970 a 2000 (Mendonça, 2002, p.52). Foram também mais altas do que as mesmas taxas para a região metropolitana como um todo – um total de 19 municípios no início dos anos 1990.³ Em termos absolutos, a população urbana do conjunto de municípios do Vetor Norte (Mapa 1) passou de pouco abaixo de 80 mil em 1970 para mais de 700 mil em 2000, ou seja, quase decuplicou em um período de apenas 30 anos. Destacam-se neste contexto os municípios Ribeirão das Neves, Sabará, Santa Luzia e Vespasiano – localizados na periferia imediata de Belo Horizonte – pelas altas taxas anuais de crescimento de suas populações urbanas durante o período considerado. De acordo com Costa (1994), Ribeirão das Neves foi o principal alvo dos loteadores populares nos anos 1970 e 1980 na metrópole de Belo Horizonte. A taxa anual de crescimento de sua população urbana foi de 27,23% nos anos 1970.⁴

O resultado desse quadro são áreas urbanas com características de “cidades dormitório” que apresentam uma situação precária quanto à habitação, à infraestrutura e aos serviços urbanos essenciais. Mais de 40% da população ocupada que reside nestes quatro municípios desloca-se diariamente para Belo Horizonte. Em dois deles (Ribeirão das Neves e Sabará), este percentual ultrapassa os 50%. Análises anteriores (Costa; Araújo, 2006) revelam que a maioria dessa força de trabalho que se desloca diariamente é de baixa renda.⁵ Em síntese, a expansão metropolitana na direção do Vetor Norte vem se dando de forma muito rápida e “caleidoscópica”, configurando aquilo que Milton Santos, em várias passagens de sua vasta obra, denomina urbanização incompleta, uma característica comum às metrópoles em países capitalistas periféricos.

Foi no contexto urbano acima descrito que os grandes empreendimentos começaram a ser implantados: a Linha Verde, a Cidade Administrativa de Minas Gerais (CAMG) e, mais recentemente, o ainda em projeto Contorno Viário Norte, além da intenção de transformar o Aeroporto Internacional de Confins em Aeroporto Industrial (Mapa 1).⁶

3 A atual Região Metropolitana de Belo Horizonte, instituída em 2007, é composta de 34 municípios. Boa parte dos 15 municípios que passaram a compor a Região a partir dos anos 1990 tem pouca significação tanto em termos populacionais quanto de processos de conurbação com o núcleo central.

4 Para se ter uma ideia de como este crescimento é extraordinário, uma população dobra em uma década, quando sua taxa anual de crescimento é de 7%.

5 Pesquisa Origem-Destino – Fundação João Pinheiro, 2001/2002.

6 As informações sobre os grandes empreendimentos descritos nesta seção foram obtidas de UFMG/UFRJ, 2008.

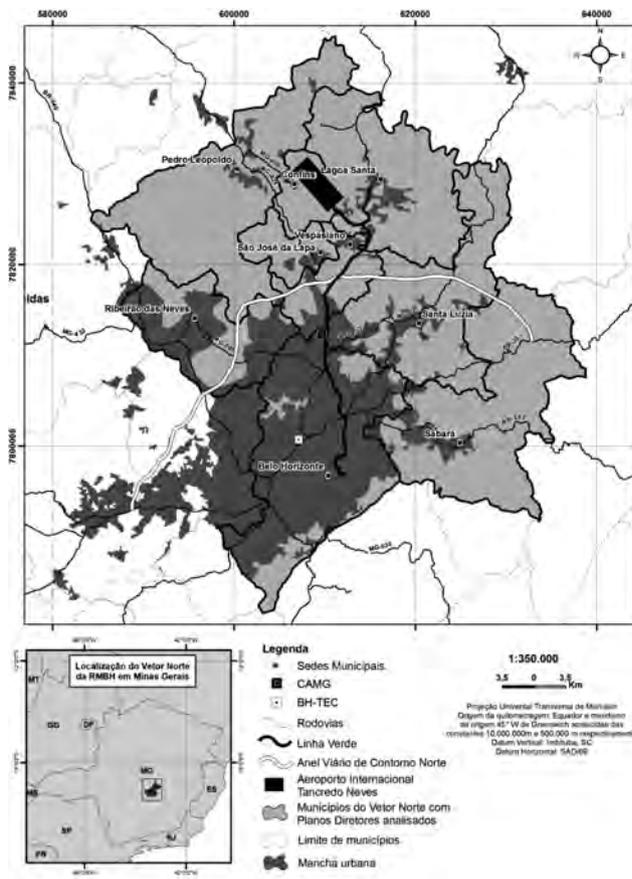
Todos esses quatro empreendimentos foram ou serão objeto dos Estudos de Impacto Ambiental (EIAs) e dos Relatórios de Impacto no Meio Ambiente (RIMA) conforme determinam as leis brasileiras. Por meio deste tipo de análise são estabelecidas condicionantes e exigidas medidas compensatórias e/ou mitigadoras, a partir de avaliação dos estudos e relatórios por parte de conselhos de meio ambiente. No entanto, os estudos e relatórios são muitas vezes orientados por uma visão bastante restrita quanto à identificação dos impactos de natureza socioespacial e política de grandes projetos e empreendimentos no meio ambiente urbano/metropolitano, o que tem resultado em agravamento ou surgimento de novos conflitos entre, de um lado, os processos econômicos e funcionais e, de outro, aqueles relacionados à habitação, especialmente para os segmentos de baixa renda da população.

Por último, existem projetos em elaboração por parte da Secretaria Estadual de Desenvolvimento Econômico (SEDE) e de consultorias internacionais contratadas para tal, voltadas para o planejamento territorial do entorno do Aeroporto Industrial e do Contorno Viário Norte. Parte deste planejamento visa à elaboração de uma estratégia de desenvolvimento econômico baseado na ruptura definitiva da economia industrial metropolitana com os setores tradicionais – centrados no complexo minero-metal-mecânico, estruturado em torno da Fiat Automóveis –, por meio da promoção de investimentos nos setores avançados, como as indústrias aeroespacial, farmacêutica, de biotecnologia, eletrônica e de tecnologia da informação.

Ressalta-se que as empresas de consultoria contratadas pelo governo estadual têm suas sedes em Singapura, o que não deve ser visto como um fato isolado, pois o país se tornou um modelo de planejamento voltado para a intensificação da inserção de territórios nos circuitos produtivos globais (criando o modelo de entrepostos de produção, para além dos tradicionais entrepostos comerciais) através do provimento de infraestrutura tecnológica e de um arcabouço institucional, jurídico e alfandegário propício para tal, inclusive para a China contemporânea. O distanciamento das práticas de planejamento levadas a cabo em Singapura de um paradigma centrado no aprofundamento da democracia também é um aspecto-chave claramente visível tanto no processo de planejamento quanto na definição dos objetivos dos planos.

Os pilares dessa estratégia estariam no incentivo às atividades de pesquisa e desenvolvimento tecnológico, no aumento da produtividade e na forte conexão com o aeroporto industrial como um elemento fomentador do crescimento, fazendo com que este “corredor multimodal” se torne um grande motor das indústrias não tradicionais na economia mineira como um todo. Diversas exigências são colocadas ao setor público para que a estratégia de atração de investimentos seja bem-sucedida: o provimento da infraestrutura e de incentivos fiscais, a formatação de um sistema regulatório e institucional apropriado para a atração de investimentos, assim como ações voltadas para a criação de um ambiente gerador de externalidades positivas para as empresas. Dentre essas ações, destacam-se a disponibilidade de mão de obra qualificada para os novos setores e a adequação do meio para a atração daqueles setores-chave – inclusive em termos de P&D dentro das universidades etc – os quais constituem o chamado *buzz da cidade* (Storper, 1997). A ideia da *zona econômica especial* – um pequeno território com condições legais, tributárias e de condições aduaneiras distintas, geralmente conectado ao circuito da globalização por meio de grandes portos ou aeroportos – também está presente nessa estratégia de crescimento econômico para o vetor norte da RMBH.

Mapa 1 – Vetor Norte de expansão metropolitana de Belo Horizonte



Fonte: Geominas e IGA, compilado por Matheus Marcelo de Pinho Talma, março de 2011.

Um segundo conjunto de projetos para o território do entorno do Aeroporto Industrial de Confins e do futuro Contorno Viário Norte se concentra no planejamento territorial urbano centrado, como no urbanismo modernista da Carta de Atenas, em torno das funções primordiais: *live, work & play*, retirando-se de evidência a função da circulação, que neste caso específico é um elemento estruturante pelo simples fato de o território ser pensado em função da construção do contorno viário, uma via federal de larga capacidade. Abandona-se a perspectiva do *master plan* para se pensar de forma atomizada em núcleos comerciais, residenciais/recreacionais e industriais altamente integrados embora descontínuos ao longo desse território, com densidades variadas e alguma diversidade de uso dentro de cada célula de ocupação, que será pensada com um uso predominante e a presença em menor grau dos demais.

SUPORTE TEÓRICO PARA A ANÁLISE URBANA/METROPOLITANA: UMA BREVE REVISÃO

Topalov (1988), escrevendo sobre a história da pesquisa urbana a partir da experiência francesa, trouxe importante contribuição à crítica da economia política urbana, da qual destacamos duas dimensões. A primeira refere-se ao que o autor identifica como o desaparecimento dos objetos da pesquisa urbana de inspiração marxista/estruturalista a partir de fins dos anos 1980:

Os objetos de pesquisa tais como estavam definidos até aqui [fins dos anos 1980] parecem, de fato, já pertencer ao passado. O crescimento das metrópoles e das antigas regiões industriais, que se acreditava ilimitado, deu lugar à recessão. O projeto planejador, tal como vinha sendo elaborado desde o começo do século, ao mesmo tempo em que se desenvolviam os *Welfare States*, ruuiu. Os movimentos sociais que se acostumou definir como “urbanos” se atenuaram. E assim, os objetos de pesquisa que há dez anos se apresentavam como evidências se descompuseram sob nossos olhos. (Topalov, 1988, p.5)

Apesar de Topalov referir-se à experiência francesa de planejamento e de pesquisa urbanos, ele tem razão ao sugerir que suas conclusões, considerando-se talvez alguma defasagem temporal, poderiam ser válidas para outras formações sociais capitalistas. Importante informar que este texto de Topalov foi escrito e apresentado no Seminário “La investigación urbana en América Latina: caminos recorridos y por recorrer” no Centro de Investigaciones CIUDAD, Quito, no Equador em 1987. O autor assim se manifesta sobre este Seminário:

O balanço que este Seminário vai tirar dos desenvolvimentos latino-americanos mostrará, sem dúvida, importantes diferenças e defasagens. No entanto, a intensidade da circulação de ideias no nosso campo, sem falar de determinantes mais estruturais, me faz pensar que as coisas não devem ser tão radicalmente diferentes cá e lá. (Idem, p.5)

No entanto, especificidades do caso brasileiro e, provavelmente, de outros países latino-americanos, em uma suposta passagem de um regime de produção fordista (incompleto) para a chamada produção flexível, ainda precisam ser mais bem analisadas para se aprofundar no entendimento dos processos de produção e reprodução do espaço urbano e metropolitano. Para isto, apesar de Topalov (1988, p.6) afirmar que “os modelos teóricos elaborados no período precedente estão profundamente abalados” e que os objetos de pesquisa (metrópoles fordista-keynesianas) se descompuseram, as especificidades do caso brasileiro, a exemplo do que revela o caso da RMBH, sugerem a necessidade de que tais afirmações sejam repensadas.

Tais modelos teóricos, de base marxista/estruturalista, identificavam contradições no processo de produção do espaço urbano. Ao mesmo tempo em que as condições gerais de produção (Lojkine, 1981), os efeitos úteis de aglomeração (valores de uso complexos) (Topalov, 1979), o ambiente construído para a produção, a circulação e o consumo (Harvey, 1981) e os meios de consumo coletivo para a reprodução da força de trabalho (Castells, 1983), eram considerados imprescindíveis para o processo de produção e reprodução do capital (urbano industrial), o setor privado não os produzia porque, de acordo com esses autores, eram de longa maturação e, portanto, também de longo retorno do capital empregado, além de serem coletivos, socializados, de uso compartilhado por todos os segmentos do capital produtivo de base urbana. A economia política da urbanização terminava por destacar a prioridade da intervenção do Estado no provimento das condições gerais de produção e reprodução do capital, relegando a um segundo plano a provisão dos meios de consumo coletivo para a reprodução social, a exemplo da habitação de interesse social e de outros meios de reprodução a ela associados.

Uma segunda crítica da economia política da urbanização diz respeito à sua natureza estruturalista, a-histórica, a-espacial e economicista. Ao tratar essencialmente da lógica da acumulação no contexto da produção industrial fordista, tendo a metrópole fordista-

keynesiana como objeto acabado e definitivo, a economia política da urbanização seria insuficiente para entender a urbanização como um processo histórico e que envolve outras contradições de natureza política, que vão além daquelas relacionadas à produção e reprodução do capital em sentido econômico restrito. Daí a necessidade de ir além das abordagens da economia política (Fainstein, 1997), sem, no entanto, esquecer a relevância de sua perspectiva totalizante para a análise da produção do espaço. Entendemos que não se trata de abandonar a economia política da urbanização, mas procurar transcendê-la, especialmente por meio da introdução das dimensões espacial, histórica e política. Esta é a essência da teoria de Lefebvre (1979, 1993, 1999) sobre a produção do espaço e as possibilidades da mudança social a partir da luta pelo resgate do espaço social em um contexto de hegemonia do espaço abstrato. Para isto, é essencial que se entendam as contradições desse espaço abstrato.

Tais contradições se expressam, nas palavras de Lefebvre (1979), no “confronto entre *espaço abstrato*, ou a externalização de práticas econômicas e políticas que se originam com a classe capitalista e o estado; e, *espaço social*, ou espaço de valores de uso produzido pela complexa interação de todas as classes na busca da vida cotidiana” (Lefebvre, 1979, p.290).

“Por causa dessas contradições”, nos diz o autor, “encontramo-nos confrontados com um extraordinário, pouco notado fenômeno: *a explosão de espaços*. Nem o capitalismo nem o Estado podem manter o caótico e contraditório espaço que eles mesmos produziram”. Destas contradições emerge um novo espaço, que Lefebvre denomina *espaço diferencial*. “(...) uma vez que o espaço abstrato tende para a homogeneidade, para a eliminação de diferenças ou particularidades existentes, um novo espaço não pode nascer (ser produzido) a não ser que acentue diferenças” (Lefebvre, 1993, p.52).

Para o autor, o espaço socialista será um *espaço de diferenças*. Parece contraditório. No entanto, Lefebvre não está se referindo à desigualdade, mas a uma diferença que tem por base a *práxis socioespacial*, a luta que procura resgatar o valor de uso do espaço da tendência em transformá-lo unicamente em valor de troca.

Esta segunda crítica da economia política da urbanização é de difícil tratamento empírico. Não há dúvidas, no entanto, sobre o quanto ela é essencial como suporte teórico para analisar os processos socioespaciais observados nas metrópoles de formações sociais da periferia do capitalismo e, com isto, contribuir também para avançar no processo dialético de reflexão em torno da busca de uma aproximação entre teoria e observação empírica (Harvey, 1989).

Esta transcendência da economia política da urbanização constitui, no nosso entendimento, um dos maiores avanços já realizados no desenvolvimento de um suporte teórico de análise do espaço urbano. No entanto, argumentamos que conceitos centrais do enfoque da economia política, a exemplo das *condições gerais de produção*, continuam – em um novo contexto de reestruturação produtiva e de acumulação flexível – sendo essenciais para a análise de manifestações urbanas/metropolitanas como a que temos como objeto empírico neste artigo, apesar de terem sido inspirados em processos socioespaciais característicos da metrópole fordista-keynesiana.

A ACUMULAÇÃO FLEXÍVEL E AS NOVAS CONDIÇÕES GERAIS DE PRODUÇÃO

O conceito de Condições Gerais de Produção (CGP) tem suas origens em Marx, que o definiu como a infraestrutura básica, como transportes e comunicações, sobre a

qual a produção capitalista se assentaria, sendo, portanto, imprescindível ao capitalismo industrial. Mais recentemente, passa-se a incluir dentre as condições gerais de produção elementos indiretamente ligados à acumulação, mas que são essenciais para a (re)produção capitalista, ligados à reprodução da força de trabalho ou aparatos legislativos e institucionais que envolvam a regulação das relações sociais de produção.

Lojkin (1981) amplia e aprofunda o conceito de CGP definido por Marx. Mais vastamente do que Castells (1983), que se restringe à esfera do consumo, Lojkin engloba a esfera da produção em sua definição do urbano, na qual os equipamentos coletivos são considerados necessários não somente à reprodução da força de trabalho, mas também à reprodução ampliada do capital. Como Castells, Lojkin chama também atenção para a baixa lucratividade intrínseca à produção e oferta de infraestrutura urbana, tornando-a pouco atrativa à iniciativa privada, o que exige a ação do Estado no provimento de tais bens coletivos indispensáveis à própria reprodução do capital. Lojkin inclui dentre as condições gerais de produção não só os meios de comunicação e transporte – e os meios de consumo coletivo, como em Castells (1983) –, mas também outros elementos da infraestrutura de produção industrial capitalista, como centros de pesquisa científica, universidades, escolas politécnicas, zonas industriais, centros de comércio, serviços financeiros e de saúde, dentre outros, indicando que a aglomeração urbana é imprescindível para a viabilidade de tais elementos que requerem uma escala mínima de utilização. Nas palavras do autor: “a cidade, a região e os diversos tipos de aglomeração espacial seriam a combinação de infraestruturas em partes indissociáveis, estreitamente complementares, que forneceriam uma base indispensável às diferentes atividades” (Lojkin, 1981, p.158).

A aglomeração urbana seria deste ponto de vista resultado de uma cooperação para cumprir a escala mínima necessária ao provimento das CGP e, portanto, diminuir custos de capital. O caráter coletivo de todos os elementos componentes das CGP, que os diferem de meios de consumo individual, se baseia, segundo o autor, no fato de que o seu valor de uso é coletivo “no sentido de que se dirige não a uma necessidade particular de um indivíduo, mas a uma necessidade social que só pode ser satisfeita coletivamente” (Lojkin, 1981, p.132). Há uma dificuldade de se agrupar tais bens coletivos ao lado de mercadorias individuais, devido também à difícil indivisibilidade e mobilidade: “os meios de consumo coletivo têm enfim a característica de não possuir valores de uso que se coagulem em produtos materiais separados, exteriores às atividades que os produziram” (Lojkin, 1981, p.134). Deste modo, certas CGP só se concretizam com as economias de escala no nível metropolitano, não somente no que diz respeito à importância da aglomeração em termos quantitativos (para se reduzir os custos fixos *per capita*), mas também qualitativos, como proposto por Jane Jacobs (1969), ou seja, a aglomeração enquanto estimuladora da diversidade de atividades e da criação de novas atividades, aprofundando a especialização na divisão social do trabalho.

As condições gerais de produção na industrialização contemporânea se alteram em relação ao padrão fordista tal qual abordado por Lojkin. A conformação das principais áreas metropolitanas brasileiras foi bastante associada a este processo (abandonado antes de sua maturação) de construção do regime de acumulação fordista no país. Naquele contexto, tratava-se de reunir no processo de metropolização diversas condições de infraestrutura urbana essenciais para a indústria – princípio que permanece em voga, porém com algumas diferenças. O novo regionalismo e o planejamento regional estratégico baseado neste paradigma relacionam-se com o regime de acumulação flexível no sentido de que esta forma de se pensar a organização do espaço prepara os territórios para a competição,

seja na atração de investimentos, ou no acesso bem-sucedido a determinados mercados, buscando criar *vantagens competitivas territoriais* por meio da atuação do Estado e em função das exigências da produção industrial. As condições gerais de produção permanecem com um papel fundamental no sentido de que elas reúnem não somente os elementos infraestruturais procurados ou *exigidos*, mas também aparatos institucionais, legais e de apoio à produção, seja nas universidades ou nos centros de apoio à pesquisa. Neste sentido há uma continuidade com o padrão anterior pautado pela acumulação fordista e uma série de rupturas que serão apontadas adiante.

Uma primeira característica das condições gerais de produção atuais é a inserção da produção atomizada em circuitos de produção, distribuição e consumo organizados na escala global (Dicken, 1992). Deste modo, o acesso ágil a equipamentos como portos, portos-secos e aeroportos industriais, os quais permitem a interligação com a escala global, é uma exigência fundamental. Cria-se aí uma vantagem locacional, bastante presente no discurso dos planejadores do desenvolvimento regional atual, em torno destes equipamentos, principalmente os aeroportos, que se tornam aeroportos industriais por meio de grandes reformas estruturais que ampliam suas capacidades e, sobretudo, pelo planejamento de áreas adjacentes voltadas para a produção industrial. Acrescente-se a isto a concessão de uma série de condições fiscais diferenciadas, sobretudo nas tarifas (reduzidas ou isentas) de importação de insumos, e em formas diversas de incentivo à exportação.

A primazia das exportações no caso brasileiro é outro ponto fundamental, muito interligado ao regionalismo neoliberal, no sentido de que a pauta produtiva de determinada região se concentra nas suas vantagens comparativas, pouco importando a natureza qualitativa do seu processo produtivo. Entretanto, outra linha bastante presente no próprio planejamento regional estratégico do desenvolvimento defende uma ruptura com a concentração da pauta produtiva nos setores competitivos, buscando maior diversificação da produção, voltada principalmente para os setores de alta tecnologia. Este é justamente o segundo aspecto central das condições gerais de produção da industrialização contemporânea: a criação de externalidades positivas na região tendo como norte o progresso tecnológico, que a indústria capturaria em seu benefício em termos de produtividade e ganhos de escala e escopo. Criam-se assim novas vantagens competitivas em outros setores a partir do progresso tecnológico externo às firmas e praticado na região como um todo.

Considerando o fato de que existe em curso uma retomada do planejamento metropolitano em alguns casos no Brasil (sendo emblemático e bastante ilustrativo o caso de Belo Horizonte) e como as regiões metropolitanas já inseridas em um processo de industrialização em estágio mais avançado tendem a reunir diversas das condições gerais de produção ligadas ao regime de acumulação anterior, tem-se aí uma tendência de que o planejamento metropolitano do desenvolvimento econômico passe a se pautar pela atualização destas condições de produção em função das novas exigências: o acesso ágil aos mercados (fornecedores e consumidores) e os centros de pesquisa, desenvolvimento e inovação. Estes tendem a ser externos às firmas, e têm o papel de estimular um meio socioespacial que tem a inovação tecnológica como subproduto diretamente incorporado pelas empresas.

Um ponto de continuidade importante em relação às características das condições gerais de produção anteriores é a primazia do provimento destes elementos infraestruturais e institucionais por parte do Estado em detrimento da infraestrutura urbana voltada para a reprodução social, seja em habitação, saúde ou educação públicas, em transportes ou saneamento básico. Como a acumulação capitalista se transforma qualitativamente

ao longo de seus diversos ciclos (de acordo com o alcance e a profundidade das crises que geram novos ciclos de acumulação), existe aí uma tendência de que a atuação do Estado no provimento das condições gerais de produção retorne periodicamente a uma condição de defasagem em relação às exigências. Soma-se a este ponto o fato de que o pós-fordismo (que enquanto processo é inseparável da globalização) inaugura uma nova relação da acumulação com o território, em que a fluidez é praticada em novas escalas, cuja implicação é a competição incessante e cada vez mais aprofundada entre os territórios. Como colocado acima, isso exige justamente o provimento de determinadas condições em função do imperativo absoluto do desenvolvimento territorial pautado pela atração de investimentos.

Neste sentido, assiste-se a uma reprodução do discurso da *economia do efeito cascata*, segundo a qual os ganhos em termos de crescimento econômico (alavancado inclusive pelos ganhos de produtividade propiciados pelo progresso tecnológico) facilmente proveriam a renda necessária para a melhoria do espaço da reprodução coletiva por meio do planejamento urbano e regional. Em outras palavras, trata-se de “crescer o bolo para depois dividi-lo”, em uma versão atualizada e sofisticada de discursos bem conhecidos, aplicada ao planejamento regional.

Em termos territoriais, as novas condições gerais de produção são pensadas de forma relativamente isolada, criando circuitos fechados através da infraestrutura avançada concentrada em pequenas porções do território e interligadas por vias de trânsito rápido. Há uma relação entre este formato pontual e atomizado de produção do espaço metropolitano e alguns processos metropolitanos contemporâneos elencados por Soja (2000), como a *exopolis*, e a cidade industrial pós-fordista. No contexto da urbanização brasileira e de outras formações sociais periféricas, este padrão espacial acentua a fragmentação socioespacial existente, ao ignorar as tendências inerentes à metropolização marcada pela incompletude dos processos e do espaço seletivamente produzido, nos termos de Milton Santos. Trata-se aí de uma nova rodada na produção de espaços derivados em forte conexão externa e fraca sintonia com o passivo e as urgências do ambiente construído resultante de padrões (descontínuos) anteriores. Há um conflito em potencial com o planejamento democrático pautado pela inversão de prioridades, que se soma ao problema da ausência total de garantias de que os efeitos multiplicadores (que dependem da efetiva atração de investimentos) serão de fato cumpridos.

Uma ampla crítica a projetos de desenvolvimento regional, em países periféricos, excessivamente voltados para a esfera produtiva (seja em estratégias de substituição de importações ou por meio do estímulo à especialização setorial voltada para o incremento das exportações que viria a se tornar o paradigma neoliberal) é elaborada por John Friedmann (1988). Nesse planejamento para o desenvolvimento econômico, Friedmann identifica a separação radical entre o espaço vivido e o espaço da produção como algo que se manifesta de forma mais acentuada nos países periféricos, o que é coerente com a lógica por trás da produção de espaços derivados, enquanto espacialidades inerentemente sujeitas a núcleos de comando e controle que lhes são exteriores. Friedmann propõe que:

Duas geografias constituem juntas uma ‘unidade de opostos’ que chamo de *espaço da vida* e *espaço econômico*. Embora ambos sejam necessários para a sustentação das sociedades modernas, eles inerentemente entram em conflito um com o outro. Ao longo dos dois últimos séculos, o espaço econômico tem subvertido, invadido e fragmentado os espaços da vida de indivíduos e comunidades (Friedmann, 1988, p.96).

A produção do espaço na periferia tendeu, durante as fases de crescimento econômico mais acelerado ao longo do século XX, a privilegiar os espaços econômicos (Lencioni, 2007). Gerou-se uma rede de infraestrutura e equipamentos diretamente ligados à esfera da produção em suas diversas escalas, que coexistem com os espaços da vida – os quais permanecem fora deste circuito de modernização seletiva – sob formas diversas. A necessidade de ampla atualização deste aparato territorial diretamente voltado para o apoio à acumulação e sua integração a outras escalas se re-apresenta inúmeras vezes ao longo da história destas economias heterônomas, permanecendo os espaços da vida submetidos ao planejamento voltado para os espaços econômicos, colhendo benefícios residuais e muitas vezes tendo seu espaço re-estruturado a partir de padrões impostos de cima para baixo.

REFLEXÕES E CONSIDERAÇÕES FINAIS

Observações empíricas sobre intervenções recentes do Estado na produção do espaço na metrópole de Belo Horizonte, especialmente a implementação de grandes projetos urbanos acima descritos, evidenciam que os princípios da economia política da urbanização são imprescindíveis como suporte teórico para a análise de manifestações urbanas dessa natureza. Os investimentos do Estado nesses grandes empreendimentos têm significado, de fato, a produção de um espaço de suporte ao processo de acumulação – as condições gerais de produção – sem levar em conta as suas consequências em termos de impactos negativos para a reprodução social ampliada. Tais investimentos têm favorecido o lucro privado, por um lado, porque proveem o capital desvalorizado e materializado no ambiente construído e, por outro lado, porque têm permitido que a iniciativa privada se aproprie da valorização fundiária decorrente desses investimentos. Trata-se de uma constatação óbvia, mas que precisa ser explicitada para o entendimento das contradições inerentes ao processo de produção do espaço.

As decisões que as administrações do estado de Minas Gerais e dos municípios metropolitanos vêm tomando na busca de inserção da metrópole e das localidades nos processos de globalização econômica, e da reestruturação e da flexibilização produtivas (Harvey, 1992; Dicken, 1992; Costa, G. 2003; Pacheco, 2006), enquadram-se no que foi acima exposto. Observa-se uma tendência em tais iniciativas administrativas – planejamento, gestão, implantação de políticas setoriais etc. – à orientação pelos pressupostos dos chamados planejamento e gestão estratégicos, associados ao marketing das cidades (Harvey, 1996; Sanchez, 1999; Vainer, 2000; Compans, 2004). A natureza estratégica de tais iniciativas torna-se mais evidente diante das percepções de possibilidades de inserção global decorrentes da implantação dos grandes empreendimentos de base territorial e da promoção de investimentos nos setores tecnologicamente avançados, como as indústrias aeroespacial, farmacêutica, de biotecnologia, eletrônica e de tecnologia da informação.

Reafirmou-se, então, que a metrópole de Belo Horizonte reúne características específicas que, somadas à problemática geral associada aos processos de urbanização e metropolização no Brasil, permite-nos considerá-la como um excelente objeto empírico para a análise de processos socioespaciais urbanos típicos das formações sociais capitalistas periféricas. Tanto as permanências historicamente construídas, quanto os novos processos socioespaciais observados sugerem que, para sua análise e entendimento, são essenciais os pressupostos da economia política da urbanização, especialmente aqueles sobre as formas de estabelecimento de prioridades nas ações do Estado no capitalismo.

Constata-se ainda que o conceito de condições gerais de produção, central no enfoque da economia política urbana, vem também sendo ampliado para abranger novos suportes físicos e instituições necessários ao novo padrão de desenvolvimento econômico que se vislumbra para o vetor norte da RMBH.

Não se trata neste caso de transcendência do conceito de condições gerais de produção nos termos propostos pela abordagem lefebvriana. Trata-se sim de uma ampliação do conceito, mas ainda dentro dos mesmos pressupostos da economia política da urbanização, que vê a ação do Estado na produção do espaço priorizando a acumulação em detrimento da reprodução social ampliada, como era de se esperar neste momento em que a globalização, a acumulação flexível e o moribundo neoliberalismo vêm contribuindo de forma significativa para a adoção de ações estatais estratégicas de competição – do que é exemplo o empresariamento urbano – entre os lugares em suas diversas escalas.

Em um contexto mais amplo, Peter Brand em artigo sobre a globalização liberal e a escala urbana na América Latina, apresenta uma excelente análise sobre o papel de novas lideranças políticas locais nos processos de transformação urbana. Segundo ele:

É certo que, na América Latina, os caciques políticos regionais, as lideranças surgidas com a indústria tradicional e a propriedade da terra se mesclaram e cederam terreno a outros grupos elitistas menos visíveis e menos comprometidos territorialmente. A representação política de seus interesses é, hoje em dia, menos personalizada e mais tecnocrática, concretizando-se através de organizações corporativas capazes de articular e mobilizar os interesses das empresas multinacionais, a indústria local moderna e o setor financeiro, etc., em processos mais complexos de transformação urbana. Esta tecnocratização do poder das elites contribui não somente para a orientação técnica da política urbana em função dos seus próprios interesses de competitividade, mas também implica e requer, na chefia da administração municipal, um novo tipo de líder político urbano, ao mesmo tempo “global” e “local”, “culto” e “popular”, “democrata” e “audaz”, enfim, uma espécie de “mago” capaz de assumir a difícil gestão das contradições da cidade em tempos de neoliberalismo (Brand, 2008, p.18).

Os exemplos de estratégias urbanas que Brand desenvolve sobre as quatro maiores cidades colombianas – Bogotá, Medellín, Cali e Barranquilla – revelam semelhanças com o caso da RMBH, especialmente em relação a este “novo tipo de líder político urbano”, observado de forma geral na América Latina. No caso da RMBH, tal perfil encaixa-se perfeitamente nos dirigentes estadual (Minas Gerais) e municipal (Belo Horizonte) que foram os principais protagonistas das transformações e reestruturações urbano-metropolitanas no início deste século, as quais constituem o objeto empírico da presente análise.

Pode-se dizer que tais estratégias estão certamente em consonância com o receituário de certezas e propostas absolutas contidas em Castells e Borja (1996) que propõe o papel de atores políticos para as cidades, especialmente da América Latina, para o que são determinantes o planejamento estratégico e o *marketing* urbano. Em síntese, os autores justificam a necessidade do planejamento estratégico a partir de alguns pressupostos, entre eles, a sensação de crise aguda, no contexto da globalização, a necessidade de parceria entre atores públicos e privados, e o consenso público, o qual Vainer (2000), em sua avaliação crítica deste tipo de estratégia, denomina patriotismo de cidade. Como condição para o sucesso das intervenções estratégicas, Castells e Borja propõem que é essencial uma liderança política empreendedora, personalizada na figura do prefeito. Enfim, trata-se de uma

condição semelhante àquela identificada por Brand (2008) para os casos colombianos e por nós para o caso de Belo Horizonte e sua região metropolitana, nos quais o papel de novos empreendedores urbanos tem sido estratégico para a criação das novas condições gerais de produção e reprodução ampliada do capital visando a inserção dessas localidades no ambiente econômico globalizado e competitivo.

Os líderes políticos podem ser novos, mas a estratégia de produção do espaço nos termos identificados pelas análises baseadas nos pressupostos da economia política da urbanização continua sem alterações significativas em relação ao processo de produção de um espaço abstrato que é ao mesmo tempo homogêneo, no que diz respeito às necessidades da acumulação, e fragmentado e segregado do ponto de vista das necessidades da reprodução social ampliada.

Daí, a importância da transcendência proposta por Lefebvre (1993), ao introduzir a possibilidade de mudança pela *práxis* socioespacial, tirando o caráter de inexorabilidade do favorecimento da acumulação no processo de provisão das condições gerais de produção. Em síntese, a crítica e a transcendência dos pressupostos da economia política da urbanização, especialmente por meio da introdução das dimensões espacial, histórica e política na análise, são essenciais para se avançar no entendimento das contradições inerentes à produção do espaço urbano em formações sociais da periferia do capitalismo. Isso está na essência da teoria de Henri Lefebvre (1979, 1993) sobre a produção do espaço e as possibilidades da mudança social a partir da luta cotidiana pelo resgate do espaço social em um contexto de tendência à hegemonia do espaço abstrato. Somam-se a estas contribuições de Lefebvre, entre outras, as reflexões sobre a dialética socioespacial de Ed Soja (1993), boa parte da obra de Milton Santos (1994, 1996), especialmente aquela sobre o território usado, o espaço geográfico, e as possibilidades da luta cotidiana a partir do lugar, além da importante contribuição de Doreen Massey (1994, 2000) sobre a necessidade de se partir das relações sociais de produção e reprodução para se entender um conceito aberto e ampliado de lugar. Tais contribuições teóricas constituem importante suporte para a reflexão e o pensamento críticos sobre as possibilidades da práxis urbana de emancipação social em formações sociais periféricas. No entanto, não se pode esquecer que as “velhas” contradições identificadas pela economia política da urbanização – como aquelas relacionadas às formas de estabelecimento de prioridades nas ações e nos investimentos do Estado na produção do ambiente construído – continuam presentes conforme mostraram as análises sobre nosso objeto empírico.⁷

Diante disso, tornam-se mais complexas as ações de gestão e de planejamento urbanos e metropolitanos, especialmente no que diz respeito ao estabelecimento de prioridades. Outras análises sobre o Vetor Norte de expansão da metrópole de Belo Horizonte também têm mostrado a mesma tendência a priorizar investimentos e gastos de recursos públicos que favorecem a produção do espaço da acumulação, espaço abstrato ou da expropriação social, relegando a um segundo plano problemáticas metropolitanas/urbanas centrais como a da habitação de interesse social.

Associadas a esta problemática central da habitação são também negligenciadas as questões dos efeitos perversos da dinâmica do capital imobiliário em geral, da regularização fundiária, da criação de emprego e renda, além dos transportes e da mobilidade urbanos, entre outros aspectos da dimensão territorial do processo de metropolização, fundamentais para a reprodução social.

Também, a atual política urbana brasileira, que vem se estruturando com algum sucesso desde a promulgação da Constituição Federal de 1988 e do Estatuto da Cidade

⁷ Esta discussão está ainda incompleta. Ela faz parte de um conjunto de análises em andamento no processo de desenvolvimento de projeto de pesquisa financiado pelo CNPq e intitulado “A produção do espaço na metrópole de Belo Horizonte: grandes empreendimentos, planejamento e políticas públicas” (iniciado no 1º trimestre de 2009). No entanto, reflexões sobre esta questão já foram desenvolvidas em Costa (1991, 2005).

em 2001, tem revelado suas fragilidades. Em conjunto com a obrigatoriedade de planos diretores para os municípios com população acima de 20 mil habitantes e para todos aqueles pertencentes a regiões metropolitanas institucionalizadas, o Estatuto da Cidade estabelece uma série de instrumentos que, orientados pelo princípio da função social da propriedade fundiária urbana e da cidade, têm como objetivo a produção socialmente mais justa dos espaços urbanos. No entanto, na prática, fragilidades dos instrumentos diante da complexidade dos espaços urbanos bem como das contradições inerentes à produção e reprodução desses espaços, têm se interposto à possibilidade de se caminhar na direção do direito à cidade via planejamento e gestão urbanos. Isto se torna ainda mais claro para o caso de municípios metropolitanos devido à intrincada problemática socioespacial de áreas urbanas conurbadas e pertencentes a jurisdições territoriais diferentes.

Observe-se, por exemplo, as conclusões a seguir sobre a questão habitacional apresentadas por estudos⁸ recentes sobre os planos diretores de municípios metropolitanos na RMBH:

As leituras dos planos diretores e as análises dos macro-zoneamentos propostos revelam dificuldades no tratamento da questão habitacional no Vetor Norte. Há uma quase generalizada intenção, expressa nos novos instrumentos de planejamento e gestão urbanos dos municípios limítrofes de Belo Horizonte, de evitar que seus territórios continuem sendo local de extensão da urbanização periférica de baixa qualidade sociourbanística e ambiental, especialmente na forma de parcelamentos e conjuntos habitacionais para população de baixa renda (UFMG/UFRJ, 2008 – vol. IV, p.38).

Esses mesmos estudos mostram que, por outro lado, “a quantidade de terras destinadas à expansão urbana, logo passíveis de parcelamento e edificação, é extremamente elevada no conjunto dos municípios”. No entanto, não seriam parcelamentos para atender às demandas por habitação de interesse social, e sim uma forma de expansão urbana que “busca mimetizar a expansão elitizada da região sul da metrópole, constituída por parcelamentos do solo com acesso restrito – os chamados condomínios fechados –, por empreendimentos imobiliários mais complexos, mistos de residência e complexos terciários de várias naturezas” (p. 38), entre outros. São iniciativas privadas apoiadas por incentivos fiscais e pelas reestruturações urbanas analisadas neste artigo e que também irão requerer outros grandes investimentos em infraestrutura por parte das administrações locais.

Os estudos identificaram ainda que propostas voltadas para suprir a demanda habitacional de baixa renda são muito tímidas diante dos problemas identificados e, além disso, dependendo da forma em que forem implementadas, podem resultar em processo de gentrificação, uma vez que, diante dos investimentos em grandes empreendimentos, já são observadas no Vetor Norte valorizações imobiliárias reais e especulativas, que dificultam a permanência na área dos segmentos de baixa renda da população.

As evidências acima descritas constituem apenas alguns exemplos do que vem acontecendo ou pode ocorrer no Vetor Norte de expansão da metrópole de Belo Horizonte e provavelmente em outras aglomerações urbanas brasileiras e latino-americanas. No entanto, são suficientes para mostrar que mesmo diante de avanços recentes e ditos progressistas na política urbana, as contradições associadas à produção do espaço urbano – identificadas pelas abordagens da economia política da urbanização e da teoria lefebvriana do espaço – continuam dando origem a e/ou ampliando conflitos socioterritoriais graves e de difícil superação.

8 Tratam-se de estudos de assessoria técnica prestada por professores das Universidades Federais de Minas Gerais e do Rio de Janeiro à Prefeitura de Belo Horizonte, na forma de projeto de extensão universitária. Exploram-se apenas algumas das conclusões desses estudos, que são de divulgação restrita.

Geraldo Magela Costa é doutor em Geografia; professor associado do Programa de Pós-Graduação em Geografia-UFMG; pesquisador do CNPQ. Email: gemcosta.bhz@terra.com.br.

Felipe Nunes Coelho Magalhães é economista; mestre em Geografia pelo Programa de Pós-Graduação em Geografia-UFMG. Email: felmagalhaes@gmail.com.

Artigo recebido em fevereiro de 2011 e aprovado para publicação em abril de 2011.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- BAENINGER, R. O processo de urbanização no Brasil: características e tendências. In: BOGUS, L. M. M., WANDERLEY, L. E. W. (Orgs.) *A luta pela cidade em São Paulo*. São Paulo: Cortez Editora, p.11-28, 1992.
- BECKER, B. Modernidade e gestão do território no Brasil: da integração nacional à integração competitiva. *Espaço e Debates*. Ano XI, v.32. São Paulo, NERU, p.47-56, 1991.
- BRAND, P. C. A globalização liberal e escala urbana – perspectivas latino-americanas. *Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais*, v. 10, n.1, p.9-28, maio 2008.
- CASTELLS, M. *A questão urbana*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1983.
- CASTELLS, M.; BORJA, J. As cidades como atores políticos. *Novos Estudos*, n.45. São Paulo: CEBRAP, p.152-66, julho 1996.
- COMPANS, R. Plano diretor: entre a reforma urbana e o planejamento estratégico. In: SCHICCI, M.C.; BENFATTI, D. (Orgs.) *Urbanismo: Dossiê São Paulo – Rio de Janeiro*. Campinas: PUCCAMP/PROURB, p.199-212, 2004. (edição especial de Oculum Ensaio: Revista de Arquitetura e Urbanismo).
- COSTA, G. M. Teorias socioespaciais: diante de um impasse? *Etc...espaço, tempo e crítica*, n.2, v.1, julho-setembro, 2007. Disponível em: <<http://www.uff.br/etc>>. Acesso em: 28 fev. 2011.
- _____. Análise de processos socioespaciais: contribuições metodológicas a partir da teoria e de resultados de pesquisas. *Geographia*, v.13, p.29, 2005.
- _____. Conseqüências socioespaciais de grandes projetos industriais: o caso da Fiat Automóveis, Betim/Região Metropolitana de Belo Horizonte. In: GONÇALVES, M. F.; BRANDÃO, C. A.; GALVÃO, A. C. (Eds.) *Regiões e cidades, cidades nas regiões*. O desafio urbano-regional. São Paulo: Editora UNESP/ANPUR, p.449-64, 2003.
- _____. Teoria, pesquisa, problemas e planejamento urbanos no Brasil. *Análise & Conjuntura*. Belo Horizonte, Fundação João Pinheiro, v.6, n.1, p.48-58, 1991.
- COSTA, G. M.; ARAÚJO, C. E. A expressão socioeconômica e espacial da dinâmica ocupacional na Região Metropolitana de Belo Horizonte. In: COSTA, H. S. M. (Org.) *Novas periferias metropolitanas – a expansão metropolitana em Belo Horizonte: dinâmica e especificidades no Eixo Sul*. Belo Horizonte: Editora C/Arte, p.35-46, 2006.
- COSTA, G. M.; PACHECO, P. D. Planejamento urbano no ambiente metropolitano: o caso do município de Nova Lima na Região Metropolitana de Belo Horizonte. In: COSTA, H. et al. *Novas periferias metropolitanas*. Belo Horizonte: C/Arte, p.125-39, 2006.
- COSTA, H. S. M. Habitação e produção do espaço em Belo Horizonte. In: MONTE-MÓR, R. L. (Coord.) *Belo Horizonte: espaços e tempos em construção*. Belo Horizonte: PBH/CEDEPLAR, p.51-77, 1994.
- _____. Natureza, mercado e cultura: caminhos da expansão metropolitana de Belo Horizonte. In: MENDONÇA, J. G. ; GODINHO, M. H. L. (Org.) *População, espaço e gestão na metrópole: novas configurações, velhas desigualdades*. Belo Horizonte: Editora PUCMINAS, p.159-79, 2003.
- DICKEN, P. *Global shift; the internationalization of economic activity*. New York/London: The Guilford Press, 1992.
- FAINSTEIN, S. Justice, politics and the creation of urban space. In: MERRIFIELD, A.; SWYNGEDOUW, E. 1997. *The urbanization of injustice*. New York: New York University Press, p.18-44, 1997.

- FRIEDMANN, J. *Life space and economic space: essays in third world planning*. New Jersey: Transaction Publishers, 1988.
- HARVEY, D. Do gerenciamento ao empresariamento: a transformação urbana no capitalismo tardio. *Espaço & Debates*, n. 39, ano XVI. São Paulo: NERU, p. 48-64, 1996.
- _____. *The urban experience*. Baltimore: The Johns Hopkins University Press, 1989.
- _____. The urban process under capitalism. In: DEAR, M.; SCOTT, A. J. (Eds.) *Urbanization and urban planning in capitalist societies*. New York, Methen and Co., p.91-122, 1981.
- _____. *Condição pós-moderna*. São Paulo: Edições Loyola, 1992.
- LEFEBVRE, H. *A revolução urbana*. Belo Horizonte: Editora UFMG, 1999.
- _____. *The production of space*. Oxford: Blackwell, 1993.
- _____. Space: social product and use value. In: FREIBERG, J. (Ed.) *Critical sociology: European perspective*. New York: Irvington Publishers, 1979.
- LENCIONI, S. *Condições gerais de produção: um conceito a ser recuperado para a compreensão das desigualdades de desenvolvimento regional*. In: IX Coloquio Internacional de Geocrítica – Porto Alegre: UFRGS, 2007. Disponível em <<http://www.ub.es/geocrit/9porto/lencioni.htm>>. Acesso em: setembro de 2009.
- LOJKINE, J. *O estado capitalista e a questão urbana*. São Paulo: Martins Fontes, 1981.
- LUME, *Estudo de impacto ambiental*: Centro Administrativo do Estado de Minas Gerais, v.1. Lume: Belo Horizonte, 2006.
- MARICATO, E. As ideias fora do lugar e o lugar fora das ideias. In: ARANTES, O. et al. *A cidade do pensamento único: desmanchando consensos*. Petrópolis: Vozes, p.121-92, 2000.
- _____. Reforma urbana: limites e possibilidades – uma trajetória incompleta. In: RIBEIRO, L. C. Q.; SANTOS JR., O. (Orgs.) *Globalização, fragmentação e reforma urbana: o futuro das cidades brasileiras na crise*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, p.309-25, 1994.
- MASSEY, D. Um sentido global de lugar. In: ARANTES, A. 2000. *O espaço da diferença*. Campinas: Papyrus Editora, p.176-85, 2000.
- _____. *Space, place and gender*. Minneapolis: University of Minneapolis Press, 1994.
- MENDONÇA, J. G. *Segregação e mobilidade residencial na Região Metropolitana de Belo Horizonte*. Tese de doutorado. Rio de Janeiro: IPPUR/UFRJ, 2002.
- MONTE-MÓR, R. L. Outras fronteiras: novas espacialidades na urbanização brasileira. In: CASTRIOTA, L. B. (Org.) *Urbanização brasileira: redescobertas*. Belo Horizonte: Editora C/ Arte, p.260-71, 2003.
- _____. Urbanização extensiva e lógicas de povoamento: um olhar ambiental. In: SANTOS, M.; SOUZA, M. A.; SILVEIRA, M. L. 1994. *Território, globalização e fragmentação*. São Paulo: HUCITEC/ANPUR, p.169-81, 1994.
- SÁNCHEZ, F. Políticas urbanas em renovação: uma leitura crítica dos modelos emergentes. *Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais*, n. 1, maio-nov. Campinas, ANPUR, p.115-32, 1999.
- SANTOS, M. *A natureza do espaço: técnica e tempo – razão e emoção*. São Paulo: HUCITEC, 1996.
- _____. O retorno do território. In: SANTOS, M. et al. (Org.) *Território: globalização e fragmentação*. São Paulo: HUCITEC/ANPUR, p.15-20, 1994.

SOJA, E. *Postmetropolis: critical studies of cities and regions*. Oxford and Malden: Blackwell Publishers, 2001.

_____. *Geografias pós-modernas: a reafirmação do espaço na teoria social crítica*. Rio de Janeiro: Zahar, 1993.

TOPALOV, C. Fazer a história da pesquisa urbana: a experiência francesa desde 1965. *Espaço e Debates*. Ano VIII, v.1, n.23, p.5-30, 1988.

_____. *La urbanization capitalista: algunos elementos para su análisis*. Mexico: Editorial Edicol Mexico, 1979.

UFMG/UFRJ. *Estudos sobre os impactos oriundos de iniciativas localizadas no Eixo Norte da RMBH e definição de alternativas de desenvolvimento econômico, urbano e social para o município de Belo Horizonte – Relatório Final* (Volume III – Avaliação dos impactos relativos aos projetos com influência na dinâmica de desenvolvimento do município de Belo Horizonte; Volume IV – Análise comparativa dos Planos Diretores do Vetor Norte da RMBH: a dimensão territorial), 2008. (Divulgação restrita).

VAINER, C. B. Pátria, empresa e mercadoria: notas sobre a estratégia discursiva do Planejamento Estratégico Urbano. In: ARANTES, O.; VAINER, C.; MARICATO, E. *A cidade do pensamento único: desmanchando consensos*. Petrópolis: Vozes, p.75-103, 2000.

A B S T R A C T *The article addresses the contemporary production of metropolitan space in peripheral social formations. Having the recent metropolitan expansion of Belo Horizonte, in the state of Minas Gerais, in Brazil, as a basic reference, some concepts of the so-called political economy of urbanization are revisited, shedding new light onto the discussions concerning the “general conditions of production” (GCP). At first, the economic and socio-spatial processes behind the formation of the metropolis of BH are summarized, highlighting those which are more recent and related to the so-called Northern Axis of metropolitan expansion, which is driven by public investments. Afterwards, the article brings a brief revision of the theoretical framework selected for the urban/metropolitan analysis, using Henri Lefebvre’s contributions on the production of space in order to transcend the concepts of the political economy of urbanization. The third section aims to contribute to an update of this theoretical framework – especially regarding the idea of the GCP – to the current context. Finally, these theoretical considerations are condensed, indicating the need to consider both the basic assumptions of the political economy of urbanization and its transcendence for a proper understanding of recent urbanization and metropolitanization processes in Brazil.*

K E Y W O R D S *Belo Horizonte; Latin America; metropolitan space; space production; urban entrepreneurship; urban political economy.*