

PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DE MINAS GERAIS
Instituto de Ciências Humanas - Departamento de Geografia

Daniel da Silva

Davi Lourenço Cruz

Fatima Milian Rodrigues Costa

Fernanda Cristina Bonela de Almeida

Gabriella Vasconcellos Alves de Souza

Laiza Lorraine Oliveira Silva

Luis Gustavo Vimieiro da Silva

Yuri Martins Nunes

**ARENA MRV (BELO HORIZONTE/M.G.):
uma análise socioespacial das transformações ocasionadas
pelo novo empreendimento na área do entorno**

Belo Horizonte

2023

Daniel da Silva
Davi Lourenço Cruz
Fatima Milian Rodrigues Costa
Fernanda Cristina Bonela de Almeida
Gabriella Vasconcellos Alves de Souza
Laiza Lorraine Oliveira Silva
Luis Gustavo Vimieiro da Silva
Yuri Martins Nunes

**ARENA MRV (BELO HORIZONTE/M.G.):
uma análise socioespacial das transformações ocasionadas
pelo novo empreendimento na área do entorno**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Curso de Geografia da Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais, como requisito parcial para a obtenção do título de bacharel em Geografia.

Orientadora: Profa. Ma. Magda Maria Diniz Tezi

Belo Horizonte

2023

Daniel da Silva
Davi Lourenço Cruz
Fatima Milian Rodrigues Costa
Fernanda Cristina Bonela de Almeida
Gabriella Vasconcellos Alves de Souza
Laiza Lorraine Oliveira Silva
Luis Gustavo Vimieiro da Silva
Yuri Martins Nunes

**ARENA MRV (BELO HORIZONTE/M.G.):
uma análise socioespacial das transformações ocasionadas
pelo novo empreendimento na área do entorno**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Curso de Geografia da Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais, como requisito parcial para a obtenção do título de bacharel em Geografia.

Orientadora: Profa. Ma. Magda Maria Diniz Tezi

Área de concentração: Análise Territorial.

Profa. Ma. Magda Maria Diniz Tezi – PUC Minas (Orientadora)

Profa. Dra. Ana Márcia Moreira Alvim – PUC Minas (Banca Examinadora)

Profa. Ma. Juliana de Lima Caputo – PUC Minas (Banca Examinadora)

Prof. Me. Marcelo Eduardo Zanetti – PUC Minas (Banca Examinadora)

Belo Horizonte, 13 de Dezembro de 2023.

“[...] O espaço é político e ideológico. É uma representação literalmente povoada de ideologia. Existe uma ideologia do espaço. Porquê? Porque esse espaço, que parece homogêneo, que parece dado de uma vez na sua objetividade, na sua forma pura, tal como o constatamos, é um produto social.”

(LEFEBVRE, 2008, p. 61-62).

RESUMO

O grande capital encontra nas metrópoles, o ambiente ideal para sua reprodução, através da própria produção/reprodução da cidade encabeçada pelo poder público/privado. O lazer e o entretenimento constituem elementos centrais para a transformação do espaço em “espaço mercadoria”, objetivando-se chegar a uma “cidade mercadoria”. Abordar sobre a implantação da Arena MRV pelo Clube Atlético Mineiro, no espaço da metrópole de Belo Horizonte desperta esta reflexão. Nesse contexto, o marketing será o veículo para viabilizar a imagem de uma cidade apta para receber grandes empreendimentos, visto que possui força econômica, especialmente no Brasil, conhecido como país do futebol, com um número gigantesco de torcedores, movido pela paixão. O principal agente imobiliário em questão, a MRV, promove na construção da Arena que carrega seu nome, a projeção desta marca para além do futebol, se apropriando cada vez mais da cidade. O presente trabalho sugere uma reflexão acerca da reprodução do espaço através da ação dos agentes que participam deste empreendimento e as transformações que ocorrerão em função da construção deste novo equipamento em um espaço já estabelecido e com suas características próprias, como no caso dos bairros do entorno da Arena MRV. A implementação deste equipamento diz respeito a algo muito maior do que apenas um local para evento, ele impacta a mobilidade urbana, interfere no cotidiano da população e refuncionaliza este espaço.

Palavras-chave: Arena MRV. Mobilidade urbana. Equipamento. *Marketing*. Refuncionalização. Clube Atlético Mineiro.

ABSTRACT

The large capital finds in metropolises the ideal environment for its reproduction, through the own production/reproduction of the city, led by public/private power. Leisure and entertainment constitute central elements for transforming space into a "merchandise space," aiming to achieve a "merchandise city." Discussing the implementation of the Arena MRV by Clube Atlético Mineiro in the metropolis of Belo Horizonte awakens this reflection. In this context, marketing will serve as the vehicle to enable the image of a city capable of hosting large enterprises, considering its economic strength, especially in Brazil, known as the country of football, with an enormous number of fans driven by passion. The main real estate agent involved, MRV, promotes the construction of the Arena that carries your name, the projection of this brand beyond football, appropriating more and more of the city. This work suggests a reflection on the reproduction of space through the action of the agents involved in these enterprises and the transformations that will occur due to the construction of this new equipment in an already established space with its own characteristics, as in the case of the neighborhoods surrounding the Arena MRV. The implementation of this equipment concerns something much larger than just a event venue, it impacts urban mobility, interferes with the daily lives of the population, and refunctionalize this space.

Keywords: Arena MRV. Urban mobility. Equipment. Marketing. Refunctionalization. Clube Atlético Mineiro.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Vista aérea da Arena MRV no dia 27/08/2023.....	25
Figura 2 – Construção do Conjunto Califórnia II em 1975.....	28
Figura 3 – Construção da célula 02 do aterro sanitário no bairro Califórnia em 1995.....	30
Figura 4 – Fazenda dos Camargos.....	32
Figura 5 – Vista aérea do Condomínio Mundi no bairro Camargos em 2015.....	34
Figura 6 – Vista do bairro Santa Maria a partir das obras da Arena MRV.....	35
Figura 7 – Entroncamento da Via Expressa no bairro Conjunto Água Branca.....	36
Figura 8 – Estação Eldorado no município de Contagem.....	37
Figura 9 – Planta original da cidade de Belo Horizonte, 1895.....	63
Figura 10 – A nova capital em fase de construção.....	64
Figura 11 – Região central de Belo Horizonte nos anos 1960.....	66
Figura 12 - Fotografia frontal da Arena MRV.....	89
Figura 13 – Ambulantes no entorno da Arena em dia de jogo (28/10/2023).....	95
Figura 14 – Movimentação de ambulantes no entorno da Arena em dia de jogo (28/10/2023).....	95
Figura 15 – Preparação do local para o jogo do dia 28/10/2023.....	96
Figura 16 - Via Expressa no bairro Conjunto Água Branca próximo à estação de metrô Eldorado.....	104
Figura 17 - Estacionamento ao lado do Terminal Eldorado.....	107
Figura 18 - Entroncamento da Avenida Teleférico sobre a Via Expressa; e a Avenida Babita Camargos.....	108
Figura 19 – Recapeamento asfáltico no bairro Santa Maria.....	111
Figura 20 – Sinalização de “proibido estacionar” no bairro Santa Maria.....	112

LISTA DE MAPAS

Mapa 1 – Arena MRV e área de entorno.....	26
Mapa 2 – Etapas de construção do empreendimento.....	77
Mapa 3 – Intervenções viárias nas vias de acesso à Arena MRV.....	90

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 – Os agentes atuantes no mercado imobiliário.....	43
Quadro 2 – Conceitos de Pólos Geradores de Viagens (PGVs).....	49
Quadro 3 - Dias das visitas aos bairros do entorno da Arena MRV.....	93

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ADEMG	Administração de Estádios do Estado de Minas Gerais
ANTP	Associação Nacional de Transportes Públicos
BHTrans	Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte
BRT	<i>Bus rapid transit</i>
CEMIG	Companhia Energética de Minas Gerais
CRTT	Comissão Regional de Transporte e Trânsito
CMPU	Conferências Municipais de Política Urbana
EMEI	Escola Municipal de Educação Infantil
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
PBH	Prefeitura de Belo Horizonte
PGVs	Pólos Geradores de Viagens
PlanMob-BH	Plano Diretor de Mobilidade Urbana de Belo Horizonte
PMMG	Polícia Militar de Minas Gerais
PNMU	Política Nacional de Mobilidade Urbana
Prodabel	Empresa de Informática e Informação do Município de Belo Horizonte
RMBH	Região Metropolitana de Belo Horizonte
RPE	Reserva Particular Ecológica
OLEI	Orientação para o Licenciamento de Empreendimento de Impacto
SAF	Sociedade Anônima do Futebol
SLU	Superintendência de Limpeza Urbana
SMMA	Secretaria Municipal de Meio Ambiente
SMPU	Secretaria Municipal de Políticas Urbanas
TransCon	Autarquia Municipal de Trânsito e Transportes de Contagem
UBS	Unidade Básica de Saúde

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO.....	11
2	APRESENTAÇÃO DA PESQUISA.....	18
2.1	Metodologia e procedimentos de análise.....	18
2.2	Reconhecimento da área de estudo.....	24
3	REFERENCIAIS TEÓRICOS ESPECÍFICOS.....	38
3.1	Os Agentes Formadores do Espaço Urbano.....	38
3.2	Os Processos de Refuncionalização e Reestruturação do Espaço Urbano.....	45
3.3	Mobilidade e (I)mobilidade Urbana.....	47
4	A CIDADE: CONDIÇÃO PARA A REPRODUÇÃO DO CAPITAL E HORIZONTE PARA A VIDA COTIDIANA.....	50
5	DO EMPREENDIMENTO AOS BAIRROS DO ENTORNO NA PRODUÇÃO/REPRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO.....	67
5.1	Da localização às vantagens locacionais para a valorização do capital das empresas envolvidas no empreendimento da nova arena.....	72
5.2	Contrapartidas e empresariamento do Atlético.....	74
5.3	A Arena Multiuso MRV na produção do espaço urbano: a elite empreendedora, o poder público e as pessoas que pensam a cidade....	80
5.4	Um estudo socioespacial: um novo jeito de viver perto e a (i)mobilidade em evidência.....	87
6	CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	117
	REFERÊNCIAS.....	121

1 INTRODUÇÃO

Os centros urbanos, desde a antiguidade, apresentam dinâmicas complexas no que se refere a sua configuração. Na contemporaneidade não seria diferente, visto o aumento de fatores e possibilidades ampliados a partir de uma configuração da sociedade que se tornou mais urbana que rural. Neste processo de urbanização a criação de grandes empreendimentos no espaço urbano, sobretudo nas grandes metrópoles, influencia a morfologia de determinado município, reestruturando a infraestrutura viária, alterando os fluxos e a mobilidade urbana, a paisagem e a funcionalidade de cada espaço. Os novos/grandes empreendimentos que são instalados em determinado espaço, acabam por atribuir novas funcionalidades a este, cujos impactos dependem do contexto regional de cada um deles e da própria política de refuncionalização do espaço urbano como um todo.

Para a compreensão da materialização do espaço na forma de ambiente construído é necessário um grande esforço teórico-metodológico e empírico, pois faz-se importante verificar as relações sociais que ocorrem no espaço. Para Santos (1979) o espaço apresenta-se como uma organização histórica que abarca a totalidade da vida social. Para ele, a totalidade corresponde às condições da evolução capitalista, exibida pelas estatísticas da produção e do comércio, mostrada pelas discussões em todos os níveis e pelos mais diversos meios de difusão e aspectos sociais, assim como as desigualdades geradas pelo próprio sistema capitalista. Nesse sentido, o espaço é o resultado das transformações sociais feitas pelos homens. Na base dessa ideia compreende-se que a reprodução do capital como processo espaço-temporal se reproduz desigualmente no interior de uma metrópole para realizar uma acumulação sempre ampliada do capital. Significa também dizer que tanto novas produções do espaço quanto sua destruição/reconstrução em determinadas áreas dos municípios, das infraestruturas do território, representam momentos nos quais os capitais podem encontrar formas mais rentáveis de aplicação, podendo realizar novas valorizações.

Ao se trazer o tema sobre a construção da “Arena MRV” ele nos remete a uma reflexão sobre a ampliada escala e poder de atuação do setor privado na urbanização atual, que faz parte do que chamamos de novo patamar da reprodução do capitalismo, onde o setor mais atuante, além dos proprietários dos meios de produção, é o setor imobiliário formado por grandes empresas construtoras e

incorporadoras que podem estar ligadas aos capitais comercial, industrial e financeiro. A MRV, envolvida neste empreendimento, é considerada uma das maiores empresas de construção e incorporadora no município de Belo Horizonte.

De certa forma se pode afirmar que os governos se articulam cada vez mais aos interesses privados, dando mais potência ao protagonismo econômico como forma de gestão/administração urbana. De acordo com Volochko, “há uma naturalização e um fortalecimento da ideia de empreendedorismo e de governança em que o Estado, no plano do poder político, se coloca como representante natural dos interesses econômicos, e não dos interesses da maioria da população”. (VOLOCHKO, 2015, p.113).

Segundo Corrêa (1989) os agentes produtores do espaço urbano – os proprietários dos meios de produção; os proprietários fundiários; os promotores imobiliários; o Estado; e os grupos sociais excluídos – atuam de forma concomitante, entre si, atribuindo ao espaço funções e características próprias que diferenciam um espaço do outro na mesma cidade, o que a torna heterogênea.

Os grandes empreendimentos que se instalam em grandes centros urbanos como *shopping centers*, estádios de futebol, centros de exposições e eventos, grandes condomínios verticais entre outros, são reflexos do processo de metropolização, atraídos por um grande e diversificado mercado consumidor. Sob a ótica econômica, grandes empreendimentos funcionam pautados na economia de escala, ou seja, para que tenham eficiência econômica devem atender um grande número de consumidores para diluição dos custos fixos. (SIMONSEN, 1971). Por isso é nas capitais brasileiras que se concentram geograficamente os investimentos, e logo, os grandes empreendimentos de lazer e esportes, visto que há consumidores em grande escala dispostos a pagar por diferentes serviços, inclusive pelos de lazer.

Em Belo Horizonte o processo de metropolização se deu de forma acelerada, atribuindo ao espaço da metrópole uma das características marcantes do espaço urbano: a hierarquização das relações entre os municípios da Região Metropolitana de Belo Horizonte (RMBH) e entre os espaços da própria capital. Sendo assim, a forte presença dos setores imobiliário e industrial nas periferias dos grandes centros urbanos, estimula certa função a estes espaços, que acabam desenvolvendo vínculo social e econômico com municípios vizinhos, desenvolvidos pelo processo de conurbação.

A conurbação, enquanto fenômeno espacial, dá-se a partir da contradição entre as cidades enquanto organismo físico e socioeconômico integrado e as cidades enquanto unidades político-administrativas fragmentadas (PEIXINHO; SANTOS, 2015, p. 43).

No caso da capital mineira a conurbação com Contagem no seu principal eixo de integração, a Via Expressa, deve ter sido um dos motivos da escolha para a localização da Arena MRV. A doação do terreno ao clube pela MRV de Rubens Menin, localizado neste território conurbado, do ponto de vista locacional dá mais visibilidade ao *marketing* da empresa já associado ao grande *marketing* esportivo do Clube Atlético Mineiro. Todo esse *marketing* se volta como um benefício para a empresa imobiliária aproximando o torcedor/consumidor à imagem positiva da “marca” e do produto imobiliário. Como afirmou Melo Neto (2003), o *marketing* esportivo é a ferramenta utilizada para comunicar-se com clientes, colaboradores e comunidade, tendo o esporte como forma de contato com o público-alvo (nesse caso, os torcedores) sendo, portanto, ligado diretamente à emoção e à paixão.

A implantação de uma arena de futebol pode representar uma aliança do capital imobiliário com o esporte/lazer na construção de uma cidade mais mercadológica. Para a implementação de um empreendimento de grande porte como o estádio, são necessárias adaptações de diferentes naturezas para que o espaço se torne mais funcional. Levando em consideração esses pontos, pergunta-se: quais serão as principais transformações socioespaciais nas cidades de Belo Horizonte e de Contagem, no entorno da Arena MRV, decorrentes da implantação deste novo grande empreendimento/equipamento? Como se manifestam as relações entre os agentes envolvidos na construção da Arena MRV: de um lado o agente Estado (Prefeitura), do outro, os agentes imobiliários e proprietários dos meios de produção envolvidos neste empreendimento? A legislação acerca do uso e ocupação do solo foi alterada para que o empreendimento fosse liberado? As funções urbanas sofreram e/ou sofrerão grandes alterações, especialmente a residencial?

O dia a dia dos moradores tem sido alterado desde então com a presença de técnicos diversos atuando não somente no empreendimento, mas também no entorno, especialmente nas obras viárias que acabam por gerar dificuldades no trânsito local. Mesmo porque o fluxo de veículos entre Belo Horizonte e Contagem é elevado, acarretando engarrafamentos e morosidade no deslocamento. Além da

dimensão social, as obras estão alterando as condições físico-naturais, a funcionalidade e a mobilidade urbana na área?

Em síntese a pergunta que norteia esta pesquisa é: o novo empreendimento, a construção da Arena MRV, vem promovendo transformações que se materializam na morfologia e na paisagem? Tem impulsionado a realização de negócios imobiliários-financeiros que aproveitam do apelo do *marketing* desportivo, reforçando o processo de construção de um espaço abstrato centrado no seu valor de troca (mercadoria), em detrimento do esvaziamento do conteúdo concreto do espaço social desta região?

Este trabalho é pautado no objetivo principal de analisar as transformações socioespaciais que a implementação da Arena MRV vem promovendo no contexto do espaço urbano do município e em especial nos bairros Califórnia, Camargos, Santa Maria e Conjunto Água Branca e como isso vem impactando a vida e o cotidiano da população local.

Como objetivos específicos, busca-se investigar como o espaço do entorno do estádio vem sendo refuncionalizado e como se manifesta as relações entre os diferentes agentes envolvidos neste processo; evidenciar os possíveis congestionamentos que a realização de eventos na Arena MRV poderão promover nas áreas contíguas aos grandes eixos viários que ligam Belo Horizonte a Contagem; e identificar as mudanças no cotidiano das famílias que habitam a região do novo/grande empreendimento.

A Geografia, com as suas diversas áreas de estudo, contribui para o estudo do espaço na sua totalidade, ou seja, na dimensão da relação entre os diferentes agentes formadores do espaço, bem como a sua relação com este. Segundo França (2014, p. 44), nota-se que as consequências da instauração de grandes empreendimentos no ambiente urbano levam a diferentes transformações, como a segregação socioespacial, o agravamento dos problemas sociais e habitacionais da população local, a especulação imobiliária com expulsão da população de baixa renda, e o aumento dos gastos governamentais geralmente muito maiores que os previstos.

Acredita-se que a refuncionalização da área em que o empreendimento da Arena MRV encontra-se, está diretamente ligada ao empreendedorismo urbano por parte principalmente do setor imobiliário, neste caso da construtora MRV, dentre outras, que aproveitam do *marketing* desportivo, capaz de atrair o olhar de uma

proporção muito grande da população, tornam-se mais visíveis, valorizando suas imagens, uma vez que a reprodução das frações de capital imobiliário se realiza através da produção do espaço. Percebe-se também a mão visível do Estado normalmente assegurando as condições gerais da construção do empreendimento, visto que a Prefeitura de Belo Horizonte (PBH) oficializou as obras do espaço público do entorno. Além disso, também transferiu ao Clube Atlético Mineiro a função de revitalizar a Mata dos Morcegos, maior área verde do bairro Califórnia, como contrapartida ambiental. O local será transformado em um espaço para a comunidade e terá um parque linear, que será construído e mantido por 30 anos pela Arena MRV.

Diante do exposto, essa pesquisa justifica-se pela importância de se compreender as dinâmicas socioespaciais de uma metrópole dinâmica e complexa como Belo Horizonte, bem como uma das suas principais áreas de influência, nesse caso, Contagem. Acredita-se ser necessário contribuir e avançar no entendimento teórico e empírico, nas discussões sobre os impactos diretos, indiretos e induzidos da implementação desse grande empreendimento, principalmente nos espaços intermediários entre as suas dependências.

Vale ressaltar que a Arena MRV está instaurada entre um dos principais eixos de conurbação entre Belo Horizonte e Contagem: a Avenida Presidente Juscelino Kubitschek e a Via Expressa de Contagem. Além disso, verifica-se a necessidade de se investigar a forma como está sendo conduzida a adaptação dos bairros Califórnia, Camargos, Santa Maria e Conjunto Água Branca em decorrência do novo empreendimento. Com tudo, altera-se substancialmente a organização do espaço urbano com importantes consequências socioambientais e espaciais. A pesquisa proposta poderá ainda contribuir para ressaltar que os agentes formadores do espaço, os grupos sociais, são capazes de promover alterações na dinâmica urbana e na própria vida que se constitui no cotidiano do lugar que se vê alterada e/ou propiciada pela construção deste empreendimento.

O trabalho foi subdividido em seis capítulos. Depois desta introdução, onde estão presentes a justificativa, a hipótese de pesquisa e os objetivos do trabalho, no capítulo número dois apresenta-se a proposta metodológica e os procedimentos usados para análise em 2.1, e é possível conhecer a forma adotada de fazer esta pesquisa aplicada. Também se encontra a exposição da área de estudo no subcapítulo 2.2, onde estruturou-se suas características no modelo de apresentar os

bairros do entorno da Arena MRV. Além disso, também se expõe sobre qual é a situação geográfica desses bairros em relação a acessos e ligações com a cidade e com a RMBH.

No capítulo três o referencial teórico traz uma reflexão sobre o espaço urbano na dimensão dos agentes formadores; dos processos de sua reestruturação e refuncionalização; bem como da sua mobilidade e (i) mobilidade. Identificar os agentes formadores do espaço urbano e como eles interagem entre si, dando ao espaço sua especificidade é de grande relevância na construção de um referencial teórico que dê sustentação à compreensão do objeto de estudo desta pesquisa. Estes agentes podem levar à refuncionalização do espaço urbano, gerando assim transformações diversas, como a que vem ocorrendo no entorno da Arena MRV. O empreendimento possibilita também a discussão posterior sobre a mobilidade e (i) mobilidade urbana, pois esta questão está diretamente relacionada com a transformação do espaço, considerando o fato de ser um dos principais aspectos de um ambiente urbano dinâmico.

No capítulo quatro a reflexão se faz na escala da cidade enquanto condição para reprodução do capital e horizonte para a vida cotidiana. Numa escala global a tendência é transformar a cidade numa cidade mercadoria, num grande negócio, que se faz através do espetáculo envolvendo cultura e lazer, dando a ela um significado simbólico a partir de um poderoso sistema de *marketing* que conduz todo o processo e que acaba por normatizar e reduzir a vida cotidiana local. Acredita-se, pelo menos empiricamente, que este marco simbólico para a metrópole de Belo Horizonte esteja acontecendo com a implementação da Arena MRV. Ainda no item quatro, no subcapítulo 4.1 inicia-se uma breve reflexão sobre a história e a produção do espaço em Belo Horizonte.

O quinto capítulo apresenta o estudo de caso em um recorte mais específico sobre o Clube Atlético Mineiro, a construção da Arena MRV, e os bairros do entorno na produção e reprodução do espaço urbano. Inicialmente põe-se a discussão sobre o contexto do surgimento do projeto da Arena, para depois avançar sobre a localização escolhida para implementar o estádio e as vantagens locacionais para a valorização do capital das empresas envolvidas no empreendimento, no sub-capítulo 5.1. Também se faz necessário discorrer sobre as contrapartidas exigidas pela Prefeitura acerca da obra e como o empresariamento do Clube Atlético Mineiro lida com as intervenções exigidas, e isso é feito no subcapítulo 5.2. Em seguida, no

subcapítulo 5.3 é posta a discussão sobre a elite empreendedora, o poder público e as pessoas que pensam a cidade, tudo isso discutido sob a ótica da fusão de interesses público e privado e das entrevistas realizadas com um Ex-Presidente do Clube Atlético Mineiro, e um arquiteto e urbanista. As entrevistas aplicadas aos dois interlocutores, juntamente com as contribuições teóricas utilizadas no presente trabalho foi fundamental para se atingir uma interpretação dialética sobre as transformações e os impactos que a construção da Arena vem promovendo na cidade e no cotidiano das pessoas que habitam a região. Por fim, no subcapítulo 5.4 discorre sobre os resultados obtidos através da realização de atividades de campo e realização de entrevistas aos moradores da região, especificando a forma como foram realizadas e as impressões e registros obtidos. Ainda neste item se traz uma reflexão sobre a questão da (i)mobilidade promovida a partir da implantação da Arena MRV.

Finalmente, o sexto e último capítulo apresenta em “Considerações finais” as reflexões acerca de resultados obtidos e nossas considerações cultivadas sobre reflexões de tantas informações e suas contextualizações no estudo da geografia urbana contemporânea.

2 APRESENTAÇÃO DA PESQUISA

2.1 Metodologia e procedimentos de análise

A metodologia de pesquisa utilizada possui caráter especialmente qualitativo, mas traz alguns dados obtidos por fontes secundárias e tratados de forma quantitativa e georreferenciada.

Como a construção deste grande empreendimento envolve diversos atores e repercute sobre a própria lógica capitalista de produção da cidade, esta pesquisa propõe uma reflexão crítica sobre a produção do espaço urbano, conforme desenvolvida no referencial teórico, e nos leva a necessidade de se mergulhar no fenômeno – a construção da Arena MRV – para entender as mudanças provocadas no cotidiano das pessoas que habitam o seu espaço imediato.

Para tanto considera-se a importância de uma abordagem crítica, no que diz respeito às contradições dos interesses dos diferentes agentes produtores do espaço urbano e ao mesmo tempo centrada na fenomenologia, que nos permite chegar à intuição das essências, ou seja, à percepção das pessoas que habitam a região sobre os impactos da implantação deste empreendimento na sua vida cotidiana, sempre buscando o contraditório, ou seja, numa perspectiva dialética.

A Fenomenologia, nascida na segunda metade do século XIX, considera que toda consciência é consciência de alguma coisa, ou seja, não é uma substância, mas uma atividade constituída por atos ligados à percepção, imaginação, especulação, paixão, dentre outros, com os quais visa algo. Para Husserl, um dos principais filósofos fenomenológicos do século XX, as coisas caracterizam-se pelo seu inacabado, pela possibilidade de sempre serem (re)visadas pela atividade subjetiva da consciência que as enriquecem e as modificam.

A partir desta proposta metodológica pretende-se com esta pesquisa captar a percepção inicial, das pessoas que habitam o local, sobre os impactos causados pela construção da Arena MRV, no seu cotidiano. Para tanto, um dos principais procedimentos metodológicos desta pesquisa deve-se centrar na realização de entrevistas. Se busca com as entrevistas captar o contraditório falando diferentes atores que representam o lado do empreendimento e daqueles que habitam este espaço (o morador).

Para o desenvolvimento da pesquisa proposta inicialmente elaborou-se um referencial teórico que pudesse dar sustentação a esta. Optou-se por subdividir este

referencial em três tópicos: no primeiro tratou-se dos processos que envolvem a produção e a reprodução do espaço urbano, no segundo sobre a própria cidade na perspectiva de condição para a reprodução do capital e enquanto horizonte da vida cotidiana, perspectiva esta que a pesquisa deverá avançar para entender os impactos que a presença da Arena MRV está promovendo no cotidiano das pessoas que ali habitam, e no terceiro sobre a questão da mobilidade e (i) mobilidade urbana.

Recorreu-se a trabalhos de autores como Almeida, Corrêa, Harvey e Botelho, entre outros, que tratam dos Agentes Formadores do Espaço Urbano; Anjos, Featherstone, Santos e Harvey sobre Refuncionalização no Espaço Urbano; Rau, Vasconcellos, Carvalho, Pereira, Leitão e Rubim a respeito de Mobilidade Urbana. Na perspectiva da cidade enquanto condição para a reprodução do capital e horizonte para a vida cotidiana, os principais interlocutores foram: Carlos, Lefebvre, Harvey, Damiani, Botelho e Meyer. Enfim, os temas supracitados foram eleitos por serem considerados essenciais à compreensão do problema de pesquisa.

Também foram utilizadas matérias veiculadas pela imprensa de distintos jornais, como por exemplo o jornal “O Tempo”, que publicou diversas reportagens de relevância para a temática deste trabalho, tratando do empreendimento e das mudanças que este está promovendo na área objeto do recorte desta pesquisa.

Foram realizados inúmeros trabalhos de campo ao entorno do estádio para a identificação da dinâmica da transformação local, buscando identificar os impactos socioespaciais que a construção da Arena MRV vem promovendo. A primeira visita foi realizada no dia 07/03/2023, buscando o reconhecimento inicial da área, conhecer o perfil das residências, infraestrutura local e conferir visualmente o andamento das obras do estádio. A partir da visita inicial, as seguintes ocorreram com a finalidade de acompanhar o andamento das intervenções no local, como as obras e as mudanças gradativas ao entorno. As visitas seguintes se deram no dia 01/04/2023, 15/04/2023, e no dia 27/07/2023, sendo a última data próxima à inauguração do estádio, restando apenas um mês para acontecer. A inauguração ocorrida no mês de agosto mediou um confronto pelo Campeonato Brasileiro de 2023, quando o Clube Atlético Mineiro estreou jogando contra o Santos em sua nova casa.

Nestas e em outras oportunidades foram sendo identificados alguns dos importantes interlocutores para a efetivação desta pesquisa: moradores dos bairros do entorno do estádio, empreendedores que já vêm se estabelecendo no entorno da Arena, um arquiteto e urbanista, e um interlocutor ligado diretamente à instituição

Clube Atlético Mineiro e ao poder público. Para entrevistar cada um destes interlocutores foram elaborados roteiros de entrevistas preestabelecidos. Além disso, utilizou-se de fotografias do acervo pessoal dos autores do presente trabalho, tiradas quando das visitas de campo, com o objetivo de demonstrar/ilustrar as modificações que vem impactando a paisagem local. As fotografias também serviram de norte para as discussões realizadas pelo grupo de estudo desta pesquisa permitindo um maior aprofundamento em questões que envolvem este estudo de caso.

O cruzamento e análise de opiniões, até certo ponto diferentes, obtidas nas entrevistas aplicadas aos diversos interlocutores, foi fundamental, para se atingir a contradição como elemento central, sobre as transformações e os impactos que a construção da Arena vem promovendo na cidade e no cotidiano das pessoas que habitam a região. Trata-se de uma pesquisa com forte apelo social por necessidade de escuta de opiniões dos diferentes atores que apresentam convergências e divergências nas suas leituras sobre os impactos socioespaciais na cidade decorrentes da implantação deste grande equipamento. Como já mencionado, para a realização das entrevistas contou-se com um roteiro previamente estruturado. Em todos eles introduz-se a entrevista saudando e agradecendo o entrevistado, em seguida um membro do grupo apresenta os demais integrantes explicando o motivo da pesquisa, enfatizando a importância da fala dos entrevistados, e se pede a ele que se apresente.

O primeiro entrevistado pelo grupo foi o Ex-Presidente do Clube Atlético Mineiro, no dia 18/09/2023, realizada nas dependências da PUC Minas. O roteiro foi dividido em quatro blocos. Cada bloco, por sua vez, contempla várias perguntas específicas para captar sua percepção acerca da temática tratada. No dia 05/10/2023 foi entrevistado o urbanista do curso de Arquitetura e Urbanismo da PUC Minas, realizado nas dependências da Universidade. O entrevistado possui graduação e mestrado em Arquitetura e Urbanismo, pela Universidade Federal de Minas Gerais e doutorado pelo Programa de Tratamento da Informação Espacial em Geografia da Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais - PUC Minas. Atualmente é professor Adjunto, já tendo sido Diretor Acadêmico da administração superior da PUC Minas, Coordenador do Curso de Arquitetura e Urbanismo da PUC Minas e hoje membro do Conselho Superior do Instituto de Arquitetos do Brasil Seção Minas Gerais - IAB MG. Cabe salientar que optou-se por não identificar nominalmente os dois entrevistados para manter suas identidades preservadas.

Na segunda metade do mês de outubro o grupo começou a se organizar para dar início às entrevistas com moradores dos quatro bairros citados neste trabalho. O grupo foi subdividido em duplas. Cada dupla assumiu as entrevistas num determinado bairro.

No dia 28/10/2023 uma das duplas foi ao bairro Califórnia pela manhã e entrevistou 6 pessoas, um homem de 43 anos de idade, funcionário de um comércio local que reside no bairro há 15 anos e trabalha neste comércio há 2 anos. Em seguida foi entrevistada uma senhora de 65 anos de idade, que reside no bairro há 17 anos. Depois dois rapazes, um de 26 anos e o outro de 23 anos, moradores do bairro Califórnia há mais ou menos 16 anos e 18 anos, respectivamente. E por último, duas senhoras, uma de 75 anos, que vive no bairro há 25 anos, e a sua vizinha de 73 anos, com 19 anos no bairro. Estas entrevistas aconteceram na rua Cristina Maria de Assis, principal rua ao redor da Arena MRV, nas proximidades com a rua Crepúsculo. Inclusive, neste mesmo dia haveria um jogo do Atlético, e além das perguntas previamente desenvolvidas, foram perguntados sobre o clássico contra o Cruzeiro que teria acontecido dia 22/10/2023, pois por se tratar de times rivais sempre geram expectativas de que haja uma grande tensão. Por isso, considerou-se interessante naquele momento saber como teria sido o comportamento dos torcedores nos arredores do estádio.

No mesmo dia da entrevista ao bairro Califórnia, outra dupla visitou o bairro Camargos e entrevistou Angélica, geógrafa residente no bairro, mais especificamente na Rua Rogério Luciano, e que atua na área de licenciamento ambiental. Ela reside na parte antiga do bairro Camargos desde quando nasceu e também na mesma casa, tendo por muito tempo vizinhos que a mesma definiu como sendo "famílias tradicionais e antigas". Também foi entrevistada Franciele de 28 anos, uma Engenheira Civil residente do bairro Camargos há 4 anos, no condomínio Resort Mundi, que possui cerca de cinco mil moradores, localizado a poucos metros da Arena MRV, na Rua Gentil Portugal do Brasil, que faz ligação da Via Expressa com o Camargos.

Pouco mais de uma semana após iniciar as primeiras entrevistas nos bairros, no dia 07/11/2023 foi a vez da visita ao bairro Conjunto Água Branca, no município de Contagem. A dupla encarregada da visita ao local realizou as entrevistas em três pontos distintos do bairro, sendo estes: Rua Al, 174 (Escola Estadual Guilhermino de Oliveira); Avenida Teleférico, 558; e Rua Travessa Sete, 38. A primeira entrevistada

foi a supervisora da Escola Estadual Guilhermino de Oliveira, Andreia, que trabalha no bairro e reside no Camargos. Anteriormente tendo trabalhado em outra escola no Conjunto Califórnia I e pôde acompanhar algumas obras de quando haviam fechado a Via Expressa e havia apenas uma passagem para carros. A ela, assim como aos demais, também foi questionado a respeito do clássico Atlético x Cruzeiro.

Na Avenida Teleférico foram entrevistados dois moradores, Gerci e Edson, e posteriormente o filho de Gerci se juntou à entrevista e deu a sua percepção a respeito do assunto. E na Rua Travessa Sete, José foi o entrevistado, ele que possui um estabelecimento no local que se localiza de frente a um posto de combustíveis na esquina com a Avenida Teleférico (borda mais ao sul do bairro), além de residir no bairro desde 1986.

Por fim, o último bairro a ser visitado foi o Santa Maria, que ocorreu no dia 18/11/2023. Com a visita foi possível observar o perfil residencial do bairro, não havendo a presença de muitos comércios. Identificou-se que o bairro tem passado por obras de recapeamento asfáltico, possivelmente tendo haver com o fato do bairro ser um local que facilita o acesso dos torcedores a Arena em dias de eventos e jogos. As entrevistas seguiram o roteiro preestabelecido e foram realizadas com três moradores do bairro, sendo o primeiro deles morador e comerciante na Rua João Alphonsus, José Carlos, que reside no bairro há 59 anos e possui um bar há 38 anos. O segundo entrevistado foi Abel, de 63 anos, morador do bairro Santa Maria há 52 anos, especificamente na rua Castro Menezes. E o terceiro e último entrevistado foi Wagner, de 70 anos, morador e comerciante no bairro Santa Maria.

Referente às mudanças na funcionalidade dos bairros e no cotidiano da população local, foram realizadas entrevistas com moradores e comerciantes da região. Para melhor compreender o perfil desta população, foram coletados dados da população local e domicílios através do Censo Demográfico realizado em 2022 pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). Os dados foram tratados e analisados. Foram consultados documentos oficiais públicos, sejam da Prefeitura de Belo Horizonte ou da Prefeitura de Contagem.

O Sistema de Informação Geográfica (SIG) foi utilizado para a análise espacial proposta, permitindo dar visualização aos elementos geográficos como: hipsometria, declividade, hidrografia, áreas verdes, edificações e vias da área e, de forma concomitante, elementos que estão sendo representados cartograficamente, utilizando-se o *software* QGIS. Para identificar as transformações na área foram

utilizadas imagens do *Google Earth* dos últimos 10 anos com o intuito de ilustrar tais alterações – período anterior à implantação da Arena MRV; durante o momento de implantação e atual, a partir da inauguração do estádio. Antes do estádio havia ali uma grande área sem construções com presença da vegetação natural e ao redor podendo também serem vistos alguns pequenos prédios e casas residenciais em ruas estreitas, além da presença de indústrias próximas à saída para a Via Expressa, e atualmente o perfil do local e das vias vem sofrendo uma alteração abrupta, em função da presença do grande equipamento - a Arena MRV.

O Mapa de Localização da Arena MRV (Mapa 1) foi realizado a partir do *software* QGIS e as bases *shapefile* utilizadas para a produção das cartas (bairros, vias e demais pontos de referência), todas com auxílio de complementos do programa (HCM GIS) e outras fontes de referência, como o *software Google Earth* e o site BHmap. Foram também utilizadas as bases de *shapefile* municipais (Belo Horizonte e Contagem) do IBGE de 2022. As bases foram feitas pelos próprios integrantes do trabalho, devidamente referenciados nos mapas. Para o layout, utilizou-se do próprio *software* QGIS para sua confecção. A carta foi apresentada em formato retrato, utilizando coordenadas UTM regional 23s de domínio DATUM SIRGAS 2000, demais complementos utilizados foi o HCM GIS para uma visualização parcial dos logradouros dos bairros que contemplam a área de estudo.

Para a confecção da coleção de mapas demonstrando as etapas de construção da Arena MRV entre 2020 a 2023 (Mapa 2) foram coletadas as imagens através do *software Google Earth*, todas foram georreferenciadas utilizando a ferramenta referente no próprio *software* QGIS (coleta de pontos de referência para a união com o sistema de coordenadas utilizada - SIRGAS 2000 UTM Zone 23s). O layout foi executado em formato retrato, numa coleção de mapas demonstrando todas as três imagens georreferenciadas com base de ponto de referência (principais vias e enfoque da área da Arena). As cartas foram posicionadas de forma cronológica, sendo a primeira como referência às demais, em escala e coordenadas.

As fontes necessárias para a produção do mapa sobre as Intervenções Viárias da Área de Estudo (Mapa 3) foram buscadas nas plataformas de dados georreferenciados da Prefeitura de Belo Horizonte e da Prefeitura de Contagem. Foram coletados os logradouros das principais ruas e avenidas da área de estudo, e também fotos das referentes localidades de intervenção viárias no site da própria Arena MRV e do Jornal “O Tempo”, dando respaldo às propostas, intervenções

(antes e depois dessas vias e locais). Os dados foram tratados e a produção do mapa foi feita no *software* de geoprocessamento QGIS, tal como a montagem de seu layout.

Através destes recursos metodológicos buscou-se uma melhor compreensão do tema, uma rica discussão a respeito dos grandes empreendimentos, sendo este enfatizado pela construção da Arena MRV, e as transformações que tal tipo de obra promove quando inserida, neste caso, próxima a divisa de dois municípios de suma importância nos contextos inter e intra regional, em áreas bairros como perfil predominante residencial, já consolidados e próximos a importantes vias de acesso.

2.2 Reconhecimento da área de estudo

A área de estudo compreende o terreno total destinado ao empreendimento Arena MRV, no bairro Califórnia, e os bairros do entorno, Camargos e Santa Maria, em Belo Horizonte, capital de Minas Gerais, e o bairro Conjunto Água Branca, em Contagem, município da RMBH (Figura 1).

Figura 1 – Vista aérea da Arena MRV no dia 27/08/2023

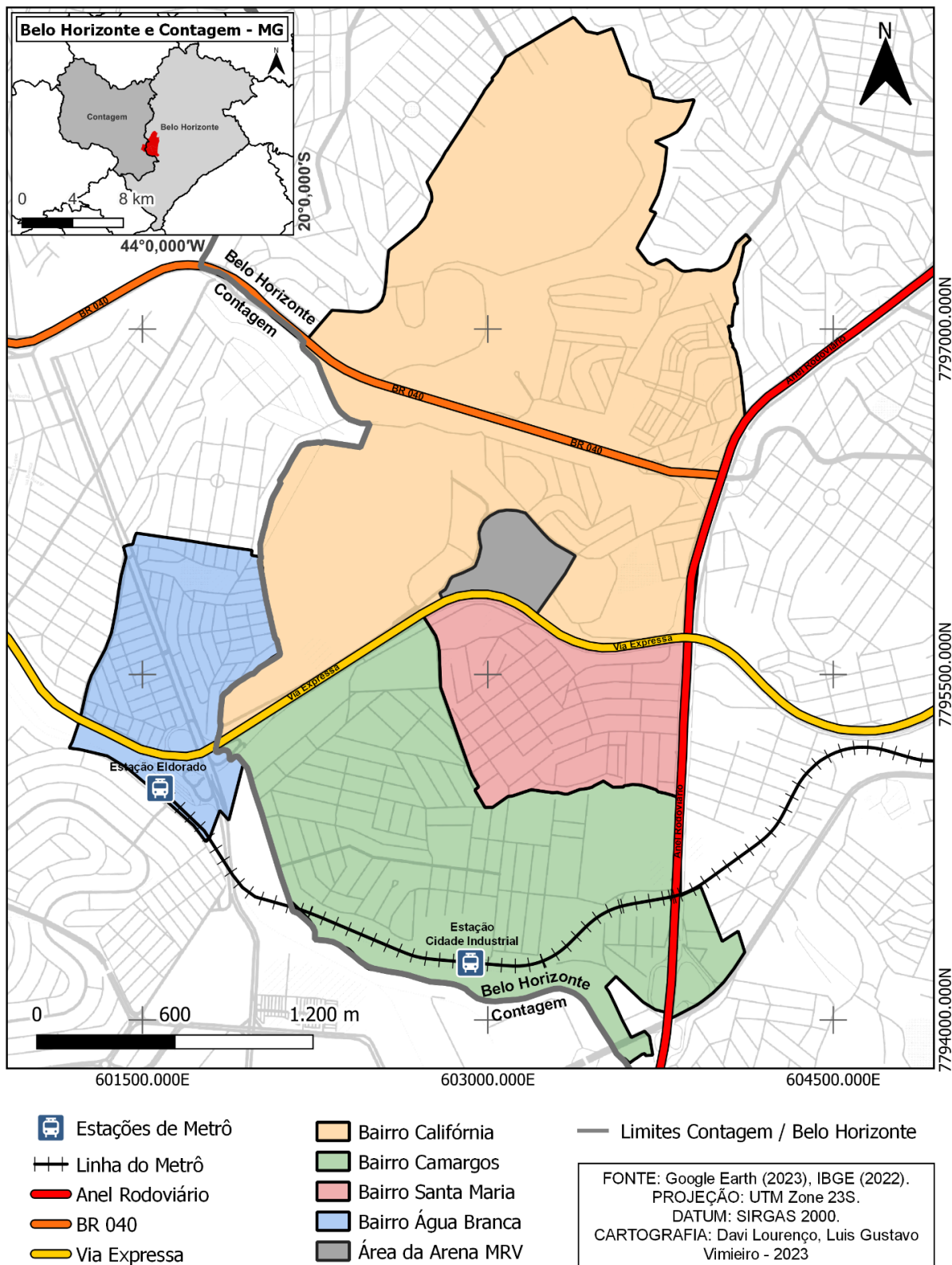


Fonte: Estevam Costa em matéria para o Estado de Minas, 2023.

Os processos de formação, expansão e metropolização em que se deu Belo Horizonte fomentaram o surgimento e ocupação de bairros na periferia do município, como é o caso dos bairros do entorno da Arena, que se apresentam como eixo integrador, entre Belo Horizonte e Contagem. O empreendimento localiza-se nessa parcela, mais precisamente no bairro Califórnia, região Noroeste de Belo Horizonte, e quase na divisa com o município de Contagem (Mapa 1).

Mapa 1 – Arena MRV e área de entorno

ARENA MRV E BAIRROS DO ENTORNO - BELO HORIZONTE / CONTAGEM - MG



Fonte: Elaborado pelos autores, 2023.

No capítulo 4, especificamente no subcapítulo 4.1 será discutido sobre o processo de construção de Belo Horizonte e a expansão de seus limites territoriais, bem como a sua influência estendida sobre os municípios vizinhos, formando uma região metropolitana, mas adianta-se esta discussão para tratar sobre o processo de metropolização que trouxe diversas transformações socioeconômicas e espaciais para a região Noroeste, local onde vai ser instalada a Arena MRV. Houve um intenso desenvolvimento urbano, como a criação de novos bairros, loteamentos e conjuntos habitacionais para abrigar a crescente população, trouxe também uma expansão das atividades econômicas com o surgimento de indústrias, comércios, serviços e infraestrutura de apoio. A metropolização em Belo Horizonte também resultou na necessidade de uma maior integração entre os municípios da região, principalmente no que diz respeito à mobilidade e transporte, tendo sido implementados sistemas de transporte coletivo como os ônibus e as linhas de metrô que conectam os diferentes pontos da região metropolitana com o objetivo de facilitar o deslocamento diário dos moradores.

De acordo com a Empresa de Informática e Informação do Município de Belo Horizonte (Prodabel) a Regional Noroeste possui 47 bairros, uma população de 268.038 e uma área de 30,17 km². Já a Regional Oeste, possui 63 bairros, uma população de 308.549 e uma área de 36,06 km², valores demográficos referentes ao Censo de 2010 realizado pelo IBGE. Vale ressaltar que embora haja muitas especificidades de ambas regionais como um todo e particularidades entre os bairros que as formam, são regionais com grandes desigualdades socioespaciais, onde o crescimento desordenado e a concentração de atividades em certas áreas podem gerar disparidades socioeconômicas, com a presença de áreas mais desenvolvidas e áreas com menor infraestrutura e acesso a serviços públicos. Os três bairros de Belo Horizonte aqui estudados possuem disparidades urbanas em diversos aspectos em relação ao restante de suas respectivas regionais.

De acordo com informações da PBH sobre a regional Noroeste a área do que hoje é conhecida como o Bairro Califórnia, em Belo Horizonte, pertencia originalmente à Fazenda Coqueiros, pertencente à Família Camargos. Com o processo de expansão urbana a partir da década de 1920 os herdeiros dessas terras manifestaram preocupação com possíveis ocupações e optaram por subdividir a área correspondente à Fazenda Coqueiros. Dessa forma, o bairro Camargos surgiu como o primeiro núcleo habitacional estabelecido na região. No entanto, a porção de

terra que hoje abriga o Bairro e Conjuntos Califórnia permaneceu desocupada durante esse período. A aprovação do loteamento/parcelamento do bairro Califórnia data do dia primeiro de junho de 1964. A área que hoje compreende o conjunto Califórnia II (Figura 2) era apenas um espaço com ruas de calçamento já implementadas.

Figura 2 – Construção do Conjunto Califórnia II em 1975



Fonte: Autoria desconhecida.

Não havia o que se pode caracterizar como mesoestrutura, aparato que viabiliza a ocupação e incorporação do espaço à cidade, como energia elétrica, abastecimento de água encanada, rede de captação de esgoto além de outros fatores que conectam e incorporam o bairro à cidade como serviços de transporte, etc. Enquanto isso, a área que compreende o conjunto Califórnia I, era apenas uma grande área desabitada, sem loteamentos, arruamentos e outros equipamentos urbanos.

Considerando o espaço do bairro é importante salientar que ele é dividido ao

meio pela rodovia federal BR 040, que foi concluída em 1969, ocasionando esta separação do loteamento em duas partes: de um lado ficou o Califórnia Velho e os conjuntos Califórnia I e II mais a Vila Califórnia do outro, enquanto o que seria o Califórnia Novo, ainda não existia. Esta posição geográfica do bairro Califórnia, localizado junto a este trecho da rodovia Juscelino Kubitschek (BR-040), o Anel Rodoviário Celso Mello Azevedo e a Avenida Presidente Juscelino Kubitschek e a Via Expressa, por um lado, fazem do bairro Califórnia como um todo, às margens de grandes rodovias, ser visto como um ponto de fácil acesso, servido de grandes eixos de integração, enquanto visto na perspectiva da cidade. Por um outro lado, este espaço se apresenta subdividido por esses grandes eixos de circulação, ou seja, muito desarticulado internamente, desfavorecendo a integração interna do bairro para uma vida urbana orgânica, que impacta no cotidiano dos moradores. Existe uma “imobilidade interna”. O bairro Califórnia limita-se pelo Anel Rodoviário ao leste, a Avenida Presidente Juscelino Kubitschek (antiga Via Expressa) ao sul, o município de Contagem a sudoeste e com os bairros Filadélfia e Pindorama a oeste, o bairro Glória ao norte e os bairros Álvaro Camargos e Dom Bosco ao nordeste.

De acordo com Arruda (2022) o bairro Califórnia apresentava muita dificuldade de conseguir obras urbanísticas do poder público em seu processo de ocupação na segunda metade do século XX, o que dificultava os moradores a obter financiamentos para construções. Tudo isso em função de não ter uma planta aprovada pela prefeitura, um aspecto importante no planejamento urbano de uma cidade para que ocorram intervenções urbanísticas e a efetivação de políticas e equipamentos urbanos que atendam àquela população. A aprovação da planta ocorreu em 1978 e, apesar de serem separados geograficamente pela rodovia BR 040, a PBH aprovou com o mesmo nome os dois loteamentos, o que gera até os dias de hoje confusão de orientação para quem passa pelos bairros e se dirige até eles, de modo a complicar as distinções entre os bairros Califórnia, Conjunto Califórnia I e II.

Foi somente a partir do ano de 1976 que o bairro Califórnia obteve quase todas as obras que ainda necessitava, pois até então, tinha apenas calçamento e luz elétrica. No código urbano de posturas da PBH foi estabelecida a restrição de construção de prédios com mais de quatro andares no Bairro Califórnia. Essa limitação foi flexibilizada para os conjuntos Califórnia I e II, permitindo a construção de edifícios de maior porte. Como consequência dessa restrição, o bairro não se

expandiu para abrigar um maior número de habitantes, e não foram estabelecidos estabelecimentos como supermercados, padarias, farmácias e açougues na região. Esses tipos de comércio estão concentrados do outro lado da rodovia BR-40, no Conjunto Califórnia I, caracterizando o que denomina-se por (i) mobilidade. (I) mobilidade do ponto de vista da circulação, barrados pela dificuldade de transitar de um lado para o outro dentro do bairro e, do ponto de vista social, uma vez que os principais equipamentos se encontram concentrados juntos ao Conjunto Califórnia I.

Um problema enfrentado pelos moradores ocorreu em 1975, quando o lixão foi transferido para o Aterro Sanitário localizado na BR-040, Km 513, próximo aos Conjuntos Califórnia I e II, em uma área desapropriada da Fazenda Taiobeiras (Figura 3).

Figura 3 – Construção da célula 02 do aterro sanitário no bairro Califórnia em 1995



Fonte: A autoria desconhecida.

A partir de novembro de 2009 não foi mais permitido o descarte de lixo domiciliar nesse local, e a partir de dezembro de 2009, não foram mais aceitos resíduos de terra e entulho. Desde julho de 2011 o antigo aterro sanitário passou a contar com uma central de aproveitamento energético do biogás, na qual o

processamento inclui a queima do gás metano produzido pela decomposição do lixo.

Em termos de mobilidade, as linhas de coletivos que atendem o bairro Califórnia são o 1509, o 4501 e o S41, aspectos que serão elencados mais à frente no estudo de caso.

No ano de 2006 a administração municipal de Belo Horizonte empreendeu a construção de 144 apartamentos populares em uma região adjacente à Rua Christina Maria Assis, com o propósito de abrigar famílias afetadas pelas chuvas ocorridas nos anos anteriores na capital. Esse conjunto habitacional ficou popularmente conhecido como Conjunto Via Expressa e está situado dentro da área oficialmente aprovada como bairro Califórnia. Em termos populacionais, de acordo com o Censo de 2010 do IBGE, o bairro Califórnia tem uma população de 14.260 pessoas. Essa população está distribuída entre o Califórnia Velho e o Califórnia Novo, com 6.076 moradores, o Conjunto Califórnia I, com 3.347 moradores, o Califórnia II, com 1.737 moradores, e a Vila Califórnia, com 3.100 moradores. Considerando que o Censo também registrou a população total de Belo Horizonte como sendo de 2.375.444 habitantes, pode-se observar que 0,6% da população reside no Bairro Califórnia.

Tratando-se do bairro Camargos, seu surgimento remete a um período de ocupação bem próximo ao que foi elencado anteriormente sobre o bairro Califórnia neste mesmo subcapítulo. A área originalmente pertencente à Fazenda Camargos constitui o que hoje é concebido como o bairro Camargos. Apesar da fazenda ter deixado de existir, uma pequena área ao redor de sua antiga casa-sede foi preservada (Figura 4).

Figura 4 – Fazenda dos Camargos



Fonte: Charles Tôres - Blog “BH - Uma Foto Por Dia”, 2013.

A Fazenda dos Camargos, um rancho que remonta ao século XIX, fazia parte do antigo Curral Del Rey, localizado na extremidade oeste do município. Com a inauguração de Belo Horizonte, a fazenda se transformou em um pequeno núcleo populacional e, na década de 1950, os herdeiros da antiga fazenda decidiram lotear a área em terrenos, temendo possíveis invasões devido à proximidade da vizinha Cidade Industrial, em Contagem, que atrairia trabalhadores.

O bairro ainda possui uma localização privilegiada no contexto da metrópole de Belo Horizonte. Com a abertura da Via Expressa na década de 1970 que liga Betim e Contagem ao centro de Belo Horizonte, o bairro Camargos foi “colocado” no mapa, resultando no aumento populacional e atraindo muitas famílias que desfrutam da conveniência de viver entre Belo Horizonte e Contagem. Com a verticalização da capital, a partir dos anos 1960, o bairro ganhou pequenos edifícios, contando não apenas com moradores antigos, mas também com os residentes dos vários conjuntos habitacionais construídos no Camargos, todos contribuindo para a organização comunitária do local.

Na década de 1980 a construção do metrô estimulou a criação de novos loteamentos na região e já no final da década de 1990, a construção do Itaú Power Center valorizou ainda mais o bairro e, atualmente, o bairro Camargos possui uma excelente infraestrutura e qualidade de vida, com a proximidade de supermercados,

shoppings e duas estações de metrô. Atualmente o bairro possui fácil acesso tanto pelo Anel Rodoviário quanto pela Via Expressa Leste-Oeste, além de contar com quatro linhas de ônibus e a Estação Cidade Industrial do metrô para transporte coletivo. O comércio também se desenvolveu, principalmente nas ruas Soares Nogueira, Marques Rebelo e Itaunense.

O bairro Camargos é limitado ao sul pela linha férrea onde passa o metrô e na sua parte marginal ao Anel Rodoviário, concentra-se um pequeno distrito industrial, com um centro de distribuição da Companhia Energética de Minas Gerais (CEMIG), integrando o bairro à região industrial de Contagem. Segundo o Censo de 2010, a população do bairro era de 13.047 habitantes, e atualmente é um bairro predominantemente residencial, densamente povoado e bastante verticalizado com edifícios de em média 4 andares (Figura 5).

Figura 5 – Vista aérea do Condomínio Mundi no bairro Camargos em 2015



Fonte: Site “Mundi Condomínio Resort”, 2015.

O bairro Santa Maria, vizinho do bairro Camargos e Califórnia, teve um processo de ocupação urbana similar ao dos vizinhos, porém com um caso mais específico. Apesar das poucas informações disponíveis sobre o processo de ocupação e o surgimento do bairro, sabe-se que sua ocupação teve início com operários que trabalhavam nas indústrias da Cidade Industrial. No ano de 1970 foram autorizados o traçado das ruas e a divisão de lotes no bairro Santa Maria. Posteriormente, em 1975, foi aprovado o projeto para a construção do Conjunto Habitacional Santa Luzia.

O bairro se desenvolveu de modo integrado ao bairro Camargos e marginal ao Anel Rodoviário e a Via Expressa, isolados pelo grande “muro” que o Anel Rodoviário representa naquele contexto regional. O bairro caracteriza-se como predominantemente residencial e uma população estimada em 7.072 habitantes. Atualmente, o bairro se situa na margem da Via Expressa oposta à localização da

Arena MRV, o que o integra nas transformações espaciais ocasionadas pelas dinâmicas do novo empreendimento (Figura 6).

Figura 6 – Vista do bairro Santa Maria a partir das obras da Arena MRV



Fonte: Acervo dos autores, 2023.

Por último destaca-se a região do bairro Conjunto Água Branca em Contagem. Embora não haja dados concretos sobre a formação da grande área da região, é relatado por alguns moradores que o nome se origina dos muitos córregos e nascentes que a região abriga. Segundo relatos, matas dominavam a paisagem e onde atualmente encontra-se a Via Expressa havia grandes plantações de arroz e flores.

Juntamente com a expansão urbana de Belo Horizonte e a construção da Cidade Industrial, aliado também ao processo de metropolização, as ocupações no bairro se deram na medida em que a indústrias e serviços se estabeleciam na região

limítrofe dos dois municípios, sobretudo na década de 1980 com a inauguração do metrô de Belo Horizonte que alcançava até o município de Contagem com a estação Eldorado, ampliando assim a mobilidade e fácil acessibilidade dos moradores da região à capital (Figura 7).

Figura 7 – Entroncamento da Via Expressa no bairro Conjunto Água Branca



Fonte: Júlio César Santos - G1 Minas, 2020.

A Figura 7 mostra com clareza a intensidade do trânsito no local e faz remeter a uma hipótese de um possível estrangulamento quando da abertura total da Arena MRV para os grandes eventos. Será o bairro Conjunto Água Branca uma região de grande acessibilidade?

Atualmente o Conjunto Água Branca é um bairro predominantemente residencial e possui uma estrutura urbana muito dinâmica caracterizando-se como a entrada de Contagem para Belo Horizonte, formando-se um eixo integrador entre os dois municípios e até mesmo para Betim, visto que a Estação Eldorado faz essa integração entre Belo Horizonte e Betim. Segundo estimativas demográficas, a região do Conjunto Água Branca como um todo possui uma população de 45 mil habitantes e possui um grande fluxo em termos de mobilidade, onde passam Via Expressa, Avenida Teleférico e a Avenida Babita Camargos, formando um grande entroncamento rodoviário, além também das estações de metrô e do coletivo urbano Eldorado (Figura 8).

Figura 8 – Estação Eldorado no município de Contagem



Fonte: Site "Diário do Comércio", 2022.

3 REFERENCIAIS TEÓRICOS ESPECÍFICOS

3.1 Os Agentes Formadores do Espaço Urbano

O espaço urbano das cidades é caracterizado por diferenciados usos, e sua produção é resultado da ação de agentes urbanos que objetivam primordialmente satisfazer os seus interesses. Conceituando espaço urbano, Almeida (1989) menciona que este se expressa através da dimensão física da cidade, do suporte para o desenvolvimento de atividades, e das relações e manifestações humanas. Aprofundando mais o conceito e seus mediadores, Côrrea (1989) define o espaço urbano como o agrupamento de variadas formas e conjunturas do uso da terra, especializados pelos agentes formadores do espaço urbano nos centros das cidades, locais de concentração comercial, serviços, gestão, áreas ou periferias industriais, locais de lazer, áreas residenciais e vertentes de expansão da mancha urbana (CORRÊA, 1989, p. 7). O uso da terra nos espaços urbanos se manifesta de forma fragmentada, articulado através de “diferentes fluxos” que são construídos e modificados por aqueles que o produzem, como apresenta a área de estudo do presente trabalho, onde a relação de refuncionalização de uma região anteriormente urbanizada, sofre mudanças significativas com as novas modificações promovidas pelos agentes urbanos.

A produção do espaço, em suas linhas mais gerais, consiste na modificação de um território para que sobre o mesmo possa assentar-se e viver uma população, se a produção do espaço é capitalista, a produção se realiza para o mercado, e o território modificado, o espaço produzido, tem um valor de troca, é uma mercadoria (CASTRO, 1980, p.13).

Os fluxos podem ser de maior visibilidade (pessoas, veículos/carros), e de menor visibilidade, que incluem as relações espaciais envolvendo a circulação de decisões e investimentos de capital, mais-valia, salários, juros, rendas, envolvendo ainda a prática do poder e da ideologia (CÔRREA, 1989, p. 8).

Henri Lefebvre dispõe que o espaço é onde a reprodução da sociedade e as relações sociais se realizam. A produção deste espaço resulta de processos envolvendo aspectos econômicos, políticos e sociais, dos quais o espaço se manifesta como um instrumento político, sendo um “lugar e meio onde se desenvolvem estratégias, onde elas se enfrentam” (LEFEBVRE, 2008, p. 172).

De acordo com Caiado e Pires (2006) as transformações na estrutura produtiva na atual etapa da reestruturação capitalista correspondem a novas formas

de ocupação e apropriação do espaço. As autoras apontam que há um fenômeno da dispersão entendido como a “expansão do tecido urbano com ocupação de áreas isoladas da conurbação principal com predomínio de baixas densidades, apoiadas em diversos sistemas de infraestrutura viária e dotadas de extensos espaços livres” (CAIADO; PIRES, 2006, p. 277). Quanto mais longínquos e periféricos os equipamentos urbanos, mais barato é o preço da terra, justificando a posse daqueles que moram nestes espaços serem notavelmente uma população de baixa renda. O que não se aplica ao movimento das populações de alto poder aquisitivo que também procuram periferias como escape do dinamismo acentuado dos centros urbanos, visto que estes ainda possuem meios e métodos de acesso aos equipamentos urbanos (carros/veículos) e ocupam periferias segmentadas para sua classe social, isolados da “periferia popular”.

Essa lógica é facilmente intensificada pela mobilidade espacial da população e a decorrente alteração nas relações dos espaços públicos e privados (realidade das cidades capitalistas). A difusão de loteamentos fechados, por exemplo, provoca uma forte auto segregação das populações dispostas de rendas mais altas, enquanto as classes sociais economicamente vulneráveis tendem a ficar isoladas aos desejos capitalistas e ações do estado, sendo estas predominantemente coniventes com os objetivos dos agentes imobiliários.

Harvey (1980) aponta que o solo é uma variável que merece destaque na análise do espaço urbano, pois este é importante meio de acesso à cidade, seus serviços e benefícios. O capitalismo transforma o solo numa mercadoria, possuindo assim um valor de uso, ou de moradia. Este valor de troca "reside no processo social de aplicação de trabalho socialmente necessário aos objetos da natureza para criar objetos materiais (mercadorias) apropriados para o consumo (uso) pelo homem" (HARVEY, 1980, p.133). O autor também afirma que há um interesse duplo por parte dos agentes: “ao mesmo tempo como valor de uso atual e futuro como valor de troca potencial ou atual, tanto agora como no futuro”. Sua localização passa, assim, a ser fundamental e a influenciar seu valor de troca, considerando as variáveis citadas anteriormente neste capítulo.

Botelho (2007) afirma que o espaço produzido pelo capitalismo está repleto de contradições, o que condiz com os dizeres de Harvey. As diferenças de localização e trabalho investido no espaço urbano ocasiona uma diferenciação dos preços do solo das cidades. Tornando um meio de geração de lucro e de obtenção

de renda por parte de um dos agentes, os proprietários fundiários. O autor evidencia as exclusões do acesso à terra a grande parte da população devido às formas de produção e reprodução do espaço urbano.

Acerca da estruturação do espaço urbano, uma questão inicial que merece destaque, segundo observação de Castells (1983), compreender que o espaço urbano é estruturado implica em compreender que este espaço não se (re) organiza ao acaso, mas a partir de determinações e conflitos de interesses. A partir dessa formulação pode-se depreender que a estruturação do espaço faz-se constituída do resultado (sempre incluso) dos embates, sintetizados principalmente na organização econômica, social, política e os interesses dos grupos sociais dominantes (OLIVEIRA JÚNIOR, 2008, p. 8).

Sendo assim, a discussão acerca dos agentes urbanos se faz necessária, na medida em que a temática do presente trabalho é contundente com a espacialização das ações desses produtores do espaço, preferencialmente sendo eles: os proprietários fundiários; promotores imobiliários; o Estado e os grupos sociais excluídos.

O Estado como agente produtor do espaço urbano se insere na produção do espaço de diversas maneiras: nas esferas federal, estadual e municipal. Corrêa (2012) estabelece o Estado como detentor de marcos jurídicos (leis, regras e normas) que delimitam a produção e o uso do espaço, como a taxa sobre o uso da terra, por exemplo. Pode-se aplicar diferentes taxas sobre o espaço urbano, seja em áreas periféricas ou centrais, que ocasionam diferenciação socioespacial na cidade. O Estado é responsável também pelas infraestruturas que permitem as condições de produção para os diversos agentes produtores do espaço, o mesmo controla o mercado fundiário, sendo proprietário de terras e, torna-se promotor imobiliário, a partir da produção de imóveis para determinados grupos sociais, em espaços da cidade, por vezes promovendo segregação residencial, como acontece em várias cidades brasileiras, inclusive em Belo Horizonte e Contagem, locais proeminentes com a pesquisa.

Os promotores imobiliários são aqueles que realizam as seguintes ações, e de acordo com Corrêa (1989): “a) incorporação, na qual se realiza a gestão do capital na fase de sua transformação em mercadoria, são definidos tamanhos das unidades, qualidade da construção, construtoras, propagandas e estratégias de venda; b) financiamento, que é a formação de recursos monetários provenientes de pessoas físicas e jurídicas, para a compra do terreno e construção do imóvel; c)

estudo técnico para implantação da obra; d) construção física, realizada por firmas especializadas; e) comercialização, executada por corretores, planejadores de vendas e profissionais de propaganda”.

Os promotores imobiliários produzem habitações visando sempre o lucro, o que ocasiona a exclusão das camadas populares vulneráveis. Deixando-as à mercê de agentes produtores do espaço urbano (o Estado, principalmente) ligados à promoção imobiliária responsáveis pela construção de moradias de interesse social para as populações de baixa renda na produção do espaço, muitas vezes, ou sempre, estes espaços sendo segregados e de pouca infraestrutura.

Os proprietários fundiários, como agentes produtores do espaço urbano, têm grande interesse na especulação fundiária, isto pois “a retenção das terras cria uma escassez de oferta e o aumento de seu preço, possibilitando-lhes ampliar a renda da terra” (CÔRREA, 1989, p. 14). Segundo o autor, os proprietários fundiários como agentes produtores do espaço urbano, “atuam no sentido de obterem a maior renda fundiária de suas propriedades” (CÔRREA, 1989, p. 16). Com interesse constante na conversão de terra rural em urbana, a partir do aumento e expansão das vertentes urbanas, por terras urbanas serem mais valorizadas que as terras rurais. Corrêa (1989) também afirma que: “Os proprietários fundiários podem então exercer pressões junto ao Estado, especialmente na instância municipal, visando interferir no processo de definição das leis de uso do solo e do zoneamento urbano” (CÔRREA, 1989, p. 16). Ou seja, “[...] esta pressão não é feita uniformemente nem beneficia a todos os proprietários fundiários. Alguns, os mais poderosos, poderão até mesmo ter suas terras valorizadas através do investimento público em infraestrutura, especialmente a viária: as cidades brasileiras fornecem vários exemplos desta prática” (CORRÊA, 2004, p. 16). Exemplo desta prática sendo o próprio Estado, que pode construir estruturas para facilitar o acesso a um novo conjunto habitacional (ou como no caso do presente trabalho, a um estádio desportivo do setor privado).

Corrêa (1989) também coloca os grupos excluídos como produtores do espaço urbano. As diferenças sociais no acesso aos bens e serviços diferem o acesso à habitação, a partir da dificuldade no pagamento da moradia para populações de baixa renda. Essas populações encontram alternativas para a garantia de moradia, muitas vezes em cortiços, invasão de terrenos, favelas e conjuntos habitacionais. Os grupos excluídos tornam-se agentes modeladores nas favelas, na periferia autoconstruída, construindo o seu próprio espaço, como uma

forma de resistência e como uma estratégia de sobrevivência, lutando pelo seu direito à cidade.

Harvey (1980) também descreve os diferentes segmentos atuantes no mercado imobiliário. Destaca que, cada grupo determinará, de forma distinta, o valor de uso e de troca da moradia e divide-os em seis grupos: a) usuários da moradia; b) corretores de imóveis; c) proprietários; d) incorporadores e a indústria da construção da moradia; e) instituições financeiras; f) instituições governamentais. (Quadro 1).

Quadro 1 – Os agentes atuantes no mercado imobiliário

Agentes	Descrição
Corretores de imóveis	Operam no mercado para obter lucro através da compra e venda de imóveis e como intermediários nas transações imobiliárias. Buscam assim, obter valor na troca da moradia. Atuam como coordenadores passivos do mercado ou como encorajadores da atividade do mercado.
Instituições governamentais	Usualmente oriundas de processos políticos interferem no mercado da moradia de diferentes formas. Diretamente, através da produção de valores de uso (produção habitacional pública, por exemplo) ou indiretamente, modificando o meio circundante da moradia (alocando muitos serviços, facilidades, vias de acesso). Atuam impondo restrições ao mercado da moradia com as ações de planejamento e de controle do uso do solo (legislação, zoneamento).
Proprietários	Tem interesse especial na moradia enquanto valor de troca. Podem ser: usuários proprietários (que tem objetivo de uso e de troca) ou proprietários rentistas (que olham a moradia como meio de troca). Podem ter interesse na moradia como forma de obter lucro com o aluguel ou aumentar sua riqueza com a aquisição do imóvel.
Instituições financeiras	Podem atuar limitando-se ao financiamento do mercado da moradia ou atuar servindo a diversos setores (alocando fundos em moradia e criando oportunidades de investimento lucrativo e seguro a partir da moradia). Financiam a moradia, assim, visando obter valores de troca.

Fonte: HARVEY, 1980, p.139 a 141. Organizado por: L. C. MELCHIORS, 2014.

Trindade Junior (1998) defende que os agentes produtores do espaço urbano não atuam isoladamente, mas através de redes, entendidas como articulações locais de agentes responsáveis pela dinâmica da cidade. Esses agentes desenvolvem estratégias de ação de forma articulada, visando aumentar suas vantagens e garantindo seus interesses econômicos. O autor cita, entre outras possibilidades de redes, as existentes entre: “Estado e agentes sociais excluídos; Estado e empresas construtoras; agentes financiadores e incorporadoras; entre outros, e, aponta que à medida que as redes articulam mais de dois agentes, tornam-se mais complexas”. Portanto, os agentes produtores do urbano, ao atuarem, ao invés de se oporem,

procuram manter relações, se distanciar ou se aproximar, se influenciar, se controlar e, assim, criar redes entre si (TRINDADE JUNIOR, 1998).

O resultado dessa articulação é que “a forma do ambiente construído não é apenas o produto dessas redes, mas também das tentativas de renegociar as ações delas decorrentes por parte de outros grupos que suportam os custos da reestruturação urbana” (TRINDADE JUNIOR, 1998, p. 33). O autor complementa que os agentes, ao se articularem em redes, estabelecem correlações de forças a fim de garantir a manutenção de seus interesses e, desse modo, têm maior ou menor grau de satisfação de seus interesses atendidos na produção do espaço urbano.

O Estado é o principal agente articulador destas redes de interação entre e com os demais agentes. Este desempenha múltiplos papéis na produção do espaço urbano, interferindo por meio das suas ações diretas e indiretas através de políticas públicas, processos de planejamento, estabelecimento de marcos jurídicos (leis, regras, regulações do solo urbano), a partir da alocação de recursos no espaço (construção de vias, infraestruturas) e também como promotor imobiliário (como proprietário de glebas, investindo na produção da moradia) (ALMEIDA, 1989; BOTELHO, 2007; CORRÊA, 2012).

Quando regulamenta os usos do solo e do espaço público e direciona investimentos na construção de infraestruturas e de equipamentos, o Estado interfere ainda ativamente no preço da terra e na sua valorização (BOTELHO, 2007; CORRÊA, 2012). Desta forma, sua atuação tem papel também na valorização dos capitais aplicados no setor imobiliário (ALMEIDA, 1989; BOTELHO, 2007).

Segundo Botelho (2007) o Estado pode ter um papel também na promoção da expansão urbana e na valorização de áreas periféricas, visto que é geralmente o responsável pela implementação de infraestrutura nessas áreas. Quando os promotores imobiliários buscam a expansão territorial para áreas mais distantes do centro estão, na verdade, buscando a geração de sobre lucros, visto que as novas áreas urbanizadas normalmente possuem infraestrutura precária e terrenos de menor valor. A atuação do Estado, dotando essas áreas de infraestrutura, de redes de transporte e de serviços adequados, acarreta sua valorização, bem como a valorização dos terrenos próximos, diversos desses ainda vazios. Cria-se, assim, um aumento de lucro aos promotores imobiliários, visto que ocorre um aumento da diferença entre o preço de compra do terreno e o de venda do imóvel final.

3.2 Os Processos de Refuncionalização e Reestruturação do Espaço Urbano

O espaço geográfico apresenta grande complexidade e particularidades de acordo com o contexto histórico e regional no qual está inserido, havendo atuação de diferentes agentes que se articulam, alterando a paisagem e atribuindo a ela especificidades em um conjunto de atividades que ocorrem em uma mesma integração local. No espaço urbano, onde se realiza a reprodução da sociedade e relações sociais, a territorialização se mostra como um fenômeno inerente a este espaço é importante para compreender suas dinâmicas, levando em conta os aspectos ligados à terra e à sociedade. Segundo Anjos (2010 p. 97) “o território é na sua essência um fato físico, político, social, econômico, categorizável, possível de dimensionamento, onde geralmente o Estado está presente”, por isso a terra que fundamenta as territorialidades, possibilita a observação do que ocorreu, do que está ocorrendo e projetar as tendências do que pode acontecer no espaço.

O processo de territorialização constitui a ideia de especialização dos lugares, seja no âmbito econômico e na oferta de serviços com criação de novas centralidades, ou no aspecto sociocultural com apropriação de espaços e lugares. O sociólogo britânico Featherstone (1995, p. 31) discute alguns pontos elementares na nova centralidade do aspecto cultural. Um deles é a respeito da abundância de oferta de mercadorias, seja na forma de bens ou de locais de compra e consumo voltados à expressão e à realização individual. A necessidade da satisfação e de lazer, pode ser veiculada pela propaganda, no intuito de manipular ideologicamente de forma sedutora, a população, para que consuma e deseje determinados produtos culturais (FEATHERSTONE, 1995).

Segundo Santos (1985) forma espacial e função são indissociáveis, ou seja, estão intrinsecamente ligadas para que uma possa atuar na outra onde ambas coexistem em uma complexa relação. A refuncionalização pressupõe a ideia de um novo papel do espaço na perspectiva espaço-tempo, influenciado por fenômenos de natureza financeira e no mundo dos negócios, no progresso técnico científico, informacional e outros fenômenos criados a partir das necessidades que surgem no espaço urbano. O processo de refuncionalização pode ser caracterizado pela efetivação da inovação sobre o espaço já construído, não necessitando realizar uma destruição para uma nova criação, mas utilizando de novas formas sutis para viabilizar a reestruturação das funções de um espaço já existente. O processo

minimiza os custos e perdas, constituindo um alinhamento entre formas antigas à novas funções. Seria então, por assim dizer, uma dialética entre a permanência e mudança, valorizando e resgatando o valor funcional do espaço, alinhado a inovações e novas perspectivas que podem ser desencadeadas pelas ações e interesses dos agentes sociais que produzem o espaço urbano.

...Cada vez mais se impõe a ideia do novo papel ou de novas funções que o espaço geográfico assume, como componente da diferenciação de sociedades e de lugares, referenciada a fatos de natureza política e econômica, ética, religiosa e cultural, através dos quais se expressam adaptações, ajustes ou resistências ao processo de globalização do mundo de nossos dias (DAVIDOVICH, 1994).

Na refuncionalização do espaço geográfico destaca-se o papel da "capacidade endógena de produção" (STORPER, 1991), que implica a absorção da inovação tecnológica e científica. Este aspecto é fundamental para condições de competitividade e produtividade, a cooperação e relações essenciais de interdependência entre os agentes locais envolvidos e o desenvolvimento de valores e interesses próprios e distintos.

Urge pontuar que a refuncionalização é um processo. Portanto, a um só tempo, ela remete ao passado, é interpretada no presente e projeta-se para o futuro. Essa dimensão de continuidade, de resgate e de transformação é o alicerce que sustenta a noção de planejar (CONTASSOT, 2018; p. 130).

A refuncionalização do espaço geográfico pode desenvolver uma reformulação da ideia de território enquanto base política, estratégica e ideológica, podendo também assumir uma superação entre as relações de centro-periferia. Neste sentido, a refuncionalização atribui dinamicidade ao espaço enquanto processo, redefinindo as funções de acordo com necessidades e mudanças provocadas pela organização da sociedade daquele espaço. Dentre os processos que desenvolvem a refuncionalização, está a prática do empresariamento urbano que, de acordo com Harvey (1996, p. 53) pode ser definido como um comportamento empresarial instituído por uma parceria público-privada que objetiva resultados imediatos no âmbito político e econômico através de empreendimentos imobiliários especulativos, tendo como foco de atenção mais a economia política do local do que do território.

Enfatizando que se trata de um processo, a refuncionalização permite uma reestruturação do espaço como um todo, sobretudo em seu contexto regional.

Sabendo que o espaço urbano está conectado e hierarquizado em suas funções e centralidades, a refuncionalização de uma área afeta a dinâmica deste espaço com seu entorno, de forma a reestruturar o espaço enquanto espaço percebido, bem como os fluxos e mobilidade urbana, sendo que esta última terá alterações em função das novas dinâmicas exercidas por um espaço em processo de refuncionalização.

3.3 Mobilidade e (I) mobilidade Urbana

Refletir sobre o conceito de mobilidade urbana que ainda está sendo consolidado, constitui um desafio para os pesquisadores e estudantes da área. Segundo Rau (2012) a mobilidade urbana é conceituada como a capacidade da movimentação de pessoas e mercadorias em uma determinada área urbana, tendo como finalidade sanar suas necessidades. A elevada concentração das atividades econômicas e industriais no espaço atrai pessoas em busca de trabalho, eleva o nível de urbanização e paradoxalmente compromete a própria mobilidade urbana. De acordo com o conceito adotado pelo Ministério das Cidades (2004) a mobilidade consiste nas diferentes respostas adotadas pelos indivíduos e também pelos agentes econômicos aos deslocamentos, tendo em vista suas necessidades, considerando as dimensões do espaço, sua dinamicidade e a complexidade das atividades nele desenvolvidas.

Acessibilidade e mobilidade são conceitos que se convergem, sendo a acessibilidade a facilidade para o indivíduo chegar ao seu destino e a mobilidade a disponibilidade e a utilização de diversos tipos de transporte para o deslocamento até este. Mendonça e Kneib (2016) explicam que devido à necessidade de acesso nas cidades ocorrem graves problemas no planejamento urbano, que acarretam os acidentes de trânsito, congestionamentos, além de fortes consequências socioeconômicas, logística e ambientais.

Mesmo com os avanços nas redes viárias e dos transportes públicos observam-se deficiências na locomoção, principalmente nas grandes cidades, onde há uma intensa concentração de veículos promovendo a denominada (i) mobilidade urbana. Os indivíduos mais prejudicados com isso são os mais vulneráveis, sendo aqueles que vivem em áreas periféricas e que dependem do transporte público, sendo obrigados a percorrer maiores distâncias para ter acesso à saúde pública, educação, trabalho e lazer.

O Estado, privilegiando a indústria automobilística, incentiva cada vez mais a população a adquirir seu carro próprio, por meio de instrumentos de políticas públicas como o Imposto Reduzido (IPI Federal), causando, além do congestionamento, reflexos negativos também no meio ambiente com a emissão de poluentes pelos veículos. De acordo com a Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP), o transporte privado emite cerca de quinze vezes mais poluentes locais que o transporte público.

Em janeiro de 2012, instituído pela Lei nº. 12.587/2012, o Brasil passou a ter uma Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), a fim de orientar a regulamentação e o planejamento da mobilidade urbana nas cidades. De acordo com Leitão e Rubim (2013), a política estabelece que os municípios com população superior a 20 mil habitantes, o que corresponde a 30% das cidades brasileiras, elaborem um Plano de Mobilidade Urbana, com planejamentos de curto, médio e longo prazo. É importante frisar que a ideia de que os municípios realizem o planejamento não é nova, sendo que em 2001 criou-se o Estatuto das Cidades (Lei n. 10.257/01) que determina que todas as cidades com mais de 500 mil habitantes elaborem seu Plano de Transportes.

Por meio da Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte (BHTrans), em Belo Horizonte desenvolveu-se entre os anos de 2008 e 2010 o Plano Diretor de Mobilidade Urbana de Belo Horizonte (PlanMob-BH), que teve como horizonte o ano de 2020. Como forma de monitoramento de sua implementação, instituiu-se uma avaliação a cada quatro anos nas Conferências Municipais de Política Urbana (CMPU). O propósito da revisão do PlanMob-BH é assegurar que seus objetivos sejam melhores desenvolvidos, sendo esses tornar o transporte coletivo mais atrativo que o individual, promover a melhoria dos serviços e equipamentos relacionados a mobilidade, viabilizar a segurança no trânsito, além de tornar a mobilidade favorável ao ambiente de negócios da cidade, assegurar que esta seja também um fator de inclusão social. Além disso, um dos principais objetivos é buscar garantir que as intervenções realizadas no sistema de mobilidade contribuam para a melhoria da qualidade ambiental, exercendo a mobilidade urbana sustentável, priorizando os meios de transporte que amenizem os impactos no meio ambiente com a alta produção de poluentes no ar. Observa-se que as contradições no sistema político/econômico são diversas, pois mesmo com a implementação do Plano Diretor de Mobilidade Urbana em Belo Horizonte a (i)mobilidade ainda parece prevalecer.

Levando em consideração a discussão acerca da mobilidade urbana, a implementação de um grande empreendimento como da Arena MRV, objeto de estudo do presente trabalho, gera grandes mudanças em uma cidade, inclusive no que diz respeito à mobilidade. Este novo e complexo empreendimento exige a construção e/ou alteração nos eixos de circulação promovendo desapropriações, deslocamentos forçados e a própria refuncionalização da região. Empreendimentos de grande porte atraem grande número de usuários e conseqüentemente de deslocamentos, gerando os denominados Pólos Geradores de Viagens (PGVs), objeto de estudo de diversos pesquisadores descritos a seguir (Quadro 2).

Quadro 2 – Conceitos de Pólos Geradores de Viagens (PGVs)

FONTE	CONCEITOS
CET (1983)	- PGTs: empreendimentos de grande porte que atraem ou produzem grande número de viagens, causando reflexos negativos na circulação em seu entorno imediato podendo prejudicar a acessibilidade de toda uma região, ou agravar condições de segurança de veículos e pedestres.
DENATRAN (2001)	- PGTs: empreendimentos de grande porte que atraem ou produzem grande número de viagens, causando reflexos negativos na circulação viária em seu entorno imediato e, em alguns casos, prejudicando a acessibilidade da região, além de agravar as condições de segurança de veículos e pedestres.
Portugal e Goldner (2003)	- PGTs: Locais ou instalações de distintas naturezas que desenvolvem atividades de porte e escala capazes de produzir um contingente significativo de viagens.
Kneib (2004)	- EGVs: empreendimentos que causam tanto impactos nos sistema viário e na circulação, a curto prazo, como também impactos na estrutura urbana, com destaque para o uso, ocupação e valorização do solo, a médio e longo prazos.
Rede (2005)	-PGVs: equipamentos potenciais geradores de impactos nos sistemas viários e de transportes (congestionamentos, acidentes e naturais repercussões no ambiente) como também no desenvolvimento socioeconômico e na qualidade de vida da população.

Fonte: E. C. Kneib, P. W. G. Taco e P. C. M. da Silva, 2006.

De acordo com Silveira (1991) e Kneib et al (2006) os impactos provenientes destes empreendimentos, como o da Arena MRV, impactam não somente o tráfego, a circulação e o trânsito, como também poluem o meio ambiental. Sendo assim, inclui impactos relacionados às condições do meio ambiente, na própria organização do espaço urbano, causando muitas vezes alterações no valor dos terrenos, alterações também no uso, densidade ou na ocupação física do solo, somado a mudanças nas características histórico-culturais.

4 A CIDADE: CONDIÇÃO PARA A REPRODUÇÃO DO CAPITAL E HORIZONTE PARA A VIDA COTIDIANA

Retomando o que se discute no capítulo 3, dos Referenciais Teóricos Específicos, mais precisamente no subcapítulo 3.1 sobre “Os Agentes Formadores do Espaço Urbano”, conclui-se que o processo de produção do espaço urbano não é homogêneo, é fragmentado e articulado de acordo com as necessidades de reprodução do capital e com o modo de produção, gerando um espaço altamente complexo (FRIDMAN, 1991, p. 145). A produção do espaço é desigual, e o espaço urbano em Belo Horizonte é fruto de uma produção capitalista que se reproduz desigualmente no espaço, materializada pela divisão do trabalho entre parcelas do espaço e se mantém a partir das relações simbólicas estabelecidas. Cada sociedade produz e reproduz sua existência de modo determinado, deixando no espaço as marcas de suas características históricas específicas (CARLOS, 1994, p. 26-33). Voltamos a falar aqui sobre a contradição fundamental existente na reprodução do espaço urbano: o espaço como condição da reprodução econômica e o espaço como condição de reprodução da vida na metrópole. Posta esta contradição fundamental, o espaço urbano torna-se um campo de luta, onde se instaura a luta dos diferentes agentes pelo espaço e pelo solo urbano. Estabelece-se, portanto, um conflito entre o espaço abstrato, concebido pelos interesses e necessidades do capital, e o espaço vivido, fragmentado pelas estratégias dos diferentes atores sociais, percebido pelo indivíduo através de sua vida cotidiana (CARLOS, 2005, p. 291).

Em Belo Horizonte a luta pelo espaço deixa marcas na paisagem urbana, sendo as áreas voltadas para a população pobre um símbolo dessa luta. Desde a sua formação, a cidade deixou de fora das políticas de urbanização e habitação as áreas voltadas para a população pobre, realizando muitas vezes a sua expulsão das áreas onde houve interesse de reprodução do capital imobiliário, por exemplo. A respeito da contradição entre o espaço concebido e o espaço vivido, retornamos a Lefebvre e sua construção da categoria de espaço social que se refere ao espaço de valores de uso produzidos pela complexa interação de todas as classes na vivência diária, que se confronta com o espaço abstrato, correspondendo à exteriorização de práticas econômicas e políticas que se originam com a classe capitalista e com o Estado (GOTTDIENER, 1997, p. 131).

O espaço social perdeu espaço na sociedade moderna, onde houve predomínio do espaço abstrato, que se apresenta como homogêneo, fragmentado e hierárquico, principalmente nas grandes cidades, onde surgem áreas segregadas que marcam a hegemonia do capitalismo. A essência do espaço social é justamente a vida cotidiana que transcorre no urbano, que perpetua o espaço abstrato através de representações.

A produção do espaço se dá no plano da vida cotidiana, na relação que se estabelece entre os diferentes agentes responsáveis pela reprodução do espaço urbano. Salienciamos aqui que existem diversos atores sociais responsáveis pela reprodução do urbano e que cada um atua de acordo com seus interesses de classe. Os agentes responsáveis pela produção do espaço urbano, de forma geral, são os proprietários dos meios de produção, os proprietários fundiários e usuários de moradia, os promotores imobiliários, o Estado e as instituições governamentais, e os grupos sociais excluídos (CORRÊA, 1993, p. 12; HARVEY, 1980, p. 139). Esses atores possuem estratégias próprias, que geram conflitos entre eles e estratégias comuns que os unem, como a apropriação da renda da terra. Ao atuar sobre o espaço urbano, a reprodução das relações de produção e a continuidade da acumulação de capital está garantida. A apropriação da terra, então, torna-se objeto de conflito na cidade.

O Estado tem um papel fundamental na produção deste espaço desigual ao impor determinadas organizações espaciais. Para Lefebvre o Estado utiliza o espaço como um instrumento político, buscando assegurar o controle sobre os lugares. A organização espacial, portanto, representa a hierarquia de poder existente na sociedade. Nesta direção também aponta Harvey (1996, p. 212), quando afirma que a organização espacial serve para constituir uma ordem social e uma hierarquia, através do assentamento de pessoas e atividades em espaços e tempos distintos. A análise da organização espacial, portanto, nos fornece a base para o entendimento dos processos de apropriação e dominação no espaço.

Pode-se afirmar que a cidade há de ser compreendida como um produto, condição e meio para a reprodução das relações sociais. Conforme Carlos (2007, p. 21) o espaço determina as relações produtoras da vida humana, no sentido amplo da reprodução da sociedade. No contexto de uma cidade moderna deve-se levar em consideração a articulação entre três planos: o econômico, o político e o social. No primeiro, denota-se que a cidade é produzida como uma forma de realização da

produção do capital; quanto ao segundo, a cidade é produzida passando pelas mãos do Estado, que estabelece domínio sobre a sociedade através da produção de um espaço padronizado; por último, na escala do social, afirma-se que a cidade é produzida como prática sócio-espacial, sendo indissociável este fator para a reprodução da vida humana. Tais planos são fatores que revelam o processo de formação da sociedade urbana, concebendo o processo de reprodução da cidade com um viés capitalista que se relaciona diretamente com a redefinição do que se conhece como espaço urbano atualmente.

Ao pensar sobre o urbano e analisar a cidade torna-se indispensável a compreensão acerca do modo da reprodução da vida através da apropriação dos espaços, tornando assim a noção de reprodução como o centro desta análise. Pode-se contemplar a produção e a reprodução do espaço urbano como categoria central da discussão presente neste capítulo. Tendo percorrido no referencial teórico do presente trabalho sobre a produção do espaço através dos Agentes Formadores do Espaço Urbano, torna-se necessária a discussão acerca da reprodução das relações sociais neste espaço, visto que estão articuladas. Na visão de Lefebvre a reprodução envolve mais do que especificamente a produção de mercadorias e o trabalho, mas sim incorpora também o plano do habitar, do lazer e dos momentos fora das atividades produtivas. Nesse sentido, as relações sociais ganham protagonismo no que se refere à materialidade em um espaço que é produzido não se restringindo apenas ao plano do econômico, fazendo com que o entendimento da sociedade ganhe espaço na análise urbana.

Na perspectiva da esfera da vida cotidiana assume-se que a reprodução do espaço urbano é articulada pelas relações sociais de modo mais amplo do que relações apenas de produção mercadológica, ultrapassando assim a esfera produtiva. A vida cotidiana é definida como uma totalidade abrangente no que se refere ao trabalho, lazer e vida privada e entre os planos do indivíduo e do coletivo (CARLOS, 2007, p. 23). A cidade como espaço produzido adquire sentidos que perpassam pelos modos de apropriação do ser humano de acordo com sua individualidade, fazendo com que a apropriação revele o uso dos lugares em tempos definidos para cada atividade, seja ela produtiva ou não. A cidade é compreendida como lugar que o sujeito constitui sua identidade e que se reproduz enquanto orientação, fazendo com que a condição do homem e do espaço urbano seja associada à sua construção.

A reprodução como categoria central da discussão permite a análise sobre a vida humana, significando uma perspectiva de desvendamento da realidade urbana que se constitui a partir da vida cotidiana enquanto lugar da reprodução. Lefebvre afirma que na segunda metade do século XX o espaço e a cidade – através da ascensão capitalista – adquiriram caráter mercadológico, fazendo com que surgisse o mercado do solo urbano e transformando o espaço social e político em operacional. Em decorrência disso, assume-se a importância que a produção do espaço assume no processo de reprodução da sociedade. Para o autor, “não é somente a sociedade inteira que se torna o lugar da reprodução, mas o espaço inteiro. Ocupado pelo neocapitalismo, setorizado, reduzido ao homogêneo ao mesmo tempo em que fragmentado, esmigalhado pelo mercado imobiliário, o espaço torna-se a sede de poder e essa capacidade produtiva se estende ao espaço terrestre. O espaço natural é reduzido e transformado em um produto social pelo conjunto das técnicas, da física à informática; deste modo, se de um lado o espaço reproduz ativamente as relações de produção, de outro, contribui para sua manutenção e consolidação” (LEFEBVRE, 1973, p. 116). Acredita-se que o autor se refere à reprodução como um fator central da construção da concepção do mundo moderno, dando foco ao espaço. O processo urbano transforma a vida humana, e discutir a cidade quer dizer se atentar à reprodução da vida humana, fazendo com que se torne possível compreender a realidade urbana através da percepção do social.

No que tange o movimento da reprodução, historicamente há um momento em que este processo atinge um patamar referente às novas necessidades da produção de “novos espaços de acumulação”, isto é, com o avanço do ideal de cidade como uma mercadoria. Quando se analisa uma metrópole, pode-se observar este comportamento através de espaços construídos a favor do capital financeiro conforme se configura a construção da edificação do objeto de estudo do presente trabalho – a Arena MRV – que inclusive há de refuncionalizar a produção anterior do espaço em que foi instalada. Sob essa perspectiva afirma-se que no plano do lugar a contradição entre a produção social do espaço e sua apropriação privada afeta a vida cotidiana, visto que é produzido enquanto mercadoria. É nesse sentido que a refuncionalização do espaço aparece a partir de uma estratégia capitalista que se estende cada vez mais ao espaço global, dando origem a novos setores de atividades produtivas. Em suma, um espaço que é produzido enquanto mercadoria

abre espaço para atrair capitais advindos de outros setores econômicos, de modo a contribuir para a reprodução associada à mercadoria reproduzível (CARLOS, 2001).

Cabe trazer a discussão à uma escala mais específica tratando sobre o crescimento da cidade, no qual a produção e a reprodução do espaço urbano são baseadas na lógica da homogeneização desse espaço. Os bairros têm suas características alteradas e a vida da população local se modifica em decorrência da justificativa do progresso econômico e da instalação de grandes equipamentos, onde não há mais espaço para a convivência e a sociabilidade humana, bem como o descanso. Um bairro que antes possuía caráter apenas residencial se torna refém da lógica do sistema produtivo, e cada vez mais o cotidiano do cidadão é alterado por essas dinâmicas de modernização. Essa tendência tem se afirmado em Belo Horizonte, pois assim como em qualquer cidade que busca a modernização, há a criação de espaços desiguais e altamente complexos. Como capital do Estado de Minas Gerais, Belo Horizonte contempla grandes equipamentos ao decorrer de seu território, dentre eles estádios de futebol conhecidos nacional e internacionalmente, como a Arena Independência, o Mineirão, e agora a Arena MRV.

Como é de se imaginar acerca de qualquer município urbanizado, ao longo do tempo houve a diminuição de espaços vazios nesse, fazendo com que equipamentos de grande porte fossem instalados nos bairros anteriormente de característica residencial.

Se o espaço é o resultado das transformações sociais feitas pelos homens, numa reflexão sobre a cidade é importante pontuar duas dimensões: primeiro, que as relações do cidadão, do homem comum, que vive no espaço da cidade se faz no plano da vida cotidiana e, segundo, que na gestão da cidade o protagonismo é do setor econômico fortalecido da ideia de empreendedorismo e de governança em que o Estado, no plano do poder político, se coloca como representante natural dos interesses econômicos, e que, nem sempre, representa os interesses do próprio cidadão. O cidadão por sua vez não se apropria da cidade como um todo, mas sim lugares da cidade, marco de seus trajetos cotidianos.

Atualmente, segundo Carlos (2007) "...um novo conjunto de relações revela a constituição de uma "nova urbanidade" permeada pela mercadoria e pela recusa do outro". Esta "nova urbanidade" constitui-se na criação a partir do triunfo do objeto sobre o sujeito, ou seja, em que as relações entre as pessoas passam pela simples posse da riqueza, consequência do aumento do individualismo que se reproduz

como condição e produto da reprodução das relações sociais de hoje.

As relações de propriedade criam os limites do uso dentro do espaço da cidade, redefinindo-o constantemente. Assim, os lugares da cidade redefinidos por estratégias imobiliárias (este como agente produtor e reproduzidor do espaço urbano) submetidos à ação de interesse do mercado, transformam o espaço em mercadoria. Como o uso tem um caráter local, ele contempla os trajetos e percursos que o cidadão realiza cotidianamente como condição de realização de sua vida enquanto manifestação dos atos mais banais – como ir ao trabalho diariamente, ir à feira, ao supermercado, visitar amigos e/ou familiares, e, estes momentos do uso aparecem como modos de apropriação dos lugares da cidade, através do corpo humano. Porém, como já elucidado neste capítulo, os lugares da cidade são constantemente alvos de produção e reprodução, visto que os interesses do capital, junto a ação dos agentes urbanos, modificam essas localidades com base nos seus interesses, sendo estes lugares constantemente redefinidos pelas metamorfoses da morfologia urbana, através das políticas urbanas e estratégias imobiliárias, que condicionam o uso do espaço da cidade à condição de mercadoria.

Botelho (2007) insere a produção do espaço urbano nos circuitos de acumulação capitalista. Os impactos dessa acumulação na configuração espacial do meio urbano estrutura as desigualdades socioespaciais das cidades, considerando a trajetória temporal do espaço urbano no modo de produção capitalista, do qual o espaço passou a fazer parte do circuito de valorização de capital, especialmente por meio da comercialização da terra, pelos agentes produtores do espaço urbano. Resumidamente, a produção do espaço urbano é um fator estratégico para a acumulação de capital, mas também como parte de uma complexa relação dialética. Possui então papel ativo, isto é, a ser utilizado operacionalmente e instrumentalmente pelas classes hegemônicas que dispõe de um duplo poder. Os benefícios desproporcionais de uma única classe social, esta que possui maior poder, estruturam as desigualdades socioespaciais dentro da cidade, fazendo com que a cidade se torne um grande negócio exclusivamente em função e para o capital, que ditam um novo modo na configuração socioespacial. Modo este que ao incorporar o espaço ao capital como meio de produção, define um processo de privatização, por meio da mercantilização do próprio espaço urbano, influenciado pela dinâmica do modo de produção capitalista. Alguns exemplos podem ser os *shoppings centers*, estádios e arenas, entre outros. Várias são as estratégias que

criam uma demanda específica para o consumo desse espaço que é duplamente mais produtivo, produzindo mais valia e outros espaços, gerando a lógica de um mercado de negócios de territorialidades urbanas (BOTELHO, 2007).

Por trás da Arena MRV ficam evidenciadas as parcerias entre o empreendedor imobiliário, o Estado e as estratégias para a valorização desse capital imobiliário na produção do espaço urbano e na transformação da cidade em mercadoria, uma vez que o apelo ao lazer a partir do futebol é um *marketing* com grande externalidade. Não só justifica a transformação do local num grande canteiro de obras, mas cria uma imagem simbólica para aquele espaço onde o cidadão ao se apropriar dele, participando de grandes eventos, ignora todo o processo que promoveu e/ou promove impactos sociais, expulsando uma parcela da população, impactando a mobilidade e o meio ambiente.

Enunciado brevemente a questão do meio ambiente e as mudanças decorrentes da ação dos agentes urbanos atuantes, a própria construção do estádio como já explicitado está sendo empreendida com o apoio e manuseio presente das instituições governamentais (o Estado), detentoras das normas e leis, que entram como agentes facilitadores para a construção da Arena na divisa dos municípios de Belo Horizonte e Contagem. Desde o anúncio, outros agentes também voltaram a atenção para a área do entorno, e modificações por ele foram feitas. Agentes imobiliários, empreendedores a exemplo de pequenos comerciantes que buscam se fixar no entorno do futuro estádio, com bares e restaurantes. Obras viárias para melhoria do acesso seja na Via Expressa, seja nas ruas da proximidade, começaram a ser realizadas por empresas de engenharia contratadas.

A atuação de todos estes agentes demonstra que já está em curso a refuncionalização da área. Área onde nota-se as funções residencial e industrial (há algumas indústrias próximas à saída pela Via Expressa). Tudo isso conduz a mudanças no cotidiano dos que residem na área.

Refletindo sobre a questão da sustentabilidade do empreendimento, a presença do estádio Arena MRV atrai outros empreendimentos e serviços relacionados a ele e ao público que será por ele atendido, afinal, muitos vão frequentar. Apesar das obras que possuem o intuito de facilitar a mobilidade urbana, nos dias de jogos e eventos, estas poderão ser insuficientes para suportar o tráfego de pedestres e veículos. Tais obras devem, no entanto, ser muito bem pensadas para que de fato se garanta a sustentabilidade do empreendimento e da área de seu

entorno. Afinal, um empreendimento como um estádio de futebol consome muita água, produz muito lixo, exige excelente iluminação e meios de acesso. Problemas dele decorrentes como: o próprio aumento do tráfego de veículos, concentração de torcedores, aumento da poluição sonora e visual, e provavelmente, até mesmo, da violência, tendem a ocorrer afetando o cotidiano dos residentes da área e mesmo daqueles que por ela transitam. Apesar dos benefícios econômicos que um grande empreendimento pode trazer, é necessário considerar o oposto. Um bairro já consolidado passará por fortes mudanças na própria estrutura em função da presença do estádio.

Os impactos que o homem causa neste meio vem cada vez mais ganhando força e relevância em diversas áreas. As empresas cada vez mais buscam adequar suas formas de produzir e desenvolver para o lado da sustentabilidade. É cobrado e exigido que haja esta preocupação, principalmente quanto aos novos empreendimentos, noção que é esperada dos agentes atuantes no projeto de construção da Arena MRV.

Esta forma de pensar e agir sobre o espaço da cidade modifica a forma como o cidadão percebe e atua nesta, passando essa forma de atuação no espaço do processo de consumo no espaço ao consumo do espaço. Assim, cada vez mais, os usos dos lugares da cidade estão submetidos à lógica do valor de troca, até mesmo, o lazer (como o qual ocorre com a nova Arena MRV e demais espaços do município, como os *shopping centers*). A vivência dos cidadãos na cidade se torna restrita a lugares normatizados, privatizados e vigiados. Isso ocorre por consequência da ocupação de espaços tidos como “valores de uso”, mas predeterminados e normalizados enquanto mercadoria – valor de troca.

A produção e/ou o planejamento do espaço urbano da cidade é repleto de contradições. Este “planejamento” está preocupado com a racionalidade no que se refere aos interesses da reprodução do capital, mesmo que para isso signifique perpetuar as desigualdades socioespaciais. Portanto, o habitar e vivenciar a cidade é entendido como um usuário de serviços, o que não garante a todos o “direito a cidade”. Esta condição do usuário redefine o conteúdo da “cidadania” a ser conquistada como caminho para a realização do “direito à cidade”. Pode-se inicialmente afirmar que a reprodução do espaço urbano, nesta perspectiva, sinalizaria a realização de uma cidadania “formal” e não de uma cidadania “real”. Isto porque o morador da cidade, entendido ora como consumidor, ora como produtor,

mão de obra ou ainda usuário, jamais assumiria o protagonismo de sujeito produtor do espaço urbano. Nesta construção, o discurso assume um papel central na definição do consumo de bens como condição de cidadania.

“Nessa condição, a cidade é dividida em lotes” cuja ocupação para moradia, trabalho ou lazer submete-se ao mercado imobiliário – sinalizando uma hierarquia espacial como produto direto da hierarquia social fundada na concentração de riqueza” (CARLOS, 2008, p.51).

Damiani (2006) descreve a condição de “cidade mercadoria” como processo de generalização do que classificou como modelo gerencial metropolitano, que pode inferir o planejamento estratégico ao planejamento nacional. Promovendo a modernização do espaço urbano no sentido de tornar a própria cidade uma fonte de lucro, “o modo de vida metropolitano é simulado em todo e qualquer lugar, negando os tradicionais estilos de vida” (DAMIANI, 2006, p.137). A cidade assim se torna competitiva no mercado como forma estratégica da política de desenvolvimento urbano, com foco em atividades turísticas ou de grande porte, considerando também vantagens fiscais. Tornando os centros urbanos uma mercadoria vendável, uma cidade-mercadoria, o que Carlos (2008, p.52) descreveu como “um estágio superior do desenvolvimento do valor de troca”.

Carlos (2001) também dissertou que o espaço urbano, em tais condições, apresenta uma gama de interesses divergentes que encontram no Estado um ponto de equilíbrio. Este (o estado) planifica o espaço, interferindo diretamente na vida cotidiana dos que vivem e atuam na cidade, através de suas intervenções, apresentadas como “neutras” de caráter “gerencial”, feita puramente na intenção de ampliar o valor de troca da cidade-mercadoria. Resumidamente, atrair investimentos e turistas que garantirão o desenvolvimento e consumo neste modo de pensar a cidade. Portanto, é no espaço da cidade que se concretizam as relações de poder, e se manifesta as contradições que a cidade apresenta como principal arena de tensão.

“Neste sentido, por meio do Estado, o espaço é um elemento de dominação em contradição com o espaço da apropriação revelado claramente nas lutas que ali se realizam” (CARLOS, 2001, p.29).

O Estado juntamente com os empresários do setor imobiliário (ambos agentes urbanos), convergem para que através da produção e reprodução do espaço urbano

sejam superadas as contradições para o espaço como cidade mercadoria. “Não por acaso que a consolidação do eixo empresarial se realiza por meio do poder político, como estratégias de gestão, que assegura a reprodução das relações sociais de produção” (CARLOS, 2001, p. 30). As condições citadas por Carlos (2001) se referem às áreas que o interesse do capital, considera como valorizadas e capazes de atrair investimentos, tanto do mercado imobiliário quando de outras áreas e determinados agentes urbanos, que por sua vez predispõe a segregação espacial ou “remoção” das camadas populares em estado de vulnerabilidade caso ocupem este mesmo espaço de interesse, configurando essa condição como uma medida prioritária.

A cidade assim no conjunto de ações do Estado e demais atores a cada dia determinam como podem “vender a cidade” num jogo claro de *marketing*, mostrando aos potenciais investidores vantagens, sejam locacionais ou que priorizem qualidade de vida, índices de violência inferiores, atrações turísticas, infraestrutura e mobilidade. Dentre estes elementos estão os principais fatores de *marketing* dos espaços urbanos. Configura-se como estratégia em um campo simbólico, tanto em vista o empreendimento quanto da percepção dos moradores do espaço mercantilizado (este que poderá se adaptar às condições atribuídas ou se vê obrigado a sair do local), uma vez que é vendida uma imagem de que a cidade, recebendo um determinado empreendimento, pode vir a se inserir no mercado competitivo de eventos de grande porte, favorecendo um maior desenvolvimento local, caso qual se enquadra a empreiteira da Arena MRV.

O uso de uma linguagem mercadológica que busca se expressar em vários aspectos da vida social urbana, tais como um maior número de empregos que serão gerados, portanto também gerando renda e qualidade de vida, através da linguagem visual de material publicitário, fazendo campanhas de promoção à cidade. Segundo Sánches (2010), esses mecanismos são denominados de políticas de espetáculo, as quais propiciam novas formas e funções de valorização do capital nas cidades.

“É assim que se pode falar de uma colonização do espaço urbano, que se efetua na rua pela imagem, pela publicidade, pelo espetáculo dos objetos: pelo “sistema dos objetos” tornados símbolos e espetáculo. A uniformização do cenário, visível na modernização das ruas antigas, reserva aos objetos (mercadorias), os efeitos de cores e formas que os tornam atraentes” (LEFEBVRE, 1999, p. 29).

É importante elencar os aspectos que estão relacionados às novas dinâmicas que ocorrem em todos os processos da produção e reprodução do espaço urbano, processos estes que são compreendidos através de novas estruturas que são implementadas e novas dinâmicas incorporadas ao cotidiano das cidades que estão em constante transformação. As transformações socioespaciais no entorno da Arena MRV expõem novas reestruturações do espaço de modo a adequá-lo ao novo empreendimento e as novas dinâmicas que serão exercidas por ele. Sendo assim, de forma difusa, em meio a essa reestruturação que primeiramente se apresenta como um planejamento urbanístico com obras de infraestrutura, trazem consigo uma relação em cadeia de vários processos atuando concomitantemente entre si, ocasionando todo um processo de refuncionalização, revitalização, requalificação, revalorização e ressignificação. Com a atuação de determinados agentes nesta nova reestruturação como já foi discutido neste trabalho, muito depende da força desses agentes e suas intencionalidades quando se trata da grandeza e escala em que este processo pode ocorrer, podendo abranger edifícios, bairros, cidades, municípios, regiões e, em uma escala muito maior, países e o mundo, que é a discussão central deste trabalho, para que se possa compreender o papel desses agentes no processo de refuncionalização e reestruturação de um espaço para uma cidade mercadoria atingir sua projeção em um nível global.

De acordo com Meyer (2000) a estruturação da cidade contemporânea depende de grandes projetos urbanos estratégicos. Este valor estratégico é fundamental para a projeção da cidade em um cenário de destaque e para isso, é necessário realizar significativas transformações no espaço metropolitano para assim, aumentar o poder de atratividade e influência. Portanto, o planejamento urbano é referido como uma ferramenta cara a este novo modelo mercadológico da cidade, como ocorreu em Barcelona, cidade que, permeada por um movimento de afirmação metropolitana, destaca-se como referência em urbanismo e planejamento estratégico, provocado pelo forte anseio de projeção global. Para que se coloque em vigor este planejamento, os agentes envolvidos, somado às suas intencionalidades, vão direcionar este processo para o caminho de um planejamento estratégico muito mais complexo, além de pura e simplesmente reestruturação urbanística, mas também estética e simbólica, o que possibilita a projeção que extrapola o espaço do empreendimento, levando assim o nome do grande agente envolvido neste processo, no caso a construtora MRV.

Ao viabilizar esta nova reestruturação do espaço, bem como refuncionalizar-lo, é atribuir novas dinâmicas e novos atores, ocasionando também novas territorialidades, conceito este muito caro aos estudos da geografia, sobretudo de sua relevância para compreender as dinâmicas do espaço urbano, este, dotado de agentes conflitantes entre si, de modo a exercer domínio e poder no espaço vivido, que por sua vez, possui valor de uso e valor de troca.

Neste ponto, ressalta-se que para Corrêa (1994, p. 241), a territorialidade refere-se ao conjunto de práticas e suas expressões materiais e simbólicas capazes de garantirem a apropriação e a permanência de um dado território por um determinado agente social, o Estado, os diferentes grupos sociais e as empresas. Neste caso, há um processo de apropriação da área do empreendimento com forte valor simbólico-cultural para a comunidade atleticana que, periodicamente, acompanha os desdobramentos do novo empreendimento e assim, estabelecem assentamentos de estabelecimentos como bares e pontos de encontro diversos no entorno das obras. Este vínculo que a comunidade de atleticanos vem estabelecendo no espaço da nova Arena é percebido no cotidiano daquela região. Essa forte ligação afetiva com o espaço deve ser ampliada com a chegada de um novo público que se fará presente quando dos eventos que a Arena venha sediar.

Conforme Lefebvre (1998) é importante entender e discorrer sobre as discussões acerca de lugar e de territorialidades enquanto espaço vivenciado, lembrando que esses territórios não apenas adquirem qualidades materiais, mas também adquirem valor simbólico perante a atividade de representação.

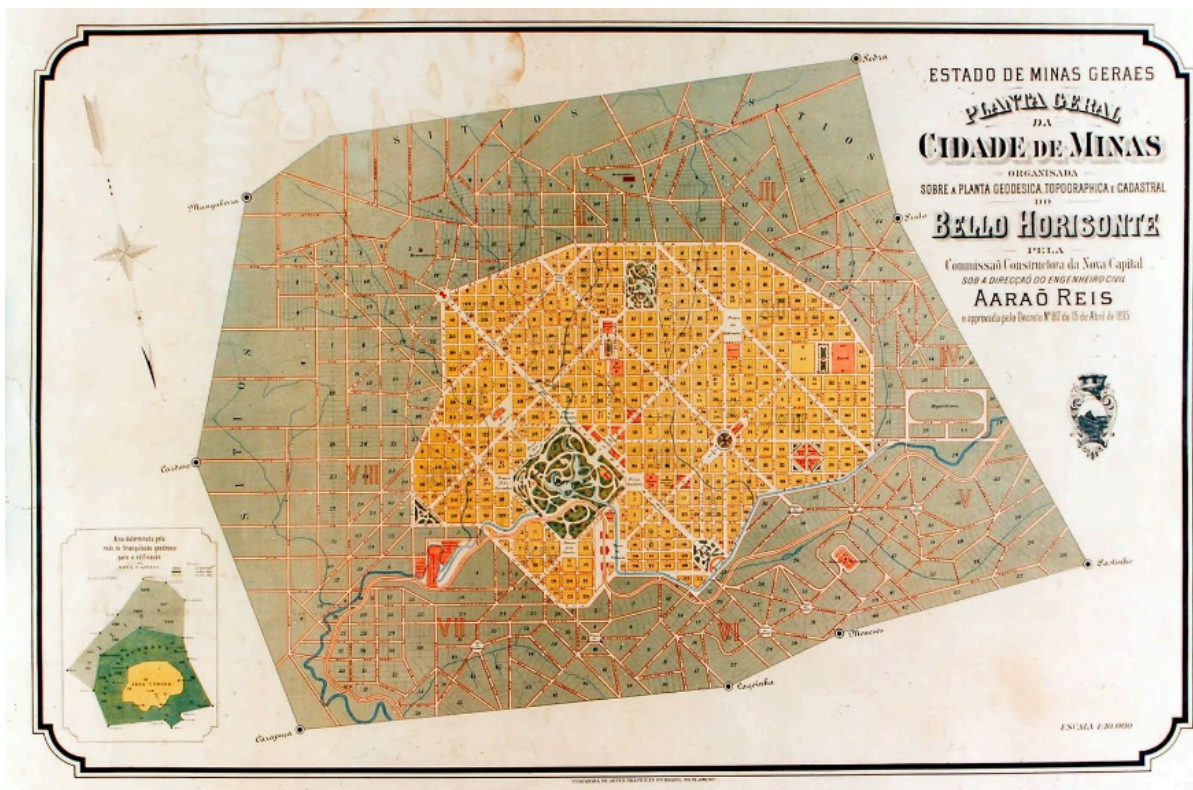
Para melhor compreender em que medida a estruturação do espaço urbano pode interferir no cotidiano da população da cidade, optou-se, neste trabalho por, inicialmente, discorrer sobre o processo de construção de Belo Horizonte, identificando as motivações pela qual esta foi concebida, bem como os processos de sua construção ao longo do tempo. Refletir sobre a produção do espaço em metrópoles como Belo Horizonte, um município que convive, desde sua fundação, com políticas urbanas que influenciam marcadamente a organização de seu território, requer a compreensão da complexidade de suas relações sócio-espaciais.

O Arraial Curral Del Rei que se forma a partir de 1701 antecede a cidade de Belo Horizonte que, para acompanhar o ideal de cidade moderna, promove a demolição quase completa das construções do antigo arraial. Belo Horizonte substitui Ouro Preto se tornando a capital do Estado. A mudança de capital se deu

por diversos motivos, como o declínio da economia de Ouro Preto, a falta de desenvolvimento urbano e o relevo acidentado que dificultava a ocupação da cidade. Belo Horizonte era caracterizada por um terreno consideravelmente mais plano se comparado ao da antiga capital, com a altitude acima de 800m, clima ameno e presença da bacia de São Francisco em seu território, além de estar localizada na região central do estado, se enquadrando melhor aos requisitos pensados na época para uma capital. Assim surge o projeto de transformar a nova capital em uma cidade moderna e urbanística, planejada com um modelo racional que expresse as características de comportamento de seus futuros moradores.

Aarão Leal de Carvalho Reis (1853 – 1936), nascido no estado do Pará, foi o engenheiro civil e urbanista nomeado para fazer o levantamento do local apropriado para a construção da nova capital do estado de Minas Gerais. Após o levantamento, Aarão permaneceu como chefe da comissão que construiu a capital, desenhando a planimetria da cidade de Belo Horizonte (Figura 9) e realizando todo o planejamento de arquitetura e construção entre 1894 e 1897, ano em que a capital foi definitivamente entregue.

Figura 9 – Planta original da cidade de Belo Horizonte, 1895



Fonte: Arquivo Público da Cidade de Belo Horizonte; Acervo CCNC.

O plano do engenheiro para a nova capital do estado previa uma zona urbana, uma zona suburbana e uma zona composta por sítios ou zona rural. A cidade, marcada pela projeção em um momento histórico do Brasil de busca pela modernidade espelhada principalmente em países europeus, apresenta elementos visuais em antítese às cidades tradicionais de modelo colonial (Figura 10).

Figura 10 – A nova capital em fase de construção



Fonte: BARRETO, Abílio. Belo Horizonte: Memória Histórica e Descritiva, 1996.

Largas avenidas para trânsito de comerciantes e cidadãos, presença de novas tecnologias como o trem, telégrafo, a arquitetura pensada com base em modelos franceses com presença de monumentos como bustos e praças arborizadas eram as principais características da nova capital mineira, que exibia um modelo de cidade-jardim. Tratando-se da formação da cultura e identidade belorizontina, é possível afirmar seu viés moderno e o pensamento progressista. Também se torna notável a presença da história de certos revolucionários mineiros em seu código cultural, como uma reafirmação de que Belo Horizonte era o exemplo de que a república moderna era o futuro.

A princípio a população da cidade era composta pelos antigos habitantes do Arraial, por funcionários públicos advindos de Ouro Preto e também por trabalhadores e imigrantes estrangeiros que foram empregados na construção, no comércio ou nas colônias agrícolas criadas em torno da área urbana.

Ao longo do tempo a cidade de Belo Horizonte foi se expandindo e seu crescimento foi marcado pelo planejamento inicial, no qual a área urbana dentro dos limites da Avenida do Contorno recebe mais investimentos e infraestrutura, enquanto

a região suburbana fica em segundo plano. Nesse sentido, a área suburbana cresce sob outra ótica. Bairros surgem sem o devido planejamento e desprovidos de serviços básicos que eram oferecidos às áreas centrais da cidade.

As décadas seguintes à inauguração da nova capital foram marcadas pelo seu crescimento vertiginoso, ficando cada vez mais evidente que o planejamento inicial da cidade não levava em consideração aspectos necessários que ultrapassassem a região central. A população de menor renda que ocupava as periferias compunha espaços organizados de maneira diferente daquela imaginada para o projeto inicial da capital, originando fatos do cotidiano local e de contextos históricos específicos, e é sob essa perspectiva que surgem a maioria dos bairros de Belo Horizonte.

Santos (2009) analisa o processo da urbanização brasileira destacando o que chamou de "nexo da modernização capitalista", que teve como resultado a disseminação de uma ocupação periférica dos centros urbanos. Reconhecendo que as relações de trabalho também imprimem características à ocupação urbana, onde as diferenças hoje notadas no território são, por isso, diferenças sobretudo sociais, não mais naturais.

Em torno dessa dinâmica de crescimento que fugiu do controle dos padrões da cidade planejada da época, os novos bairros se pautavam pela diversidade arquitetônica, cultural e de costumes de sua população local. Cada bairro, portanto, possuía uma característica distinta dos demais, cuja história, mesmo respondendo a um mesmo processo, carrega traços individuais e ganha características próprias ao longo do tempo.

Sob a perspectiva socioespacial recente de Belo Horizonte, Borsagli (2016, p. 214) afirma que durante as décadas de 1960 e 1980 houve um expressivo processo de verticalização em diversas áreas do município. Sendo assim, Belo Horizonte já era considerado um grande centro econômico e demográfico (Figura 11).

Figura 11 – Região central de Belo Horizonte nos anos 1960



Fonte: Arquivo Público da Cidade de Belo Horizonte, coleção José Góes.

O fortalecimento da capital proporcionou o seu processo de metropolização, recebendo imigrantes de diversas partes do Estado e mesmo de outros estados. Este processo vai ampliar o tecido urbano da cidade, mas também irá acentuar as desigualdades na distribuição de bens e serviços, nas condições de vida da população, além de acentuar a degradação ambiental. Belo Horizonte crescia e sua população também, dando início à verticalização e aos problemas na infraestrutura urbana.

No final do século XX Belo Horizonte passou a ocupar quase toda a área do município, 331,40 km², restando poucas áreas a serem parceladas. A urbanização ultrapassou os limites municipais, enquanto as cidades dos municípios vizinhos cresciam em direção à capital, constituindo assim o processo conhecido como conurbação da RMBH, em 1973. A construção de grandes eixos de circulação vai contribuir para o desencadear deste processo. Nos anos cinquenta o Anel Rodoviário é construído; nos anos setenta e oitenta vem a construção da Via Expressa; ainda nos anos oitenta o metrô; em meados da década dos anos 2000 inicia a construção da Via Verde, etc.

5 DO EMPREENDIMENTO AOS BAIRROS DO ENTORNO NA PRODUÇÃO/REPRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO

Bem como elucidado sobre o processo de criação da capital Belo Horizonte nas discussões do capítulo 4, retoma-se a discussão acerca de sua configuração: uma cidade construída a fim da busca pela modernidade, com ruas largas, praças arborizadas e uma infraestrutura urbana adequada para o crescimento.

Nos últimos anos Belo Horizonte enfrentou desafios significativos relacionados ao uso e ocupação da terra. A cidade experimentou um crescimento populacional contínuo e um aumento na demanda por moradias, com a migração de pessoas para a região metropolitana. Isso resultou em um aumento da pressão sobre o espaço urbano e levantou questões relacionadas ao planejamento urbano, a expansão de áreas residenciais, e a preservação de áreas verdes e patrimônio histórico.

A cidade tem buscado enfrentar esses impactos por meio de políticas de ordenamento urbano, zoneamento, e desenvolvimento sustentável, com o objetivo de equilibrar o crescimento econômico e a qualidade de vida dos cidadãos.

Belo Horizonte é atualmente uma cidade que possui uma territorialidade complexa, com uma produção urbana em constante evolução. A cidade tem investido em projetos de mobilidade urbana, sustentabilidade e revitalização de áreas centrais, com o objetivo de melhorar a qualidade de vida de seus habitantes. Porém, enfrenta desafios como a gestão do crescimento, a preservação do patrimônio histórico, o desenvolvimento de sistemas de transportes públicos eficientes e a promoção de políticas urbanas que buscam o equilíbrio entre o crescimento econômico e a qualidade de vida da população.

Um dos fenômenos que se observa quando de um enfoque sobre a produção do espaço urbano de uma cidade, é a existência de equipamentos urbanos de grande porte, que trazem impactos de elevada intensidade sobre uma determinada localidade da cidade. Os aparelhos/edificações atingem duas esferas, as questões econômicas (comércio, empregos e negócios) e questões sociais (segurança, mobilidade e trânsito), evidenciando transformações relativas à funcionalização e a refuncionalização espacial, transformando e perturbando o cotidiano dos indivíduos de uma área/região. *Shoppings*, parques, grandes casa de shows, estádios e arenas (esse último se difere do estádio por ser multiuso, pois é construída com adaptações

estruturais de alto custo), ao atrair um grande número de pessoas para quaisquer desses equipamentos, promove interferências instantâneas e a longo prazo naquela localidade.

A Arena MRV é mais uma das várias arenas e estádios de futebol que promovem a ressignificação do espaço onde foram implantadas. Analisar este projeto, seus impactos na região de sua implantação no contexto da cidade de Belo Horizonte enquanto fenômeno urbano, tornou-se central nesta pesquisa.

Belo Horizonte possui três estádios de destaque: o Estádio Mineirão, a Arena Independência e a Arena MRV. O que chama atenção é que cada um deles tem desafios urbanos semelhantes, apesar de estarem em regiões diferentes. Todos contam com o planejamento urbano para enfrentar os desafios de tráfego, mobilidade, integração com as comunidades locais e impacto ambiental no que diz respeito ao descarte de resíduos.

A Arena MRV se constitui como um moderno estádio e um projeto emblemático, polêmico que foi recentemente inaugurado com o objetivo de ser a casa do Clube Atlético Mineiro, um dos clubes de futebol mais tradicionais da região. Essa Arena não é apenas uma adição ao cenário esportivo da cidade, mas também um reflexo da evolução da produção urbana de Belo Horizonte. Sua construção representa um marco significativo no desenvolvimento da capital mineira, uma vez que envolve uma combinação de planejamento urbano, impacto econômico e cultural, e também marca a sua paisagem urbana e a vida de seus habitantes.

A localização da Arena MRV e seu projeto foram cuidadosamente escolhidos para se integrar ao tecido urbano da cidade. Isso implica em considerações sobre a mobilidade urbana, a infraestrutura circundante e a interação com as comunidades locais. A construção do estádio tem o potencial de estimular o desenvolvimento imobiliário na região e atrair investimentos, contribuindo assim para a transformação do ambiente urbano. O aspecto multidimensional do estádio tem o potencial de fortalecer a identidade de Belo Horizonte como um centro cultural e esportivo vibrante, pois ela abriga uma variedade de eventos culturais, shows e atividades esportivas, enriquecendo a vida cultural da cidade.

Os diferentes entrevistados nesta pesquisa são unânimes ao concordar que a construção de grandes projetos urbanos, como a Arena MRV, geraram debates e desafios, como nas questões relativas ao uso do solo, aos impactos ambientais, preocupações com deslocamento de comunidades locais e a necessidade de

garantir que o projeto, de alguma forma, venha a beneficiar a cidade. A cidade ao abraçar esse novo empreendimento e administrar suas complexidades trará novas reflexões para o futuro urbano da capital mineira.

O Clube Atlético Mineiro foi fundado em 25 de março de 1908, sendo denominado de Atlético Mineiro Football Club, até 1913, quando alterou seu nome para o atual, Clube Atlético Mineiro, popularmente conhecido como “Galo”, também mascote do clube, desenhado pelo chargista Fernando Pierucetti, o “Mangabeira”, em 1945, a pedido do jornal “A folha de Minas”.

Desde sua fundação, o Galo já mandou seus jogos em Belo Horizonte em três estádios. O primeiro foi o Estádio Presidente Antônio Carlos, inaugurado em 30 de março de 1929, com capacidade para cerca de 15 mil torcedores, construído com apoio do então Presidente do Estado de Minas Gerais, Antônio Carlos Ribeiro de Andrada. Em função do apoio recebido, o clube decidiu colocar o seu nome no estádio para homenageá-lo. Em 1994 o estádio foi demolido e em seu local foi construído o *Shopping Diamond Mall*. Inaugurado em 1996, esse patrimônio foi muito importante para a viabilização da Arena MRV. O Atlético mudou de casa a partir de 1950, quando foi construído o Estádio Raimundo Sampaio, popularmente conhecido como “Independência”, que sediou alguns jogos da Copa do Mundo de 1950, com capacidade para cerca de 30 mil espectadores, por ser o maior estádio da época. Após este evento se tornou o mais importante palco do futebol mineiro, atraindo os clubes da capital a mandar seus jogos ali, pois a alta capacidade aumentava os ganhos dos clubes com a bilheteria.

Com a construção do Estádio Governador Magalhães Pinto, mais conhecido como Mineirão, o maior Estádio de Minas Gerais, inaugurado em 1965 com capacidade para cerca de 130 mil torcedores, este passou a ser o estádio mais utilizado pelo clube. Por possuir grande capacidade de público, muito maior que a do Estádio do Independência, se tornou a casa dos dois clubes com as maiores torcidas do Estado: Clube Atlético Mineiro e Cruzeiro Esporte Clube. Atualmente o Mineirão é o quinto maior do Brasil com capacidade atual de 61.919 espectadores, devido às adequações que foram feitas ao longo dos anos. Permaneceu como a principal casa do Atlético até o ano de 2010 quando o Estádio foi fechado para reformas para a Copa do Mundo de 2014, onde o Mineirão foi uma das sedes. Belo Horizonte foi uma das sedes do evento, e os dois estádios citados acima foram reformados. A reforma do Independência durou de 2010 até julho de 2012, já a do Mineirão durou do

segundo semestre de 2010 até fevereiro de 2013. As reformas foram feitas através de Parcerias Público-Privada, com as empresas BWA e Minas Arena, respectivamente, que seriam responsáveis pelas reformas dos estádios e pela exploração comercial e administração dos mesmos, por um período determinado - o Independência por 10 anos e o Mineirão por 25 anos.

Administrados pelas empresas, cada clube deveria negociar com a própria empresa responsável pelos estádios para obter o direito de mandar seus jogos no local. Diferente do passado quando negociavam, com o Clube do América para jogar no Independência e com a autarquia Administração de Estádios do Estado de Minas Gerais (ADEMG), para atuar no Mineirão, o Atlético conseguiu um ótimo contrato com a BWA, onde o clube receberia 45% de toda receita líquida gerada pelo estádio Independência e quando fosse o mandante de seus jogos, receberia 90% do arrecadado em bilheteria. Já com a Minas Arena o Atlético não conseguiu chegar a um acordo que agradasse ao clube, isso fez com que o Independência se tornasse “a casa do Galo”. Apenas em algumas ocasiões alguns jogos seriam levados ao Mineirão. Em entrevista ao programa “Bola da Vez” da ESPN Brasil em março de 2013, o então presidente do Atlético, Alexandre Kalil, afirmou:

“O próximo presidente tem a obrigação de não enterrar o Atlético no Mineirão. Eu provo para qualquer um que é a entrega do futebol brasileiro para a iniciativa privada, o futebol vai acabar. O próximo presidente vai pegar o Atlético jogando no Independência e se Deus quiser vai ter a oportunidade de fazer o estádio próprio e isso pode acontecer, já tem estudo, projeto para isso.”

Conforme observa-se na frase de Alexandre Kalil, em 2013 já haviam começado os estudos para a construção de um estádio próprio para o clube. No ano seguinte a “MRV ENGENHARIA E PARTICIPAÇÕES S/A” obteve a Orientação para o Licenciamento de Empreendimento de Impacto (OLEI), documento inicial do processo de licenciamento ambiental dentro do município de Belo Horizonte, nº 0842A - 2014 em 18 de agosto para a construção de uma Arena Multiuso. Nesse momento a empresa “UMA Gestão de Projetos Ltda” é contratada para fazer o processo de licenciamento da Arena. Dentro do clube ocorriam as negociações e cálculos para o Galo conseguir viabilizar a construção da Arena. Somente em 2017, no mandato do então presidente Daniel Diniz Nepomuceno, foi levado para votação, aos conselheiros do clube, o projeto para a construção da Arena multiuso. O projeto foi orçado em R\$410 milhões, valor este que seria levantado através de investidores

(R\$60 milhões dos *naming rights* da Arena, R\$100 milhões na venda de cadeiras cativas - sendo 60% desse valor garantido em parceria com o Banco BMG, mais a venda de 50,1% do *Diamond Mall*, por R\$250 milhões, totalizando o valor orçado. Nesse momento começaram a aparecer publicamente os futuros investidores e donos do Clube, Rubens e Rafael Menin, co-fundadores do CEO do Galo e da construtora MRV e Ricardo Guimarães, CEO do Banco BMG.

Após a aprovação do projeto de construção da Arena pelo conselho deliberativo do clube, se inicia a negociação entre o Atlético e os órgãos municipais para a autorização da construção da Arena. Em março de 2018 a documentação referente ao atendimento da OLEI foi protocolada nos órgãos envolvidos no licenciamento do empreendimento e é definida a empresa “Racional Engenharia” como responsável pela execução/construção do projeto. Após o protocolo ainda houveram ajustes para finalmente em 22 de abril de 2019 fosse emitida a Licença Prévia, Licença Ambiental Nº 0220/19, para construção da Arena MRV contendo 51 condicionantes para serem atendidas, mais 5 medidas compensatórias, tendo seus prazos previstos em sua maioria até o requerimento da Licença de Instalação ou da Licença de Operação.

Ainda em 2019 é promulgada a Lei nº 11.200, relativa à Arena MRV, que transfere parte da área do terreno da construção e o terreno da mata dos morcegos – área que pertencia à MRV – para o município de Belo Horizonte, conforme previsto no Plano Diretor do município. Em 20 de dezembro é emitida a Licença de Instalação e Licença Ambiental Nº 0814/19 para construção da Arena MRV, contendo 49 condicionantes gerais, mais 35 condicionantes referente a trânsito e fluxo de pessoas. Em março de 2020 começam as obras de construção da Arena, com previsão de ser entregue atendendo todas as condicionantes, em 25 de março de 2023. O clube organizou até eventos em 5 datas para comemorar a inauguração da Arena, sendo a primeira data no dia da entrega e as outras 4 datas nos meses seguintes, conhecido como “BH Festival”, que foi cancelado devido o surgimento da pandemia por COVID-19, fazendo também com que o Atlético atrasasse a entrega das obras. Na data prevista para entregar o projeto completo, a Arena não estava pronta para sediar jogos ou eventos e, grande parte das contrapartidas e medidas mitigadoras ainda não haviam sido entregues, sendo que algumas não chegaram a começar e, pelo o que foi apurado nesta pesquisa até agora, existe a probabilidade de não serem cumpridas, podendo talvez serem renegociadas.

5.1 Da localização às vantagens locais para a valorização do capital das empresas envolvidas no empreendimento da nova arena

Na produção do espaço urbano o fator locacional é de fundamental importância na determinação de uma maior ou menor valorização de um determinado empreendimento. A localização da recém construída Arena MRV (na conurbação entre Belo Horizonte e Contagem) proporciona uma grande externalidade/visibilidade para o *marketing* do futebol, para as empresas do setor imobiliário envolvidas nesse processo, e demais segmentos.

A Arena MRV, “a nova casa” do Clube Atlético Mineiro, localiza-se no bairro Califórnia, região Noroeste de Belo Horizonte, quase na divisa com o município de Contagem. O empreendimento está entre as principais linhas de acesso da capital. Na porção sul da Arena encontra-se a Via Expressa, que tem um percurso de aproximadamente 25 km, ligando o centro da capital até o município de Betim, percorrendo também o município de Contagem. Na porção leste do bairro Califórnia está localizado o Anel Rodoviário, e ao Norte a BR- 040.

O Atlético é detentor de 100% da Arena, que teve seu *naming rights* adquirido pela MRV Engenharia por 10 anos, podendo haver a prorrogação do contrato por mais 5 anos. Os direitos de nome se dão por um acordo financeiro em que uma empresa compra o direito de nomear um estádio ou arena e, dependendo do contrato, promove seus produtos e serviços nessas instalações. Conforme dito por Pascale (1997), os *naming rights* em estádios podem potencializar inúmeras propriedades que podem ser entregues a um patrocinador ao se estabelecer um acordo que busque transformar o local em um polo de atratividade, de consumo e de exposição da imagem da marca. Para Button (2008) o *naming rights* ideal ocorre em arenas que ainda serão inauguradas, como é o caso da Arena MRV. Isso se deve ao fato de que o público não teria uma associação com algum nome anterior, dificultando a promoção da marca patrocinadora e por consequência a exposição e o valor final do negócio.

Essa é uma das formas que o *marketing* desportivo do clube encontrou para adquirir novas receitas para a construção do estádio, onde o Atlético arrecadou sessenta milhões de reais, mas caso haja prorrogação, o valor será aumentado e a quantia que será paga pela empresa chega a noventa milhões de reais. Além disso, outras três empresas compraram os *naming rights* para estampar suas marcas na

Arena, são elas a ArcelorMittal, a Brahma e a Fassa Bortolo. A primeira marca é a fornecedora oficial de aço para a construção do estádio e adquiriu os direitos do setor de camarotes da Arena. A segunda é a fornecedora exclusiva de cerveja de toda a Arena MRV, e vai assumir o setor nível I, anel inferior do estádio. E a terceira marca adquiriu os direitos do Centro de Experiência, criado pelo Atlético para fazer uma aproximação do torcedor com seu futuro estádio, além da aquisição de um camarote para ações com clientes, parceiros e fornecedores da empresa e é fornecedora exclusiva de argamassas e rejuntas da obra.

Esses patrocínios adquiridos pelo clube fazem com que os torcedores possam se familiarizar e se afeiçoar pelas marcas, pois o estádio é denominado como “a nova casa do Clube Atlético Mineiro”. Com isso o *marketing* desportivo cumpre seu objetivo, o que para Melo Neto (2003) é um diferencial capaz de aproximar o consumidor a marca com baixo risco, custo menor e margem de êxito ampliada além de ser uma ferramenta utilizada para comunicar-se com clientes, colaboradores e comunidade, tendo o esporte como forma de contato com o público-alvo (nesse caso, os torcedores) e, portanto, ligado diretamente à emoção e à paixão.

De acordo com o site oficial da Arena MRV, o projeto arquitetônico desta está a cargo da Farkasvölgyi Arquitetura, e as obras estão sendo realizadas pela Racional Engenharia, em um terreno de 128 mil m². A capacidade será de 46 mil pessoas, e contará com 80 camarotes, 40 bares e lanchonetes, cerca de 2.333 vagas de estacionamento. Além disso, a Arena MRV contará com uma esplanada de 46 mil m², que será um espaço de convivência para a comunidade em dias sem jogos e eventos. Neste local funcionarão espaços operados pela Prefeitura de Belo Horizonte, como um Centro de Línguas Integrado, uma Academia da Cidade e um Núcleo de Atendimento à Saúde da Família. Essas são algumas das contrapartidas sociais da obra, incluindo também a criação do “Instituto Galo”, este por parte do Clube Atlético Mineiro, que será voltado para o desenvolvimento de atividades e projetos de assistência pública e social, cultura, educação e lazer, com centro de línguas, inovação e criatividade. A Arena MRV está prevista para ser uma arena multiuso, que pode abrigar todo tipo de entretenimento, desde shows de grande porte até eventos menores, como casamentos.

5.2 Contrapartidas e empresariamento do Atlético

Por se tratar de um empreendimento diretamente ligado a um clube de futebol, que é o esporte mais acompanhado no Brasil, envolve paixão de milhares de pessoas e muito dinheiro. Isto faz com que a construção da Arena e, tudo que a envolve, seja muito acompanhada e cobrada pelos torcedores do clube, espalhados em vários e diferentes setores da sociedade. Em Belo Horizonte, de acordo com a pesquisa do Instituto Doxa, realizada entre novembro de 2021 e janeiro de 2022, os torcedores do clube representam cerca de 40% da população do município. Isso vai impactar na forma como essas pessoas recebem as informações que envolvem as discussões sobre o cumprimento das contrapartidas decorrentes da construção deste grande equipamento que é a Arena MRV, e na própria avaliação da importância para o município das ações referentes ao cumprimento das contrapartidas e o que elas representam para a cidade.

Desde a divulgação das condicionantes da LI da Arena, houveram muitas discussões entre representantes do empreendimento com os órgãos municipais para alterar ou excluir algumas das contrapartidas acordadas. Algumas foram alteradas, porém quanto mais próximo da conclusão da obra, foi aumentando a discussão, e principalmente, foi sendo repercutido pelos veículos de imprensa, os andamentos das negociações, para conseguir excluir ou fazer obras mais simples para diminuir os custos finais. Essas discussões levaram um grupo de vereadores a protocolar uma Comissão Parlamentar de Inquérito, alegando que o Ex-Prefeito Alexandre Kalil, que também foi presidente do clube, teria abusado do seu cargo para prejudicar o andamento das obras, por motivos alheios ao interesse da cidade, fazendo com que surgisse a CPI do “Abuso de Poder” para avaliar as ações de Kalil.

As principais reclamações do clube são referentes a algumas obras viárias, principalmente no que se refere a implantação de passarelas; quanto às medidas compensatórias ambientais, as reclamações se dão à exigência do plantio de 46 mil mudas e a construção do Parque Linear na área da Mata dos Morcegos. A implantação das passarelas representa maior segurança para os pedestres que circulam na região e o plantio de árvores e a construção do Parque Linear são medidas mitigatórias para o impacto ambiental que a construção de um equipamento do porte da Arena provoca ao meio ambiente.

O cumprimento das contrapartidas seria necessário para a liberação definitiva da Licença de Operação e para a realização de grandes eventos. Porém alguns pequenos eventos têm sido realizados com a devida autorização da prefeitura e dos órgãos de segurança do estado, liberando sua utilização para pequenos públicos até 10 mil pessoas. Essas autorizações além de trabalhosas, o público pagante é muito pequeno, não geraram renda suficiente para o clube conseguir lucrar. Para ajudar o clube, o vereador Cesar Gordim, que foi líder da principal torcida organizada do clube, a “Galoucura”, entra com um Projeto de Lei 154/2023, para autorizar a realização de eventos em empreendimentos de interesse social, mesmo sem cumprir as condicionantes determinadas durante o processo de licenciamento. No dia 22 de agosto o prefeito Fuad Noman sanciona a Lei nº 11.582 que se refere ao projeto de lei anterior e autoriza a realização de jogos e eventos com quase carga máxima a partir desse momento, a partir dessa data o Atlético mandou todos os seus jogos na Arena e ainda realizou dois eventos musicais, tendo todos os eventos um público entre 20 a 40 mil pessoas.

O clube vem sendo gerido por um grupo de quatro mecenas (Rubens e Ricardo Menin, Ricardo Guimarães e Renato Salvador), que auxiliam o clube financeiramente e ajudam na gestão do clube. Publicamente, fica explícito a participação dos quatro, desde o final do mandato do Ex-Presidente Sérgio Sette Câmara, em 2019, até o mandato do Sérgio Coelho, que foi eleito com o apoio dos quatro. Os mecenas, também conhecidos como 4 “Rs”, desde que fazem parte da gestão começam a alegar que, para salvar o clube dos graves endividamentos e juros abusivos, o clube deveria se tornar uma Sociedade Anônima do Futebol (SAF), o que zeraria os juros e faria com que o clube aumentasse sua receita em cerca R\$ 150 milhões por ano, aumentando sua competitividade.

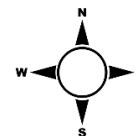
No dia 30 de junho de 2023, foi apresentada a proposta para os conselheiros do Clube de tornar o time uma SAF. O Atlético foi avaliado em R\$2,1 bilhões, a “Galo Holding”, nome da empresa que fez a proposta, iria adquirir 75,3% do futebol do clube e 75,3% da Arena MRV e do Centro de Treinamento, por um valor de R\$915 milhões, além de assumir toda a dívida do clube, com um valor de cerca de R\$1,8 bilhão. No dia 20 de julho foi aprovado, pelo conselho, a proposta da Galo Holding, empresa majoritariamente comandada pelos antigos Mecenas, sendo 67,9% pertencente a Rubens e Rafael Menin, 10,2% de Ricardo Guimarães e 10,9% para 2 fundos de investimentos, um chamado, FIP Vorcaro, pertencente ao empresário

Daniel Vorcaro e outro chamado FIGA, Fundo de Investimento Galo, onde pessoas ou empresas que quiserem pertencer à empresa entram, para fazer parte do negócio, sendo o aporte mínimo de R\$1 milhão.

Retornando à discussão acerca das contrapartidas ambientais da construção do estádio, de acordo com a Secretaria Municipal de Meio Ambiente (SMMA) da Prefeitura de Belo Horizonte, foi realizado o pedido da supressão dos indivíduos arbóreos identificados na área do empreendimento para a sua construção. O mapa 2 ilustra a dimensão da supressão da vegetação no local da construção da Arena MRV ao longo de três etapas deste processo, no período de 2020 a 2023 (Mapa 2).

Mapa 2 – Etapas de construção do empreendimento

ETAPAS DE CONSTRUÇÃO DA ARENA MRV (2020 - 2023) BELO HORIZONTE / CONTAGEM - MG



-  Anel Rodoviário
-  BR 040
-  Via Expressa
-  Lote da Arena



0 400 800 m

FONTE: Google Earth (2023),
IBGE (2022).

PROJEÇÃO: UTM Zone 23S.
DATUM: SIRGAS 2000.

CARTOGRAFIA: Davi Lourenço,
Luis Gustavo Vímieiro - 2023

Fonte: Elaborado pelos autores, 2023.

A partir da análise da coleção de mapas observa-se, em um específico recorte de tempo, como se deu o avanço da construção da Arena MRV. No primeiro mapa datado em janeiro de 2020, nota-se que ainda não havia sido iniciada a construção do empreendimento, tendo em seu lugar a área verde preservada. No segundo mapa de junho de 2020, nota-se a supressão da área preservada para a construção do empreendimento, onde uma pequena parcela da mata ao norte do terreno permanece preservada. Deve-se lembrar que a área destinada à construção da Arena MRV é de mais de 48 mil m² de acordo com Ribeiro (2023), portanto isso representa uma grande área de retirada do “verde” dentro de um espaço da cidade. O terceiro mapa datado em abril de 2023 demonstra a edificação em sua fase final de construção.

Levando essas informações em consideração e a partir da análise realizada pela SMMA, constatou-se que as supressões necessárias à implantação do empreendimento compreendiam 433 (quatrocentos e trinta e três) espécimes, 366 vivas e 67 mortas, todas nas áreas de implantação das obras viárias do empreendimento licenciado, não havendo alternativa técnica-locacional que permitisse sua preservação. Diante disso foram gerados laudos técnicos em que constam as diretrizes que a construtora deveria seguir, bem como foi proposta uma medida de compensação ambiental, de forma a “compensar” as supressões vegetacionais realizadas para a construção do empreendimento.

Como uma das medidas de compensação ambiental, tratando-se do entorno da Arena MRV, haveria a revitalização da Mata dos Morcegos, a maior área verde do bairro Califórnia. O local deverá ser transformado em um espaço para a comunidade e terá um parque linear, que será construído e mantido por 30 anos pela Arena. Ademais, a Reserva Particular Ecológica (RPE) é uma mata de 26 mil m², localizada ao lado do estádio. No local, há nascentes que foram canalizadas e seu curso passa por baixo da construção. Devido ao seu caráter de preservação, a RPE é uma mata de acesso restrito e será integralmente mantida e preservada pelo Clube Atlético Mineiro.

No que se refere às obras viárias, segundo informações institucionais no site oficial do empreendimento, a realização das obras em torno da Arena MRV são fundamentais para facilitar a mobilidade urbana e fluxo de veículos em dias de jogos, mitigando impactos maiores no trânsito local e ao entorno da área. As intervenções da estrutura viária ocorrem em diversos pontos, e as obras serão para implantação e

interligação de rede de drenagem na Rua Cristina Maria de Assis, entre as ruas Crepúsculo e José Cláudio Sanches. O acesso de veículos será local, somente para moradores e entradas prioritárias na portaria do canteiro de obra da Arena MRV. Com relação às linhas de ônibus, as linhas 401 e 4033, que passam pela Rua Cristina Maria de Assis, serão desviadas, conforme indicado pela BHTrans.

As obras viárias prioritárias da Arena MRV começaram em setembro de 2022, e estão acontecendo também nas ruas Walfrido Mendes, Margarida de Assis Fonseca e Oswaldo Cardoso, no bairro Califórnia, nas ruas Gentil Portugal do Brasil e rua das Ostras, no bairro Camargos, além da construção da marginal da Via Expressa e remodelação do viaduto do bairro Camargos. A previsão era que as intervenções fossem finalizadas em março de 2023, posterior à data prevista de entrega da Arena. Contudo, de acordo com Resende (2023) a respeito das obras no entorno da Arena MRV, as intervenções viárias que já foram iniciadas ainda não estão cem por cento concluídas até o presente momento, em novembro de 2023. O clube agora dá prioridade ao “Elevado da Massa”, viaduto sobre a Via Expressa. Além disso, ainda restam a finalização das vias que dão continuidade a ele, e uma rampa, também na avenida, que levará os torcedores a uma rampa de acesso no estádio.

Diante do exposto, enquanto a imagem do bairro Califórnia e entorno – Camargos, Santa Maria e Conjunto Água Branca, ganham evidência máxima da força da aparência que se materializa na morfologia e na paisagem para a realização de negócios imobiliários-financeiros através do *marketing* desportivo, reforçando um processo de construção do espaço abstrato com sua condição de mercadoria (valor de troca), o conteúdo concreto do espaço social, tende a se esvaziar. De modo espetacular a capitalização do espaço, que representa a mediação pseudo concreta para a reprodução do capital, impacta a vida do cidadão de forma irreversível. Enquanto a “ação comunitária” direta ou indireta das incorporadoras junto aos moradores na região desses grandes empreendimentos buscam convencer os moradores do entorno que este novo empreendimento poderá trazer benefícios futuros a eles, em que pese os enormes transtornos e transformações que já passam, reforçando as tentativas de formalização e controle da vida e das lutas cotidianas, as mesmas provocam a valorização do m², eleva a área total dos empreendimentos, leva a expulsão e/ou a mercantilização de famílias que se endividam buscando créditos para também aproveitarem o momento de valorização

do espaço para implantar o seu próprio negócio nos cômodos da sua própria habitação.

A implementação da Arena MRV é um processo de refuncionalização pois atribui ao espaço novas funções em uma perspectiva espaço-tempo. Analisando o entorno da área, percebe-se que anteriormente a sua função era residencial com restrita presença de indústrias ao entorno do novo empreendimento. Agora, há um aumento significativo na função de lazer/recreação e comercial em função da nova arena.

5.3 A Arena Multiuso MRV na produção do espaço urbano: a elite empreendedora, o poder público e as pessoas que pensam a cidade

Durante a entrevista com o urbanista, ele faz referência a Lefebvre para ilustrar como os interesses da elite empreendedora e do poder público, que teoricamente deveriam ser distintos, muitas vezes se entrelaçam, resultando na construção de espaços urbanos que priorizam os interesses privados em detrimento das necessidades sociais. De certa forma, Sobarzo (2006) confirma esse pensamento.

“...no que se refere à produção do espaço urbano, também observamos uma difícil e tensa relação entre público e privado, especialmente quando analisadas as articulações entre o poder municipal e as elites locais, que tendem a se confundir e identificar em benefício dos detentores do poder” (SOBARZO, 2006).

Para urbanista, essa fusão de interesses público e privado fica evidente em nosso objeto de estudo, considerando que a construção se deu de maneira mais proeminente voltada para atender os interesses privados. Esta mesma temática é abordada pelo interlocutor representante do futebol – Clube Atlético Mineiro, que enfatiza a falta de investimento por parte do poder público municipal em projetos de entretenimento, como grandes casas de eventos, capazes de atrair público e artistas para a cidade, potencialmente gerando receita para o município. Ele aponta que o plano diretor do município carece de áreas para a construção de grandes empreendimentos. Essas críticas apontam para a prevalência dos interesses privados sobre os interesses públicos, destacando a importância do capital em detrimento das necessidades da comunidade em geral.

Outra manifestação dessa mescla de interesses é visível nas contrapartidas

do empreendimento. Por exemplo, espaços públicos foram construídos dentro da esplanada da Arena com a intenção de serem utilizados pela prefeitura e pela comunidade. No entanto, na prática, esses espaços não foram efetivamente entregues à sociedade. Nesse caso o setor público assume responsabilidades que, idealmente, seriam do empreendedor, visando minimizar o impacto decorrente da implantação de um empreendimento de grande envergadura.

Em depoimento divulgado na revista que apresenta o Relatório de Gestão 2022 do Instituto Galo, Fuad Noman, prefeito de Belo Horizonte, declara:

“O Instituto Galo é um grande parceiro da Prefeitura de Belo Horizonte. O Galo Doido está sempre presente nas ações do Movimento Belo Horizonte mais Feliz – criado para trazer alegria e diversão e levar as pessoas de novo às ruas da capital, depois de quase dois anos de isolamento por causa da pandemia de Covid-19. No Projeto Escola do Futuro, que traz aulas de esportes para crianças e adolescentes em situação de vulnerabilidade social, o Instituto Galo e a PBH estão juntos na unidade do Morro do Papagaio e Vila Acaba Mundo. E este ano ainda iniciamos o importante projeto Galo nas Creches, em que o mascote do time visitará todas as creches da Prefeitura até o final de 2023 e serão entregues Kits para nossas crianças com camisas, sacolas e cadernos. Só temos a comemorar essa parceria que está nos ajudando a fazer uma Belo Horizonte mais feliz” (Relatório de Gestão, 2022, p.29).

O Ex-Presidente do Clube Atlético Mineiro entrevistado compartilha com a ideia da potencialidade que um Clube de Futebol, na perspectiva de utilização, no caso do Clube Atlético Mineiro, do seu novo equipamento, a Arena MRV, pode vir a proporcionar à comunidade um bom trabalho social. Ele ilustra a sua fala citando diferentes possibilidades, como um espaço para atividade física, praça de encontros, uso de atividades esportivas, como seleção de jovens jogadores e eventos comunitários.

A parceria público/privado, ou seja, entre os proprietários dos meios de produção, os empreendedores imobiliários e o Estado, caminham “na mesma direção” – a valorização do espaço mercadoria. Indo além disso – da cidade mercadoria. O marketing se encarrega de promover uma imagem positiva da própria cidade, que se produz/reproduz através dessas parcerias estabelecidas entre esses agentes hegemônicos. O pano de fundo para se criar, através de propagandas, essa imagem “abstrata de uma cidade feliz”, vem através do anunciado “trabalho social” que essas parcerias proporcionam a população “ausente/invisível” neste processo de tomada de decisões sobre a produção/reprodução da cidade.

Em depoimento a revista “Relatório de Gestão 2022” do Instituto Galo, Rubens Menin declara:

“Acredito muito que o trabalho social muda o mundo, e é isso que o Instituto Galo faz, de forma pioneira no futebol nacional. Por meio do envolvimento da Massa Atleticana, o Instituto Galo desenvolve diversas ações em benefício de pessoas em situação de vulnerabilidade, seja levando alimentos, alegria, esperança ou acesso à saúde. Isso muda a vida de muita gente. Espero que outros times sigam o exemplo do Atlético e criem mais institutos pelo Brasil, para que mais e mais vidas possam ser transformadas” (Relatório de Gestão, 2022, p.29).

É crucial notar que apesar de ter sido apresentado como um empreendimento de interesse social, a arena esportiva ainda não cumpre essa promessa de atender às necessidades da sociedade. Os espaços alocados para a prefeitura não estão em funcionamento, e a esplanada permanece fechada ao público nos dias sem eventos esportivos. Essa situação revela como os interesses público e privado se entrelaçam novamente e como o projeto foi desenvolvido para explorar possíveis lacunas na legislação da cidade.

Ao abordar no decorrer deste estudo sobre as discussões travadas entre os indivíduos que pensam a cidade e o seu tecido urbano e até onde vai o comprometimento dos interesses públicos neste processo e até onde os cidadãos sabem sobre o dever desses agentes, nesses discursos as contradições se afloram. Para o urbanista, os deveres de um indivíduo que pensa a cidade, prezando a construção social democrática, pelo menos, no que se refere ao espaço público, deveria idealizá-lo tendo em vista uma forma igualitária de acesso a esse território.

No entanto, no trajeto cursado pelos espaços públicos até adquirirem o atual arranjo, segundo Habermas (2003), paulatinamente a esfera privada avivou sua presença nestes espaços, determinando estruturações, regras e maneiras de se consumir.

Destarte, o setor privado passou a oferecer uma infinidade de serviços nos espaços públicos, tornando-se um cenário oportuno para o comércio. Dito por Oliveira e Fernandes (2011):

“A esfera pública, entendida como espaço de disputas discursivas e argumentativas, cedeu espaço ao modelo determinado pelo mercado, ou seja, um modelo imposto pela esfera privada” (OLIVEIRA; FERNANDES, 2011, p. 46).

Deve-se levar em consideração que o espaço público é também lugar de conflitos, da manifestação da problematização da vida social, conclui Lima (2019).

“De um lado, ele é o campo onde há debates e diálogos; por outro, é onde se inscreve e se reconhece o interesse público em relação a determinadas dinâmicas e transformações sociais” (LIMA, 2019, p.18).

Atualmente a elite empreendedora local possui projetos ambiciosos no setor de serviços e especialmente no nicho de eventos, atuando no mercado futebolístico que possui uma cultura de paixão nacional e tradição regional. Assim surge uma nova forma de moldar e produzir o espaço urbano em uma lógica neoliberal avançada, que conta com ferramentas profissionais e altamente técnicas para introduzir e tornar este projeto bem sucedido.

Fazendo parte deste processo de forma direta, uma parcela do grupo que ‘pensa a cidade’, necessariamente empreiteiros e arquitetos, que contribuem e são indispensáveis para esse projeto de pensar e instalar esses equipamentos urbanos, como é o caso da Arena MRV, são emaranhados em um pensamento simples da prestação de serviço que é dedicada a operar sobre os interesses particulares da elite empreendedora e conta com o comprometimento do poder público. De acordo com o urbanista, nosso interlocutor nesta pesquisa, em outras palavras, o que prevaleceu no processo da construção deste grande equipamento – a Arena MRV – foi o pensamento simplista dos empreiteiros e arquitetos sobre a prestação de um serviço para atender os interesses particulares do empreendedor.

Infelizmente o que se tem levado em conta quando um projeto desta magnitude entra em discussão, é o prisma econômico, mesmo quando lançado como sendo de interesse social e público, argumentando-se em cima do desenvolvimento econômico e da geração de empregos em torno deste equipamento, intencionalmente invocando um ideário de livre mercado, dando respaldo ao empreendimento que tampouco leva em conta os questionamentos sobre a sua existência e quais seriam, de fato, o retorno social e público.

De acordo com o nosso interlocutor, em outras palavras, essa interpretação vai estar na ponta da língua de alguns desses agentes que pensam a cidade. Esse pensamento é claro, não vai de encontro às bases sólidas dos estudos urbanos, quando é colocado em linhas simples de uma lógica que pertence a um projeto neoliberal da cidade, que não debate o tecido urbano de maneira crítica, e as

produções e reproduções que cercam o escopo desse estudo.

Enquanto isso, para o nosso entrevistado os demais grupos que pensam a cidade, fundamentais para esse debate, por vezes, ficam de fora das decisões que ocorrem sem ao menos ser consultados e poder propor uma possível contribuição para esse tipo de intervenção. Sabe-se que a construção do urbano, deveria ser definida pelos sujeitos sociais, através de socializações, formas de apropriação do espaço, o qual é base para suas relações.

Os espaços que antes eram públicos ou que estavam esperando uma obra/reforma que operasse para o bem coletivo, são alvos da privatização do espaço que tem como finalidade o lucro de empreendedores. E se tratando especialmente da questão cultural, essa elite empreendedora aproveita as diversas manifestações populares e produções culturais em uma cidade como Belo Horizonte, para repaginar e ressignificar “espaços culturais” privados.

De acordo com Oliveira (2007), estamos atualmente não apenas numa crise urbana, mas também vivendo uma crise ética e moral que se expressa por meio de conflitos que envolvem a cidade, no que se refere ao uso de seu espaço e seus territórios. O autor também faz uma interessante análise sobre o significado que o cidadão adquiriu:

“Nesse quadro, confunde-se o cidadão com o consumidor, o cliente, o usuário de bens e serviços em geral. O mercado transforma direitos em serviços, deveres cívicos em serviços de proteção ao crédito e códigos de consumidores, criando necessidades e determinando possibilidades” (OLIVEIRA, 2007, p. 174).

Por vezes esse único nível (os cidadãos), são envolvidos nas lógicas ideológicas do projeto da elite que tem como finalidade o lucro, porém, vemos complexidade quando tratamos a cultura dos movimentos futebolísticos. Seja a quem pertence o esporte, os clubes, a história e os fenômenos sociais nesse meio, e quem domina a narrativa e os outros elementos leva vantagem. E quando se trata da paixão do torcedor VS os deveres do cidadão, percebe-se que há opiniões formadas sobre o assunto e intervenções que privilegiam o uso coletivo, mas que não questionam o uso do equipamento.

Para além disso, a paixão toma conta do sentimento de ser cidadão e por fim são torcedores/consumidores, tomados pela sensação positiva de privatização desse espaço que poderia ter uso público, que está beneficiando e nutrindo a paixão

em investir em uma história cultural que era para ser popular. E o que reforça o argumento de consumidor-cidadão que vemos hoje com a Arena MRV inaugurada, e que foi presente ao longo da construção do equipamento servindo de apoio financeiro a obra, foi o marketing de vários parceiros do clube que também participam do conselho.

Conclui-se que essa é uma estratégia bem complexa, a de angariar fidelização de uma torcida gigantesca pelo marketing das empresas que apoiaram o projeto do Clube. Entretanto, ao modificar o conceito de estádio para arena, com finalidade de justificar o interesse social, também deseja trabalhar não só com o torcedor atleticano, mas com outros públicos.

O Ex-Presidente entrevistado, um dos idealizadores do projeto, propõe que atividades/serviços ligados ao entretenimento devam ser abertos, ou seja, pensados de forma a incluir as atividades de interesse social. Observa-se, na sua fala, a necessidade de uma renovação dessas ações/discursos reafirmando o interesse de privatização do espaço, mas, reconfigurado, ou seja, não se trata de um empreendimento unicamente esportivo. O próprio nome “arena” já diz da sua abrangência, das possibilidades e diversidades de eventos e serviços, incluindo os de interesses sociais, que este equipamento é capaz de abraçar. A absorção de eventos e/ou serviços de interesse social pela Arena é o que a sociedade espera e isso também é capaz de promover uma ligação e afeto para com o empreendimento. O Ex-Presidente afirma que esta intenção sempre esteve presente quando da idealização da construção da Arena, mas essas intenções podem parecer enfraquecidas diante as contradições que envolve o próprio processo da produção do espaço, quer seja, pelos impacto das obras para a construção do equipamento e até no discurso de idealização de que o projeto se limita em capitalizar vantagens financeiras/lucros apropriando-se de bens de uso público.

Para elucidar o seu pensamento, ela afirma que em algumas culturas e movimentos ao serem patrimonializados, estes iniciaram através dos processos de mercantilização, e o futebol ajuda a entender esse ponto, esse esporte se tornou lucrativo ao longo dos anos, pois é uma das maiores culturas de massa, e hoje estamos até em uma outra fase no Brasil, a de profissionalização da gestão desportiva dos clubes. O que talvez pudesse ser uma questão restrita ao lazer público, foi patrimonializado e agora foi mercantilizado.

A posição deste grupo de pesquisa é a de que a torcida, o futebol, o esporte e

a cultura virou produto, diluído numa cultura de massa, sendo portanto, uma ameaça a memória coletiva e a história do movimento futebolístico popular nesse país.

Embora os dois atores, a elite empreendedora e poder público, possam ter interesses convergentes, o que se espera do poder público é a defesa do espaço público em prol dos interesses de todos os cidadãos. E, por isso, causa estranheza um processo de licitação, onde temos, enquanto representante do poder público, o Ex-Presidente do Clube (Alexandre Kalil) como um dos maiores interessados na tramitação de um processo em que muitos dos especialistas que estudam a cidade consideram que o maior beneficiado do processo é o pequeno grupo de empreendedores e não a cidade e/ou o cidadão.

E essa é uma tradução da crise urbana para os especialistas no assunto. Para eles, no processo da produção/reprodução dos espaços urbanos, a força dos diferentes agentes que os produzem estão desequilibrados. Dentre os agentes hegemônicos na produção/reprodução do espaço urbano há uma negação do espaço público bastante complexa que transforma o cidadão em simples consumidor de espaços, para, por fim, realizar a sua construção social.

Para os cidadãos dessa cidade produzida/reproduzida, por mais que haja constituição jurídica que garanta a sua participação neste processo de produzir/reproduzir o espaço da cidade, ele é um mero espectador nas articulações e projetos dos outros atores mencionados.

5.4 Um estudo socioespacial: um novo jeito de viver perto e a (i)mobilidade em evidência

Dentro da perspectiva do significado e importância do espaço urbano, o espaço público também pode ser analisado como um produto e um possibilitador das relações sociais, como aponta Sobarzo (2006). O espaço público propicia questionamentos sobre a reprodução do espaço, conflitos que se inter-relacionam cotidianamente, bem como os processos de usos e apropriações das formas e dos conteúdos espaciais pelos grupos sociais.

Para Serpa (2014), a noção de cidadania e da ação política são necessárias na abordagem do espaço público, assim como da acessibilidade. Para ele, a acessibilidade está estreitamente vinculada à demarcação dos territórios urbanos, à alteridade, contrapondo uma dimensão simbólica (e abstrata) à concretude física dos espaços públicos. O autor acrescenta:

“Se for certo que o adjetivo “público” diz respeito a uma acessibilidade generalizada e irrestrita, um espaço acessível a todos deve significar, por outro lado, algo mais do que o simples acesso físico a espaços “abertos” de uso coletivo. Afinal, que qualidades norteiam a apropriação social do espaço público na cidade contemporânea? Como explicar a apropriação seletiva e diferenciada de espaços, que, em tese seriam – ou deveriam ser – acessíveis a todos?” (SERPA, 2014, p. 16).

Ao falar sobre a materialidade do espaço público, Gomes (2014) afirma que:

“Fisicamente, o espaço público é, antes de mais nada, o lugar, praça, rua, *shopping*, praia, qualquer tipo de espaço onde não haja obstáculo à possibilidade de acesso e participação de qualquer tipo de pessoa. Essa condição deve ser uma norma respeitada e revivida, a despeito de todas as diferenças e discórdias entre os inúmeros segmentos sociais que aí circulam e convivem, ou seja, as regras do convívio e do debate devem ser absolutamente respeitadas” (Id., p. 162).

Atualmente, os espaços públicos são caracterizados por objetos e ações que esbarram na concepção de espaço pertencente e acessível a todos, onde as pessoas deveriam ter o total direito de agir em liberdade (ARENDT, 2010). As funções dos espaços públicos foram ressignificadas, passando a apresentar elementos que fogem à compreensão dos mesmos, ao analisar o seu sentido de origem, que seria o de espaço de todos, segundo Arendt (2010). Deste modo, o que se conclui é que os tradicionais espaços públicos, como ruas, calçadas, praias, passaram a apresentar características próprias dos espaços privados de outrora. Dentro da perspectiva socioespacial que leva em consideração a dinamicidade do espaço, no processo de produção dos espaços públicos passa a ocorrer mudanças no que se refere à forma e conteúdo do espaço, provenientes da prática social, complementa Lima (2019).

Diante dessa abordagem, o chamado cidadão só o será, de fato, caso possa participar da cidade na condição de consumidor e usuário desta. Ressalta-se que as condições contextuais são relevantes no tocante ao fenômeno, e conforme anunciado na proposta metodológica desta pesquisa, no final de outubro de 2023, deram-se início às entrevistas com os moradores dos quatro bairros mais impactados pela construção da Arena MRV (Figura 12).

Figura 12 - Fotografia frontal da Arena MRV

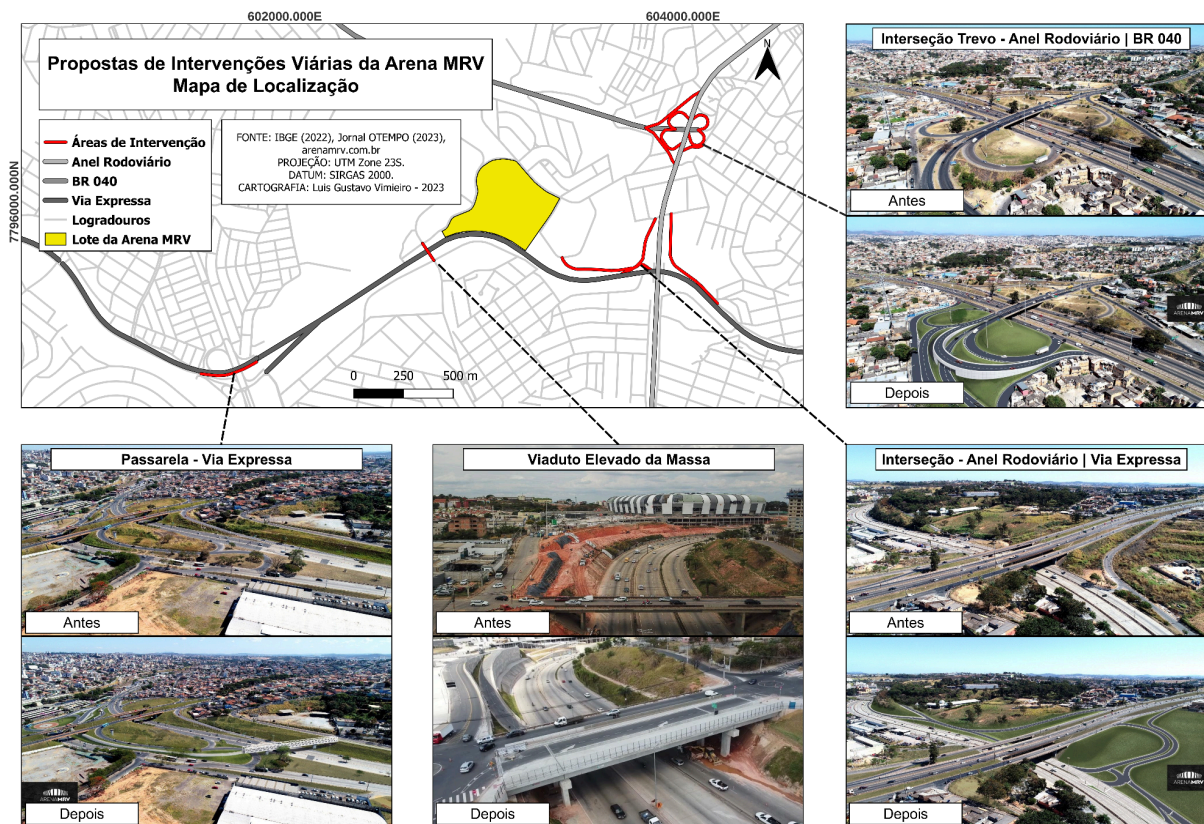


Fonte: Acervo dos autores, 2023.

Foi necessário realizar incursões em trabalhos de campo em que houvesse possibilidade de testemunhar diferentes dinâmicas espaciais, bem como analisar os impactos que o empreendimento trouxe para o bairro através das entrevistas, conforme o principal objetivo do trabalho.

Ainda que o empreendimento da Arena MRV possa causar vários impactos, de acordo com os relatos dos moradores obtidos através das entrevistas e as notícias mais divulgadas, o foco principal está na infraestrutura urbana, na circulação e na acessibilidade das vias do entorno. Os efeitos no trânsito incluem obras viárias inacabadas, a alta circulação de veículos, a má qualidade das vias e os constantes congestionamentos (Mapa 3).

Mapa 3 – Intervenções viárias nas vias de acesso à Arena MRV



Fonte: Elaborado pelos autores, 2023.

Como é se esperar, a realização de grandes eventos ou/e de megaempreendimentos está associada à necessidade da reconfiguração do espaço para comportar e viabilizar a incorporação dessa estrutura na cidade, trazendo transformações ou implementações de cunho viário, mobilidade e acessibilidade, infraestrutura comercial entre outros. A Copa do Mundo de Futebol de 2014 é um exemplo palpável de que para os megaeventos acontecerem, há a necessidade de adaptar as cidades para sua realização, sobretudo com intervenções viárias, nos transportes e de acesso ao palco desses eventos. Foi quando as metrópoles brasileiras que receberam as grandes partidas passaram por um intenso processo de melhorias da infraestrutura viária e no transporte público, como no caso de Belo Horizonte que ganhou duplicação de grandes avenidas, implementação do sistema *Bus rapid transit* (BRT), o Sistema Move e grande viadutos e trincheiras para facilitar e otimizar o acesso aos eventos esportivos de caráter internacional.

Desde a Copa do Mundo Belo Horizonte aguarda melhorias nos transportes públicos e na infraestrutura viária amparada na promessa de uma ampliação do

sistema metroviário e mais linhas que atendam de forma mais eficiente os diversos pontos de encontro da cidade como estádios, parques, centros regionais e etc. Com o anúncio de um novo empreendimento que receberia até eventos internacionais, o que se esperava pela expectativa pública era uma ampliação ou melhoria desses equipamentos fundamentais da vida urbana e que se concretizasse de forma contundente e ágil. No entanto, como se pode observar no mapa anterior (Mapa 3), algumas intervenções que se mostravam de caráter urgente e necessário, como a passarela de acesso onde o público consumidor utilizaria com o início dos eventos, não foi concluída até a data 6 de dezembro de 2023, mesmo já havendo sido realizadas no espaço da Arena grandes eventos como partidas de futebol, show do *Maroon 5* e Paul McCartney. Algumas outras promessas de intervenção ficaram apenas no aguardo e ocorrerão concomitantemente com o pleno funcionamento da Arena e de todas as dinâmicas cotidianas dos fluxos viários no eixo do Vetor Oeste.

Enquanto isso deve-se ressaltar a progressiva expansão da metrópole, sobretudo, como mostra no último Censo do IBGE (2023), Belo Horizonte perdeu população enquanto os municípios vizinhos que compõem a metrópole demonstraram pleno crescimento que pode ser explicado pelo alto custo de vida da capital que leva as pessoas a migrarem – ou serem expulsas – para a periferia da capital e municípios vizinhos ampliando ainda mais a pendularidade no contexto metropolitano. Observando essa pendularidade e relacionando-a com o objeto aqui estudado, o eixo do Vetor Oeste é originalmente o de maior integração desde a consolidação da metropolização em Belo Horizonte, em função da construção do Parque Industrial em Contagem e Betim. Posteriormente se deu a expansão no Vetor Norte com a construção do Aeroporto de Confins, seguido pelo Vetor Sul com a expansão dos condomínios de luxo para Nova Lima. Historicamente o Vetor Oeste apresenta grande integração e elevado fluxo de pessoas, bens e serviços, considerando, sobretudo, o fato de se tratar da integração direta de 3 dos 6 municípios mais populosos de Minas Gerais, segundo o IBGE: Belo Horizonte (1°), Contagem (3°) e Betim (6°).

Com o entroncamento no bairro Conjunto Água Branca pode-se ter o acesso a partir de Belo Horizonte à Cidade Industrial em Contagem pela Avenida Babita Camargos, ao Centro de Contagem e Betim pela Via Expressa, e para a rodovia BR-040 pela Avenida Teleférico. A conexão da BR-381 (Fernão Dias) e avenida Amazonas que liga Betim a Belo Horizonte e que passa pela Cidade Industrial,

possui um tráfego extremamente intenso em qualquer horário do dia, por se tratar de uma região de grande atividade industrial e que tem acesso a rodovias federais (SP-MG), fazendo desta região a principal passagem de caminhões e carretas. Como principal rota pendular entre os moradores de Betim, Contagem e Belo Horizonte, a Via Expressa se torna a principal rodovia de integração para esta finalidade de fluxo. Grande parte das linhas de ônibus metropolitanos que ligam estes três municípios utilizam a Via Expressa como rota principal, fugindo do caos da área da Cidade Industrial. Portanto, as dinâmicas cotidianas da pendularidade, por si só, na região é de grande tráfego e qualquer atividade que apresente risco quanto a obstrução dessa dinâmica, apresentaria um grande problema.

Contudo, foi percebido e vivenciado pela cidade grandes congestionamentos no perímetro das obras de intervenção viária durante a construção da Arena MRV, bem como uma sobrecarga da capacidade natural da mobilidade urbana no eixo do Vetor Oeste da metrópole. Com a ocorrência de jogos e eventos, os relatos de entrevistados comprovam a hipótese de que o trânsito local e no contexto regional, além de receber grande atenção dos organismos do Estado como a presença da BHTrans e TransCon fazendo intervenções de trânsito, a mobilidade é totalmente comprometida sobretudo para quem mora na região e tem acesso dificultado à sua casa. Já para quem utiliza o trecho como rota cotidiana, terá que considerar um tempo de trajeto muito maior do que o habitual, em função da grande concentração de pessoas na região, seja com um aumento do fluxo de carros ou com as rodovias cheias de torcedores e o público consumidor dos eventos que ocorrem na Arena.

Quanto à estrutura física da Arena, esta caracteriza-se como um estádio multiuso que pode acomodar até 46.000 pessoas ao mesmo tempo. Posta a discussão dos parágrafos anteriores, afirma-se que os meios de transporte devem ser levados em consideração. No entanto, além do metrô, cuja estação de embarque e desembarque mais próxima é o Eldorado, todas as outras pessoas usam as rodovias como meio de transporte; isso inclui automóveis privados, carros por aplicativo e motocicletas.

Praticamente todos os entrevistados mencionaram as condições de acesso como os principais problemas que estão sendo enfrentados atualmente, tanto para visitantes quanto para residentes em vários locais dos bairros do entorno.

Neste cenário, parece existir uma contradição. A escolha para a localização da Arena levou em conta a acessibilidade já construída dentro da metrópole. Afinal é

um espaço que se acessa por meio de vários eixos que se convergem nesta direção. Mas, se sabe que com a Arena, o movimento se intensifica. De alguma forma, no presente e/ou no futuro, isso será mais uma justificativa para a pressão que irá sobre o poder público para a construção do rodoanel e/ou de outros novos eixos de circulação. E caso isso se viabilize, vai responder aos interesses dos empreendedores (proprietários dos meios de produção, agentes imobiliários e fundiários), como fortalecer a decisão do poder público, ou seja, do Estado, nesta empreitada. No entanto, esta mobilidade de interesse do grande capital pode significar uma (i)mobilidade para a população que vai sendo expulsa para as periferias cada vez mais distantes. O rodoanel pode se tornar intransponível, uma barreira, no sentido de se ter acesso a equipamentos sociais que estão localizados fora do alcance dessa população mais pobre, localizada cada vez mais longe das centralidades, impossibilitada de arcar com os elevados custos de moradia na cidade.

Após as diversas idas a campo ao longo do ano para reconhecimento da área do empreendimento, o grupo se dividiu em duplas e cada uma ficou encarregada por um bairro. As visitas e entrevistas ocorreram em dias de jogos, ou não, do Atlético no local. É importante ressaltar que cada entrevista ocorreu apenas uma única vez com cada morador entrevistado. O quadro a seguir ilustra como foi esta organização (Quadro 3):

Quadro 3 - Dias das visitas aos bairros do entorno da Arena MRV

Bairro	Data	Dia da Semana	Dia de Jogo
Califórnia	28/10/2023	Sábado	Sim
Camargos	28/10/2023	Sábado	Sim
Santa Maria	18/11/2023	Sábado	Não
Conjunto Água Branca	07/11/2023	Terça-Feira	Não

Fonte: Acervo dos autores, 2023.

A primeira visita ocorreu no Bairro Califórnia, bairro onde localiza-se a Arena. A dupla visitou o bairro pela manhã do dia 28/10/2023, dia de jogo onde se registrou o menor público de torcedores - 23.003.

No dia 28/10/2023 o Atlético jogou contra o Fluminense pela 30ª rodada do campeonato e ganhou por 2x0. Dia em que se realizou a visita a campo que coincidentemente, foi quando o estádio registrou o menor público desde a sua inauguração, de acordo com o site ge.globo (Grupo Globo, 2023). Na mesma semana, no dia 22, ocorreu o grande clássico mineiro, Atlético contra o Cruzeiro, onde o estádio registrou o recorde de público com mais de 42.000 pessoas. Desde a inauguração contra o Santos, a Arena MRV foi passando por um aumento quantitativo de presença de torcedores, chegando a 44.892 pessoas.

Também através de dados retirados do site ge.globo (Grupo Globo, 2023) constata-se que em 2023 o Atlético obteve o seguinte público em cada um dos 10 jogos no próprio estádio:

- Atlético x Grêmio - 39.337 - 26/11/2023
- Atlético x Goiás - 29.173 - 12/11/2023
- Atlético x Fortaleza - 28.898 - 01/11/2023
- Atlético x Fluminense - 23.003 - 28/10/2023 **(Dia de visita a 2 bairros)**
- Atlético x Cruzeiro - 42.058 - 22/10/2023
- Atlético x Coritiba - 38.358 - 08/10/2023
- Atlético x Cuiabá - 36.104 - 23/09/2023
- Atlético x Botafogo - 31.720 - 16/09/2023
- Atlético x Santos - 29.782 - 27/08/2023

Retornando à visita ao bairro Califórnia, foi possível verificar que logo pela manhã toda a área do entorno do estádio já estava pronta para o jogo que aconteceria durante a noite. Pela manhã, poucos comércios estavam abertos -alguns poucos bares e uma panificadora, mas já se viam alguns poucos torcedores por lá, além de ambulantes com carrinhos de pipoca (Figuras 13 e 14).

Figura 13 – Ambulantes no entorno da Arena em dia de jogo (28/10/2023)



Fonte: Acervo dos autores, 2023.

Figura 14 – Movimentação de ambulantes no entorno da Arena em dia de jogo (28/10/2023)



Fonte: Acervo dos autores, 2023.

Haviam também grades para impedir o estacionamento de veículos e a guarda municipal já rondava por lá, e nenhum ônibus foi visto, além dos avisos de sentido proibido para os motoristas. Estes avisos estavam presentes na Via Expressa, desde a altura do bairro Coração Eucarístico, informando onde era a

entrada para a torcida visitante. Ou seja, apesar de muito bem sinalizado e organizado, o trânsito local passa por uma reestruturação sempre que há eventos, sem poder estacionar na rua, mesmo que não pretendam frequentar as dependências do estádio (Figura 15).

Figura 15 – Preparação do local para o jogo do dia 28/10/2023



Fonte: Acervo dos autores, 2023.

A esplanada fica fechada durante todo o dia, o que impossibilita o próprio morador do bairro de ter acesso a este local enquanto possibilidade de lazer. Isso contradiz a proposta supostamente de caráter social enunciada pelos empreendedores da Arena. Também vai na contramão do que vislumbra e recomenda o Ex-Presidente do clube, quando entrevistado. Este enxerga a Arena como passível de promover inúmeros projetos sociais de inclusão, abrindo-se para diferentes grupos, em especial para as comunidades locais.

Partindo para as entrevistas, foi decidido pela dupla de pesquisadores, realizar e manter as entrevistas na rua Cristina Maria de Assis, principal rua ao redor da Arena MRV, nas proximidades com a rua Crepúsculo.

Em um primeiro momento foi entrevistado um homem de 43 anos, funcionário da panificadora dos Rochas. Este trabalha no local há 2 anos e também é um residente do bairro há 15 anos. Ele contou que notou muita diferença do antes da construção da Arena MRV para atualmente. Diz que o bairro não possuía movimento algum, além de ser pouco conhecido. Com a escolha do local para o empreendimento, o Califórnia passou a receber muitas pessoas de fora, com maior

movimentação, trazendo benefícios, ou seja, maior movimento para o comércio. Até o momento, também disse que não houveram grandes reclamações por parte da comunidade após a construção, segundo ele, o que acontece de reclamação dos moradores é durante os dias de jogos, pois aumenta muito a presença de pessoas na rua, sejam de torcedores e de ambulantes. Entretanto, segundo o entrevistado, não há confusão e o cotidiano também não passou por mudanças significativas. O que ocorre é que nos dias de jogos, há mudanças no trânsito local. Fecham as ruas principais e os moradores necessitam apresentar uma credencial. Enquanto que sobre o transporte público, como diz uma moradora ao jornal O Tempo (2023), o ônibus da linha 401, conhecido também como 'poeirinha', não passa na rua no dia do evento.

Ao contrário do primeiro entrevistado, que enxerga a presença do equipamento com “bons olhos”, a segunda entrevistada, uma moradora, chamada Maria, que reside no bairro há 17 anos e possui 65 anos de idade que, por um acaso passava pela rua e aceitou ser entrevistada, Logo no início da entrevista ela alegou que após a construção do estádio piorou muito a região, tanto para ela quanto para outros moradores. Segundo ela, em dia de jogos ou de show, fecham duas entradas para veículos, sendo um transtorno para quem vive por ali e precisa sair com o seu carro, pois são barrados na rua. Ela afirma que frequenta uma igreja do bairro, e além dela, outros precisam às vezes chamar um carro por aplicativo, que em dia de evento, pela dificuldade de se chegar ao local, o usuário passa por inúmeros cancelamentos de corridas até que consiga achar um motorista que aceite fazer o transporte. Quanto à grande quantidade de pessoas na rua, foi dito que: “A torcida do Atlético vem descendo a rua fazendo muito barulho nas portas das casas e prédios e isso atrapalha a vizinhança que muitas vezes não possuem relação com a festa que é feita.

Os dois entrevistados confirmam haver problemas no trânsito em dias de eventos. É possível concluir sobre a carência no transporte, registra-se falta de ônibus e dificuldade de se conseguir transporte por meio de aplicativos ou de se locomover utilizando o próprio carro. Uma terceira entrevistada conta que para se chegar ao posto de saúde mais próximo que atende ao bairro é necessário fazer uso de algum veículo, devido a longa distância e os fatores citados agravam ainda mais o acesso. Quanto à questão apontada com relação à distância e a dificuldade de acesso ao posto de saúde vale lembrar que, a ideia inicial da Arena teria o

estabelecimento de grandes ações de interesses sociais, como uma Unidade Básica de Saúde (UBS), academia e projetos de Assistência Social no bairro. Segundo o jornal O Tempo seria destinado cerca de 16,5 milhões de reais para esses investimentos. No entanto, ao questionar sobre essas implementações aos moradores, os mesmos se mostraram desacreditados e pessimistas quanto ao seu cumprimento.

Foram entrevistados também dois rapazes, um com 26 anos e o outro com 23 anos, moradores do bairro Califórnia há aproximadamente 16 anos e 18 anos, respectivamente. Ao perguntar sobre o estádio, o mais novo disse que foi até algo positivo ele estar ali, pois “o bairro não tem nada”. Vale ressaltar que o Califórnia, assim como os outros bairros possuem um perfil bastante residencial. Dando sequência, o mesmo rapaz alegou que era um bairro parado, que a única coisa que havia ali era “só mato”, então anunciaram que a Arena seria naquele espaço, e veio uma Escola Municipal de Educação Infantil (EMEI) (esta que possui logo ao lado uma pequena academia ao ar livre e do outro lado da rua já está a área da Arena MRV) que está em funcionamento, “aí tudo mudou”.

Ele afirma que foi positivo a implementação da Arena pois agora haveria algo para fazer, pois em dia de jogo fica muito movimentado e o trânsito fica muito ruim, até o momento este é um grande empecilho. Porém, fora essa questão relativa ao trânsito, os entrevistados concordam que não houveram registros de confusões e tumultos, nem mesmo no dia do jogo contra o Cruzeiro. Os jovens entrevistados afirmam que os desentendimentos por parte das torcidas, não ocorreram dentro do bairro. O rapaz contou que a segurança é muito efetiva e novamente brincou ao dizer que “ele sente ser o dia mais seguro para sair justamente quando há jogos”, mas que o problema que ele vê no bairro em si é que não há opções para lazer. Apesar da opinião positiva dos jovens, reconhecem que alguns de seus vizinhos querem se mudar por conta do estádio, ou alugar o próprio imóvel, pois também houve uma valorização dos mesmos. Pretendem mudar quer seja pelos transtornos provocados pelos eventos, ou porque o aluguel ficou mais caro e também pela perspectiva de alugar o seu próprio imóvel. Esta análise das entrevistas dos dois jovens se fez interessante uma vez que mesmo eles gostando da ideia de um bairro mais movimentado, eles conseguem apontar as contradições entre as diferentes percepções dos moradores. Eles chegam a fazer um comentário sobre ser um bairro pequeno demais para um empreendimento do porte do estádio e que talvez a

significativa área em que está a casa do Atlético poderia ter sido usada para outros fins, até porque muitos dos moradores nem mesmo usufruem tanto da Arena ou a frequentam em dias de evento.

Nazaré, de 78 anos, moradora do bairro há 25 anos e Lourdes, de 73 anos, moradora há 19 anos, também compartilharam de suas experiências vivendo no bairro antes e depois da implementação da Arena MRV. De acordo com Lourdes a construção do estádio não trouxe benefícios para os que residem no bairro, antes não havia tanta movimentação, afetando de forma significativa sua segurança em transitar pelo mesmo, pois se sentem inseguras diante de tantos rostos desconhecidos. No que diz respeito ao transporte, as duas moradoras compartilham da mesma opinião dos outros entrevistados, alertaram da dificuldade de se chegar em casa com a mudança nas rotas dos ônibus, tendo que percorrer longas distâncias muitas vezes com sacolas pesadas, e que isso ocorre principalmente em dias de jogos.

A fim de exemplificar, Nazaré explicou que aos domingos trabalha na feira e o ônibus “deu volta passando pela BR”, para conseguir chegar ao bairro. Diante disso, os moradores que possuem automóveis, também têm diversos empecilhos, além da questão do fechamento das ruas, também não podem deixar os carros em frente às casas. Isso é percebido na fala de Nazaré “se deixa carro nas portas, a BHtrans leva embora e depois temos que pagar para retirar, igual aconteceu com um vizinho nosso, o rapaz veio visitar e pegaram o carro dele, foi o maior transtorno para retirar e ainda teve que pagar mais de 300 reais.”

Outro aspecto que teve destaque na fala de ambas as entrevistadas foi a questão dos foguetes e as bombas que soltam durante o jogo e não há nenhuma iniciativa contrária a isso. Nazaré abordou um acontecimento que ocorreu durante um dos jogos, a bomba atingiu a perna de uma das pessoas presentes, que inclusive era a sua vizinha. Sendo assim, afirma que os moradores precisam se posicionar, destacando a necessidade de leis que venham a proibir esta prática, “que perturba tanto os moradores, quanto os animais, principalmente cachorros que têm a audição sensível, além de oferecer mais segurança”.

Justificam que por esses motivos e outros, muitos moradores estão vendendo seus imóveis, até mesmo abaixo do preço. Lourdes afirma que faltou planejamento para a implementação da Arena, não houve organização na questão do trânsito, principalmente para os pedestres. Diante disso, perguntou-se para as mesmas se

houve diálogo entre os responsáveis pelo empreendimento com a comunidade sobre a retirada da vegetação e os impactos no sistema hídrico (nascentes) ali presentes, elas responderam que não podem afirmar sobre as reuniões, pois não compareceram. Outro fator importante a ser registrado nas entrevistas, é que Nazaré, Lourdes e Maria, afirmaram que houve a presença da equipe dos responsáveis pelo empreendimento para a verificação da qualidade dos imóveis, se haveria danos devido aos impactos das vibrações nas estruturas, causadas pela implementação da Arena MRV. Além disso, é unânime entre todos os entrevistados que ainda não houve impacto sonoro significativo provocado diretamente pelos equipamentos de sons necessários pela realização dos jogos e eventos realizados, o barulho que apontam até o momento, advém dos torcedores nas ruas do bairro.

No bairro Camargos, também no dia 07/11/2023, foi realizada uma entrevista com a moradora Angélica, de 39 anos. Ela reside no bairro desde seu nascimento e se diz graduada em Geografia, e atualmente trabalha na área de licenciamento ambiental. A entrevista seguiu o roteiro preestabelecido e ocorreu em sua residência na Rua Itaunense. A primeira pergunta versou sobre as mudanças que o bairro sofreu por conta da construção da Arena, e ela afirma que houveram mudanças negativas e positivas. Como positiva destaca-se principalmente a melhora do comércio, visto que novos bares abriram dentro do bairro e os que já existiam tiveram uma melhora significativa na qualidade. Quanto ao ponto negativo ela enfatizou que o grande problema foi o trânsito, durante todo o período de obras e durante a realização de grandes eventos.

Angélica é enfática ao dizer que o problema não é somente local e que quem está indo para Contagem e Betim também sofre em termos de mobilidade. Em dias de evento, devido ao Camargos possuir poucos acessos horas antes de começar o evento, o bairro começa a receber muitos veículos que travam o seu fluxo interior, “atrapalhando a paz” dos moradores e travando a entrada do bairro. Outro ponto apresentado por ela diz respeito a um dos “grandes problemas agravantes da situação”, que ocorre devido ao fato de que pessoas que mesmo não entrando na Arena para assistirem aos jogos, vão para os bares da região para acompanhar os jogos, piorando ainda mais a situação do trânsito, um número a mais do que comporta a Arena e que, provavelmente, não foi pensado no projeto.

Em relação à mudança de moradores, ela conta que mora em uma região antiga do bairro e que já ocorria antes mesmo do anúncio da Arena. Há um número

relevante de casas à venda, porém ela contextualiza que em sua maioria era por serem casas onde moravam idosos sozinhos e eles foram se mudando para as casas dos filhos. A geógrafa alerta que com a mudança do plano diretor, algumas regiões do bairro que antes eram somente de casas, iniciou-se a construção de prédios. Ela demonstra-se preocupada pois apenas com casas o trânsito já está carregado, e com a construção de edifícios, o adensamento deverá piorar a situação.

Questionada sobre o modo como enxerga a realização de eventos sem o Atlético ter entregado todas as contrapartidas, ela afirma que o grande empecilho são as obras viárias que ajudariam a diminuir os problemas no trânsito, não só do bairro mas de todos que utilizam principalmente a Via Expressa para ir e vir. Em relação à segurança, Angélica conta que não houveram mudanças, o Camargos é caracterizado por roubos de carro, por ser um bairro “ilhado”, cercado de vias rápidas, o que facilita a fuga, fazendo com eles sejam atraídos para cometer os crimes no bairro.

Sobre as perspectivas do futuro do bairro com a implantação da Arena MRV, ela diz que os dias e horários dos eventos devem ser bem pensados para impactar o mínimo possível os moradores e as pessoas que utilizam as vias de acesso. Ela relata que em eventos que já ocorreram anteriormente houveram grandes congestionamentos, pois houve um evento com o horário muito próximo a um “horário de pico” e causou um grande congestionamento. Além disso, ela afirma que vai avaliar se com a realização de novos eventos haverá alguma melhora do trânsito, seja por meio de obras ou por um melhor trabalho da BHTrans, caso contrário evitará ao máximo sair nesses dias para não se estressar.

Por último questionamos sobre a relação da localização da Arena com as vias em seu entorno, sendo a própria Via Expressa, o Anel Rodoviário e a BR-040, e Angélica diz que considera a localização da Arena privilegiada, mas na realidade nesta região e em toda a cidade de Belo Horizonte estão com graves problemas de trânsito. Ela enfatiza que o transporte público é precário, os ônibus não conseguem suprir a necessidade dos moradores da cidade e o metrô não liga todos os principais pontos de Belo Horizonte, fazendo com que as pessoas utilizem mais o próprio veículo.

Também no dia 28/11/2023 foi entrevistada a Franciele de 28 anos, Engenheira Civil, moradora do bairro Camargos há 4 anos no condomínio Resort

Mundi, que possui cerca de cinco mil moradores, localizado a poucos metros da Arena MRV, na Rua Gentil Portugal do Brasil, rua que faz a ligação da Via Expressa com o Camargos. A entrevista seguiu o roteiro preestabelecido, tendo sido realizada no seu próprio apartamento. Para começar perguntou-se sobre as alterações da região, e ela respondeu dizendo que o trânsito não era tão ruim antes do início das obras, e que no presente momento se tornou muito mais intenso, principalmente em dias de evento. Quanto ao aspecto ambiental, a supressão de uma área verde muito representativa (a APP), causa danos ambientais irreversíveis, além do fato de o empreendimento ter capacidade para 46 mil pessoas e a região do seu entorno possui cerca de 270 mil pessoas, fazendo com que em dias de jogos ocorra um aumento de mais de 15% da população naquele espaço. Por fim, para ela o pior dos impactos ocorre na região da entrada do condomínio: alteração do sentido da rua de sentido duplo para sentido único; aumento no número de veículos; má sinalização e proibição de estacionar na rua, além de haverem em dias de eventos vários “*food trucks*” que se instalam na região gerando um grande volume de resíduos, deixando as ruas sujas.

Ao ser questionada sobre a segurança, ela sente que houve ausência do poder público nos dias de evento, pois faltou ações da polícia e/ou da BHTrans na região, principalmente nos arredores do condomínio, visto que haviam vários flanelinhas utilizando a calçada como estacionamento, o que não é permitido no local. Em relação aos impactos dos eventos a engenheira é categórica ao afirmar que não consegue ouvir nenhum barulho vindo de dentro da Arena, mesmo estando a cerca de 600 metros dela, porém ela destaca o excesso de barulho vindo do público, que vai para o estádio e importuna os arredores com buzinas, gritos, carros de sons e bombas. Sobre isso, ela menciona o caso de uma vizinha que possui uma criança com transtorno do espectro autista e como ela sofre em dias de eventos. Por fim ela comenta a falta de passarelas para o acesso seguro das pessoas principalmente no trajeto Estação Eldorado-Arena, trajeto feito por uma faixa da Via Expressa que é interditada.

Sobre alterações no transporte público Franciele diz que anteriormente em frente ao condomínio havia um ponto de ônibus, onde a linha 4031 parava, porém após as alterações na Rua Gentil Portugal do Brasil o ponto foi desativado e o ônibus agora para em um outro ponto, que fica em outra rua, distante da entrada do condomínio, prejudicando vários moradores do condomínio. Por último perguntou-se

sobre sua visão de futuro sobre a região após a construção da Arena MRV, e a engenheira afirma que no momento os imóveis estão em alta, porém ela imagina que em breve eles se desvalorizam, pois as pessoas buscam cada vez mais tranquilidade, presença de áreas verdes perto de suas residências e segurança, elementos que no cenário atual não condizem com a região.

No dia 07/11/2023 foi realizada uma visita ao bairro Conjunto Água Branca no município de Contagem, a fim de entrevistar moradores para entender se houve ou não mudanças no entorno do bairro em questão, ocasionadas pela instalação do novo grande empreendimento, a Arena MRV. As entrevistas seguiram o roteiro preestabelecido e se deram em três pontos diferentes no intuito de abranger relatos que considerem todas as dependências do bairro.

A primeira entrevista foi concedida pela supervisora da Escola Estadual Guilhermino de Oliveira que fica localizada na rua Al, 174. Andreia trabalha na escola no Conjunto Água Branca e mora no bairro Camargos e com isso, seus relatos denotam grande contribuição para o trabalho, haja vista que suas rotas cotidianas entre trabalho-casa, são dentro da área de estudo cuja pesquisa estabelece.

Ao ser questionada sobre a caracterização do bairro e as experiências do cotidiano, ela disse que o bairro sempre foi muito tranquilo, residencial e sem nenhum problema maior. Andreia, anteriormente, trabalhava em uma escola no Conjunto Califórnia I e relatou que pegou as obras bastante tumultuadas, na época em que fechou a Via Expressa e só havia uma passagem para o carro. Um trajeto que gastava 15 minutos normalmente, em virtude das obras, ela passou a gastar quase 1 hora e ainda enfatizou que a mobilidade, para ela, sempre foi o maior problema desde a construção, com as intervenções e com os dias de jogos.

A respeito da segurança não notou problema algum, haja vista a efetiva presença da polícia e guarda municipal e o suporte dado em dia de jogos. No dia em que houve o clássico Atlético x Cruzeiro, Andreia disse que, novamente a respeito da mobilidade, que estava chegando em casa logo após o término do jogo e que demorou muito para chegar em casa, estando impossibilitada de entrar no Camargos e Santa Maria e que, embora a BHTrans estivesse presente, era ineficaz no solucionamento da logística de acesso aos bairros. No dia a dia, para se deslocar para o Conjunto Água Branca, relatou estar tranquilo e que o problema aparece quando tem eventos na Arena.

Fazendo um paralelo entre os bairros da região a entrevistada destaca uma maior atenção ao bairro Camargos que, segundo ela, carrega maior parte de suas queixas, sendo o principal objeto de foco de mudanças no entorno da região em virtude do empreendimento como, mobilidade, segurança, estacionamento e obras. Embora seja o Conjunto Água Branca importante eixo de acesso pela Via Expressa (Figura 16), Avenida Babita Camargos, Avenida Teleférico e Metrô, o bairro se colocou como o menos afetado pelas intervenções, mantendo seu padrão residencial e de bairro de passagem.

Figura 16 - Via Expressa no bairro Conjunto Água Branca próximo à estação de metrô Eldorado



Fonte: Acervo dos autores, 2023.

Em um segundo momento foi realizada uma rica entrevista com dois moradores do bairro, Gerci e Edson, na Avenida Teleférico. Para os dois moradores,

viver no bairro é muito bom pois é tranquilo e possui vários acessos para outros domínios de Contagem e até para Belo Horizonte, havendo metrô e comércio bom. Na Avenida Teleférico há um canteiro central que foi transformado em um bosque com árvores altas e isso foi um ponto destacado por Edson, sendo para ele um elemento muito positivo para quem mora nesta Avenida.

A respeito da Arena e as mudanças para o estabelecimento desta no cotidiano das pessoas que ali residem, Gerci prontamente e repetidamente diz que não mudou nada, absolutamente tudo está como era, ressaltando a tranquilidade de se viver no bairro e que possíveis mudanças não foram percebidas por ele. Para Edson, houve uma agitação maior trazida do externo mas que isso não o prejudicou e tampouco causou incômodos.

No que tange a mobilidade, os moradores orgulhosamente dizem que o bairro que é de passagem, possui na Avenida Teleférico mais de 15 ou 20 linhas de ônibus. Além disso, os moradores gozam dessa localização geográfica estratégica de eixo de ligação que intermedia os fluxos entre Belo Horizonte-Contagem, Contagem-Betim pela Estação Eldorado do metrô e o terminal de ônibus intermunicipais, com ônibus a partir do terminal para os municípios de Esmeraldas, Ibirité, Sarzedo, Igarapé, Mateus Leme, Juatuba, Florestal, configurando este bairro como uma peça chave na articulação logística de mobilidade urbana para os poderes públicos. Apesar de carregar o nome do bairro vizinho, a estação do metrô e o terminal de ônibus intermunicipais endereçam o bairro Conjunto Água Branca. Segundo Edson, em dias de jogos, os ônibus não são afetados pelo evento, sendo o metrô um ponto facilitador de acesso à Arena, pois se aumenta o número de viagens nesses dias.

Ao discorrer sobre a segurança pública e eventual passagem ou vinda de novos públicos em função da Arena, os moradores reafirmam como no início que nada mudou a estrutura do bairro de forma acentuada, que o bairro possui o mesmo caráter de quando eles se mudaram para lá, sendo, para eles, ainda seguro e com grande suporte da polícia, com rondas regulares sobretudo em dias de jogos. Em dias de jogos, Edson chama a atenção de que o policiamento tem maior foco nas imediações do bairro, ou seja, a passagem e o fluxo para a Arena a partir da estação do metrô e a Via Expressa, não percolando esses fluxos pelo interior calmo e inafetado do bairro.

No decorrer da conversa o filho de Gerci se junta à entrevista para dar seu

parecer acerca da segurança, e diz que o que falta é iluminação pública na Avenida Teleférico que, por ser de passagem, ocorrem roubos e furtos regularmente e teme que com os jogos, isso possa se intensificar. Outra informação dada por ele, é que houve um conflito entre torcedores do Atlético e Cruzeiro na Via Expressa e que subiram correndo pela Avenida Teleférico, ressaltando a importância de muita atenção do policiamento na avenida por ser importante para passagem e acesso a outras regiões do município de Contagem. Um relato um tanto diferente do depoimento do seu pai.

No quesito obras, ambos disseram que as principais obras foram voltadas às imediações da Arena, nos bairros vizinhos e que a realização das obras não chegaram a interferir no cotidiano de quem mora no Conjunto Água Branca. Sobre a funcionalidade do bairro, disseram que o mesmo se constitui predominantemente residencial, tranquilo e que acreditam que a Arena trouxe empreendimentos para a região, no entanto, neste bairro, só perceberam a abertura de algumas distribuidoras de bebidas, carrinhos de cachorro-quente mas não perceberam a chegada de empreendimentos maiores, como os bares que se instalaram no Califórnia, justamente por ser apenas um bairro de passagem, onde os torcedores que vão para a Arena, focam mais nas atividades do seu entorno imediato do que no bairro vizinho onde desembarcam de metrô ou ônibus. Em síntese, os moradores entrevistados neste segundo momento, assinalaram que o bairro além de passagem, em dias de evento, muitos torcedores deixam seus carros estacionados no bairro mais na sua porção leste, de maior proximidade com a Arena, mas que isso não é visto como um problema. Acredita-se que estes carros estacionados sejam o excedente dos que não conseguiram estacionar mais próximo da Arena e por isso, não tem a mesma concentração de carros estacionados ao se comparar com o que acontece nos bairros Califórnia, Camargos e Santa Maria (Figura 17).

Figura 17 - Estacionamento ao lado do Terminal Eldorado



Fonte: Acervo dos autores, 2023.

Em um terceiro momento o entrevistado foi José, em seu estabelecimento na Travessa Sete, em frente a um posto de combustíveis na esquina com a Avenida Teleférico, na borda sul do bairro, próximo à Via Expressa. José possui uma loja onde faz reforma de estofados e é morador do bairro desde 1986 e, segundo ele, o bairro toda vida foi tranquilo, não havendo problemas antes e nem depois do empreendimento. Ele ainda responde que agora com os jogos, “eles” (os torcedores) passam por lá mas não afetam e incomodam de maneira alguma.

Acerca das intervenções para a execução das obras relativas à Arena, José levantou queixas sobre a poeira levantada pelo trabalho das máquinas, a poluição

que é feita a partir de muitas máquinas nas imediações, faz com que quem esteja nas proximidades dessas obras “engula a poeira” (Figura 18).

Figura 18 - Entroncamento da Avenida Teleférico sobre a Via Expressa; e a Avenida Babita Camargos



Fonte: Acervo dos autores, 2023.

Discorrendo sobre a questão da mobilidade, ou seja, do trânsito, ele diz com tranquilidade que a acessibilidade ao bairro é muito boa. Visão compartilhada com os anteriores de que há muitos acessos e recursos de transporte público na região, e que a Arena não mudou essa dinâmica, mantendo o bairro como importante eixo de acesso com variedade de linhas de ônibus para qualquer lugar da Região Metropolitana. Sua única queixa que não diz respeito aos agentes envolvidos é apenas acerca do bom senso da população que, sendo a Travessa Sete mão única, muitos motoristas invadem a contramão a fim de usar a travessa como atalho para a Avenida Teleférico e a Via Expressa. Isso o deixa profundamente irritado, pois não há uma colaboração dos motoristas com o trânsito local.

O entrevistado acredita ainda que a implementação desse novo empreendimento foi muito benéfico para o bairro no setor do comércio, pois cresce o fator emprego e assim, ganha mais possibilidades de trabalho. A visibilidade que foi alcançada pela região em função da Arena, é vista por ele com bons olhos, pois os moradores podem agora diversificar suas atividades produtivas e tirar dessa circunstância algum proveito. Ele ainda destaca que a importância socioeconômica da Arena para a geração de renda não pode ser desprezada em virtude de um apelo à falta de sossego e que recorrentemente, “as pessoas pensam só no bem estar do descanso e se preocupa com o barulho mas que não pensa que pode ter alguém desempregado que será beneficiado e arrumou emprego para sustentar a família”.

No âmbito da segurança pública não há nada para se fazer queixa. A assistência da polícia é contínua e substancial, estando eles “coladinhos” no bairro segundo José, sendo um dos fatores mais louvados pelos moradores do Conjunto Água Branca. Em síntese pôde-se observar na visita realizada ao bairro Conjunto Água Branca, no dia 07/11/2023, que a estrutura funcional do bairro se manteve inalterada enquanto consequência do processo de transformação sofrido pela região em consequência da implantação da Arena MRV. O bairro caracteriza-se predominantemente como bairro residencial de predominância de casas com no máximo dois pavimentos, sendo um bairro isento do processo de verticalização que, segundo Mendes (1992), se aplica apenas à construção de edifícios de quatro pavimentos ou mais.

Correlacionado os relatos dos moradores é possível notar a relação deles com o espaço do bairro como uma área tranquila para se viver e, embora seja um eixo integrador importantíssimo na RMBH, a Via Expressa se constitui como um muro que suaviza os impactos externos no bairro e se concentra todo o fluxo, não percolando fluxos maiores pelo interior do bairro, este que possui ruas apertadas e residenciais, com exceção das Avenidas Teleférico, Pio XII e Dois. Ao andar pelo bairro, no seu interior e nas ruas paralelas das avenidas mais movimentadas, notou-se ausência de grandes atividades comerciais, sendo mais deserto e pacato na grande maioria, sobretudo nas dependências da E. E. Guilhermino de Oliveira.

Em relação às obras de intervenção, com exceção à Via Expressa, o bairro foi pouco ou quase nada afetado por intervenções em função da Arena, segundo os moradores. O fluxo maior do trânsito se concentra na porção sul do bairro, no entroncamento da Via Expressa como mostra a figura 9. Segundo os moradores, a

mobilidade não foi alterada de forma substancial, sendo pontualmente afetada em dias de jogos que dificultam o acesso ao bairro em virtude do volume de carros e outras agitações que um evento ocasiona. Por se tratar de um bairro com a área mais afastada do empreendimento em relação aos outros bairros analisados, possui um certo isolamento em seu interior que possivelmente influencia esse comportamento de menor impacto na mobilidade, sendo apenas um bairro de passagem e que não sofre as mudanças que a área imediata à Arena está sujeita.

Através da visita realizada ao bairro Santa Maria no dia 18/11/2023 foi possível observar o perfil do bairro que se caracteriza como residencial, não havendo a presença de muitos comércios. Identificou-se que o bairro tem passado por obras de recapeamento asfáltico, possivelmente pelo fato do bairro ser um local que facilita o acesso dos torcedores a Arena em dias de eventos e jogos (Figura 19).

Figura 19 – Recapeamento asfáltico no bairro Santa Maria



Fonte: Acervo dos autores, 2023.

As entrevistas seguiram o roteiro preestabelecido e foram realizadas com três moradores do bairro, sendo o primeiro deles morador e comerciante na Rua João Alphonsus. José Carlos reside no bairro há 59 anos e possui um bar há 38 anos. Ele alega que não houve mudanças significativas de clientes em seu comércio mas que devido a chegada da Arena e a abertura de novos comércios próximos, houve a necessidade de aumentar o valor de sua mercadoria, no entanto, destaca que devido ao aumento significativo no tráfego de carros, alguns moradores passaram a lucrar cobrando taxas para estacionamento, o que sugere uma adaptação ao novo cenário. Além dos comentários de José Carlos, foi possível identificar que algumas ruas do bairro possuíam placas de sinalização proibindo os carros de estacionar em locais específicos (Figura 20).

Figura 20 – Sinalização de “proibido estacionar” no bairro Santa Maria



Fonte: Acervo dos autores, 2023.

Ao ser questionado sobre a segurança do bairro, sobre como os moradores reagiram à notícia da construção da Arena e também sobre as alterações na mobilidade interna do bairro, ele afirma que a princípio os moradores acharam positiva a chegada do empreendimento, mas que também houve um receio em relação à segurança em dias de jogos. Em contrapartida, José diz que a maioria dos moradores foram surpreendidos com a melhora da segurança, mas quanto à mobilidade, ele não percebe melhora nos problemas acerca do trânsito, mas acredita que futuramente este fator pode ser solucionado, visto que ainda estão em “fase de teste”.

O segundo entrevistado foi Abel, de 63 anos, morador do bairro Santa Maria há 52 anos, especificamente na rua Castro Menezes. Ele informa que anteriormente o local onde foi construída a Arena MRV era uma área verde, e agora se

transformou em uma área de cimento, considerando algo negativo, mas não há o que fazer pois nunca depende somente dos moradores. O entrevistado alega que houveram mudanças na segurança e mobilidade, mas considera que ainda pode melhorar futuramente, basta aguardar os próximos eventos que ocorrerão na Arena para certificar se essas mudanças são mesmo positivas ou negativas.

Abel informa que não considera ser tão atingido pelos impactos causados pela construção do empreendimento, mas considera problemática a presença do estádio no local visto que seria mais benéfico para a população a construção de mais casas. O morador reafirma uma visão negativa sobre a mudança da área verde para uma área de concreto, e ao ser questionado sobre as contrapartidas, o morador informa que acredita que a melhoria ocorreu em grande maioria para os comerciantes, mas não vê melhora na estrutura física do bairro.

O terceiro e último entrevistado foi Wagner, de 70 anos, morador e comerciante no bairro Santa Maria. Ao contrário dos primeiros entrevistados, ele destaca que houve melhorias consideráveis na região após a chegada da Arena, inclusive no transporte público, apesar do aumento do fluxo de carros e do trânsito. Isso sugere que, apesar dos desafios de tráfego, melhorias tangíveis foram realizadas na infraestrutura e acessibilidade da área. Em relação à segurança, ele considera que houve melhorias mínimas apesar de já ter ocorrido furto do carro de um de seus vizinhos no local em dia de evento na Arena. Wagner expõe que percebeu a chegada de novos clientes com a chegada do empreendimento e que essa mudança ocorreu desde o início da construção. Ao ser questionado sobre a assistência do poder público a respeito das necessidades dos moradores, ele afirma que o poder público tem entrado em ação, realizando uma benfeitoria recente: a implantação de rede de drenagem que era algo reivindicado há 20 anos atrás.

Além das entrevistas realizadas nos bairros do entorno da Arena, discute-se também uma Audiência Pública realizada no dia 18/09/2023, idealizada com a finalidade de avaliar as condições de urbanidade e os impactos que afetam diretamente a vida dos moradores e das comunidades adjacentes na região dos bairros Califórnia, Santa Maria e Camargos, avaliando os transtornos, incômodos e prejuízos em decorrência dos jogos e eventos realizados na Arena MRV.

Estavam presentes na Audiência a vereadora Janaina Cardoso, presidenta da Audiência; o superintendente de Operação da BHTrans, Fernando de Oliveira; o diretor ocupacional do Atlético, Rodrigo Messano; o representante da Secretaria

Municipal de Políticas Urbanas (SMPU), José Mauro Gomes; a representante da Superintendência de Limpeza Urbana (SLU), Erika Santos Resende; a coordenadora adjunta da Regional Noroeste, Cristiane Mota Magalhães; e a presidenta da Associação do bairro Camargos, Michele Carvalho.

Na reunião realizada para discutir os impactos da construção da Arena MRV, Michele Carvalho abriu a audiência pública destacando que o empreendimento tem seus ônus e bônus, mas que o bairro não suporta o empreendimento sem contrapartidas. A líder da associação do bairro Camargos explicou que para ela a regional mais afetada pela arena é a Oeste, e embora ela resida na Regional Noroeste, criticou que, contudo, nenhum representante da Regional Oeste foi convidado para a audiência, assim como os moradores de Contagem tampouco foram ouvidos. Ela ainda afirmou que uma lei municipal autorizou a dispensa das contrapartidas sem que a Câmara Municipal de Belo Horizonte ouvisse a vizinhança, apontando também que a audiência pública deveria ter ocorrido antes da votação da proposição que deu origem à lei. Também comentou que a Arena MRV está em perfeitas condições para receber eventos, mas que há que se pensar também em seu entorno e que se deve respeitar os moradores da região. Cássio Lopes, morador do Bairro Califórnia que estava presente na reunião, reivindicou melhorias para o entorno da Arena MRV, como mais banheiros químicos, credenciais para os moradores, melhor iluminação, limpeza conjunta entre a SLU e a Arena MRV, e fiscalização dos ambulantes.

Rodrigo Messano, o representante do Atlético, salientou que a Arena ainda está em fase de testes e que haverá evolução no tratamento do entorno ao longo do tempo. Alegou também que a Arena propiciará benefícios superiores aos malefícios ao longo prazo, além de destacar a responsabilidade do clube na limpeza do entorno, mas somente no raio já definido em conjunto com a SLU, pois fora do raio não é mais responsabilidade do clube. Por fim, o representante do clube disse ser inviável a colocação de banheiros químicos no entorno de toda a Arena. O superintendente de Operação da BHTrans, Fernando de Oliveira, destacou avanços no entorno do empreendimento com relação ao trânsito, citando a instalação de semáforos, que funcionarão até a finalização das obras pendentes, e afirmou que os problemas ocorrem devido ao uso excessivo de aplicativos de transporte individual e a realização de embarque e desembarque em áreas inadequadas, afirmando que deve-se ocorrer o incentivo ao uso do transporte público e que a melhora do trânsito

poderá ocorrer de forma gradual.

O representante da SMPU, José Mauro Gomes, enfatizou que a legislação municipal permite o trabalho de ambulantes em eventos esportivos e defendeu uma abordagem não excessivamente coercitiva na fiscalização. Já a representante da SLU, Erika Santos Resende, ressaltou que o aprendizado virá com o tempo, argumentando que houve melhorias no processo de limpeza quanto às responsabilidades da Arena MRV após os eventos, apontando a disposição da Prefeitura em orientar seus representantes.

Durante a discussão, a representante da Regional Noroeste, Cristiane Mota Magalhães, expressou a importância da Arena MRV para o município, revelando que as demandas da região que ela representa foram encaminhadas para a vereadora Janaina Cardoso. Ela enfatizou a necessidade de educar as pessoas para o uso do transporte público e notou uma evolução, apontando a redução dos danos causados pelos eventos e disse estar à disposição da PBH para agendar uma reunião com os representantes da Arena MRV.

A vereadora enalteceu a Arena MRV como um estádio de "padrão europeu", defendendo a instalação de placas indicativas para transporte público para facilitar a saída dos frequentadores do estádio e comentando do bônus da obra com a geração de cinco mil empregos diretos. Em contrapartida, a representante do bairro Camargos afirmou que embora a Arena seja uma obra moderna que traz alguns benefícios ao município, ela não deve interferir negativamente na vida dos moradores do entorno, e expressou a importância de ouvir os representantes da Regional Oeste, criticando a transformação da Via Expressa de uma via rápida para via de acesso à Arena MRV, ressaltando a importância das contrapartidas. Além de Michelle, outros moradores do bairro Camargos participaram da Audiência, como o síndico do Condomínio Mundi Resort, André Luiz Mariano, que criticou a falta de aviso prévio sobre mudanças no trânsito na entrada do condomínio, e apontou que a portaria entra em colapso em dias de jogos. Ele também comentou que alguns vizinhos não foram devidamente credenciados e foram impedidos de acessar a rua da sua residência, ressaltando também a necessidade de diálogo entre os representantes da Arena para com a vizinhança.

Outra moradora do bairro que participou foi Célia Alves Pereira, membro da Comissão Regional de Transporte e Trânsito da Regional Oeste - CRTT Oeste, que criticou a falta de comunicação das mudanças no trânsito no entorno do estádio. Ela

complementou afirmando que os motoristas não têm respeitado a sinalização, e defendeu que se deve aumentar a fiscalização e que sejam aplicadas multas a quem desobedecer às leis de trânsito. Porém, o representante da SMPU afirmou que o contingente de agentes fiscalizadores da BHTrans e PMMG já estão no seu limite máximo da capacidade do poder público.

Em resumo, na Audiência Pública foram expostas as preocupações e as reivindicações dos moradores em relação à operação da Arena MRV, solicitando principalmente um diálogo com a comunidade residente próximo à Arena, o que se pode concluir de acordo com a fala dos moradores que não ocorreu. Por outro lado, o poder público e o Atlético afirmam que as soluções ocorrerão com o tempo, através de adaptações contínuas aprendizado que a cada jogo/evento os impactos serão amenizados.

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O levantamento feito é um retrato do momento histórico vivido dentro de uma realidade de grande dinâmica. Para o trabalho realizado, acreditou-se ser necessário para além dos documentos oficiais e bibliografias aqui utilizados, buscou-se ouvir as distintas falas dos atores que estão diretamente relacionados com a Arena MRV. Levando em consideração a própria natureza da pesquisa qualitativa, isso foi feito através de entrevistas que não restringiram as opiniões de nenhum destes atores, cujas discussões foram fundamentais para se alcançar os objetivos estabelecidos, pois o trabalho tem um forte viés socioeconômico.

A situação do empreendimento em foco, a Arena MRV, e dos bairros do entorno: Califórnia, Camargos, Santa Maria e Conjunto Água Branca que aí se encontram com o seu cotidiano consolidado, muito antes da construção desse megacomplexo multiuso e com base nos desfechos que se desenham, podem assistir às suas vidas serem afetadas de forma irreversível. Indo além, o empreendimento afeta a vida na metrópole e, principalmente daqueles que moram e trabalham próximos dessa região.

Com a aplicação das entrevistas nos bairros do entorno da Arena pode-se perceber que foi unânime o fato de que a implementação da Arena MRV influenciou no cotidiano da população, sendo explícita também a ocorrência das transformações no próprio contexto urbano, abrangendo os objetivos do trabalho. Diante disso, a mobilidade após a construção do empreendimento foi um fator mencionado em todas as entrevistas, a dificuldade de acessibilidade principalmente nos dias de eventos no estádio, foi um ponto abordado nas entrevistas pelos moradores de todos os bairros citados. O bairro Califórnia é o mais afetado, tendo em vista que o trânsito passa por reestruturação sempre que há jogos, alterando até mesmo a rota dos ônibus, influenciando diretamente no cotidiano das pessoas.

Percebe-se também, com as entrevistas e os trabalhos de campo desenvolvidos no bairro Califórnia, que há uma refuncionalização do mesmo, sendo que novos comércios e serviços são atraídos e os que já se encontravam no bairro, estão sendo beneficiados com a maior movimentação do comércio local. Sendo assim, com base no estudo, o indicativo é que cada vez mais o bairro reduz o seu caráter residencial e amplia um comércio ligado às demandas de torcedores procedentes de várias regiões da metrópole. Em termos de qualidade de vida, é

indiscutível que os mais afetados também são os moradores do bairro Califórnia, que residem perto do Estádio.

A partir da pesquisa realizada se constata uma divergência entre os interesses, privados e públicos em relação ao atendimento das reais necessidades da população local. Mesmo que esta não consiga perceber toda a dimensão dos impactos que o grande empreendimento, a Arena MRV, tem produzido. Identificam a falta de serviços essenciais no bairro, como o Posto de Saúde e, até mesmo áreas de lazer para uso da comunidade, no entanto, eles ao mesmo tempo que não avaliam a fundo o significado da presença da Arena no seu território, não parece reivindicar as contrapartidas que os empresários, donos do empreendimento, prometem a própria comunidade, enquanto entidade que se declara estar voltada para os interesses sociais. O próprio Posto de Saúde que funcionaria no espaço da Arena, ainda não foi entregue à população.

Retomando os capítulos iniciais do presente trabalho, foi compreendido após a pesquisa feita que o empreendimento da Arena MRV está diretamente relacionado ao empreendedorismo urbano por parte principalmente do setor imobiliário, neste caso da construtora MRV, que aproveita do *marketing* desportivo, capaz de atrair o olhar de uma proporção muito grande da população, valorizando sua imagem. O próprio nome dado como Arena MRV retoma esse ponto. Rotulado na mídia e pelos próprios donos como o estádio mais moderno do país, além dos jogos de futebol, já foi palco de megaeventos em um curto espaço de tempo desde a inauguração, como por exemplo, a dupla sertaneja “Jorge e Mateus” e a banda “Jota Quest”, mais as atrações internacionais como “*Maroon 5*” e “*Paul McCartney*”. Percebe-se também a mão visível do Estado normalmente assegurando as condições gerais da construção do empreendimento, visto que a Prefeitura de Belo Horizonte oficializou as obras do espaço público do entorno. Relembrando que a Arena MRV está entre um dos principais eixos de conurbação entre Belo Horizonte e Contagem: a Avenida Presidente Juscelino Kubitschek e a Via Expressa de Contagem.

Ao retomar os motivos pelos quais essa investigação ocorre, percebe-se que são situações de interferência direta na produção/reprodução da cidade pelas altas esferas econômicas. A relação entre ativos imobiliários e financeiros, que explica novos arranjos sistêmicos sociais, econômicos, políticos, é capaz de explicar a instabilidade existente no mercado imobiliário e a suscetibilidade a bolhas econômicas. É assim que a relação entre as atuais esferas econômicas financeiras

imobiliárias interfere na vida de uma comunidade, influenciam a construção do espaço urbano de uma cidade. Investimentos do Estado são cada vez mais os investimentos de agentes privados, porém, aqui é necessário abrir espaço para uma ponderação. Todos os comerciantes ou microempreendedores que possam ter sido beneficiados pela implementação do estádio, bem como todas as empresas ligadas ao turismo ou a construção civil, por exemplo, que possam embarcar nesse quadro e que mantêm dezenas, até centenas de empregos, também têm com a mais absoluta certeza importância na sociedade. Quando há neste trabalho uma referência em tom crítico, admite-se que estamos falando de empresas milionárias que abusam de subsídios e não fazem qualquer distribuição de lucro.

Com isso, faz-se entender a dimensão do empreendimento e de como a vontade política pode colaborar para a rápida implementação e operação deste. E com ele, como as áreas próximas podem ser afetadas e alteradas. Considerando os bairros abordados aqui, em especial o Califórnia, é provável que haja nos próximos anos diversas mudanças nas características locais que os moradores serão os principais a ter que lidar e percebê-las. Tanto os bairros quanto a própria Arena MRV estão ainda em um momento de adaptação um com o outro, por ser muito recente é provável que haverá empecilhos que ao longo do tempo devem ser contornados ou adaptados, isso se houver vontade por parte dos donos do estádio e prefeitura. Já aos residentes, resta buscar se adaptar e dialogar ou mudar para outro bairro, pois mesmo que haja discussões, a Arena do Galo não será realocada ou desativada.

A refuncionalização na região já foi feita e tornou-se irreversível, justificada pela dimensão deste tipo de obra dentro de uma metrópole, onde faltam espaços, e esse equipamento passa a ser um signo para a cidade. A especulação do solo urbano juntamente a especulação imobiliária tem um forte peso, e nas áreas próximas ao estádio já podem ser vistas atuando desde o anúncio da construção da Arena. Procuramos demonstrar ao longo do trabalho e através da escolha de uma abordagem crítica, que o momento atual do capitalismo encerra práticas muito específicas que embora atuais, não podem mais ser consideradas novas, conforme Harvey (2018).

Devido ao conluio entre governos locais e agentes privados, muitos acordos podem revelar o despreparo ou má-fé destes agentes. Moldam as nossas cidades e destinam-se a quem nelas investe e não a quem nelas vive, sendo que quem investe tem a obrigação de compensar a cidade. Porém sabe-se que para evitar incorrer em

custos que não sejam um benefício, percebe-se pouco esforço e investimento em contrapartidas realmente eficazes que vão de encontro aos verdadeiros interesses sociais da cidade e do cidadão.

REFERÊNCIAS

ANDRADE, Luciana; MENDONÇA, Jupira; DINIZ, Alexandre. **Belo Horizonte: transformações na ordem urbana**. 1. ed. Rio de Janeiro: Letra Capital: Observatório das Metrôpoles; Belo Horizonte, Editora Puc Minas, 2015. 474 p. Disponível em: <https://observatoriodasmetropoles.net.br/wp-content/uploads/2019/05/Livro-serie_or_demurbana_belo-horizonte.pdf>. Acesso em: 25 out. 2022.

ANJOS, Rafael Sanzio Araújo dos. **A África Brasileira: população e territorialidade**. In: Textos Básicos do CIGA. Brasília: CIGA/CESPE-UnB, 2010.

ARENDT, H. **A condição humana**. Tradução de Roberto Raposo. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2010.

ATLÉTICO-MG x Fluminense registra menor público da Arena MRV; veja números. Disponível em: <<https://ge.globo.com/futebol/times/atletico-mg/noticia/2023/10/31/atletico-mg-x-fluminense-registra-menor-publico-da-arena-mrv-veja-numeros.ghtml>>. Acesso em: 2 dez. 2023.

ATLÉTICO-MG: terreno da Arena MRV custou R\$ 8,5 milhões? Veja história do local que abriga a casa do Galo. Disponível em: <<https://ge.globo.com/futebol/times/atletico-mg/noticia/2023/09/18/atletico-mg-terreno-da-arena-mrv-custou-r-85-milhoes-veja-historia-do-local-que-abriga-a-casa-do-galo.ghtml>>. Acesso em: 2 dez. 2023.

BELO HORIZONTE. Prefeitura Municipal de Belo Horizonte. **Plano Diretor de Mobilidade Urbana de Belo Horizonte**. Belo Horizonte: Prefeitura Municipal de Belo Horizonte, 2017. Disponível em: <<http://portal.pucminas.br/biblioteca/documentos/Guia-ABNT-completo.pdf>>. Acesso em: 01 dez. 2022.

BERTOLDO, C. P. **Marketing esportivo: o esporte nas estratégias empresariais**. São Paulo: Umesp, 2000.

BORSAGLI, Alessandro. **Belo Horizonte em pedaços: fragmentos de uma cidade em eterna construção**. 01. ed. São Paulo: Clube de Autores, 2016. v. 01. 214p .

CORRÊA, Roberto Lobato. **O Espaço Urbano**. São Paulo: Editora Ática, 1989. 94 p.

DAVIDOVICH, F. **Tendências e problemas da urbanização no Brasil**. In: SIMPÓSIO NACIONAL DE GEOGRAFIA URBANA, 3., Rio de Janeiro, 1993. **Anais[...]**. Rio de Janeiro: IBGE, 1993.

FRANÇA, Bárbara. **O Impacto Socioespacial do Aeroporto Internacional Tancredo Neves no Vetor Norte da Região Metropolitana de Belo Horizonte**. 2014, 359 f. Dissertação (Doutorado em Geografia) - Programa de Pós-Graduação em Geografia. Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2014. Disponível em: <<https://repositorio.ufmg.br/handle/1843/BUBD-ABCGR6?mode=full>>. Acesso em: 01 dez. 2022.

FEATHERSTONE, M. **Cultura de consumo e pós-modernismo**. Londres: Sage Publications of London, Newbury and New Dehli, 1995.

GOMES, P. C. **A condição urbana: ensaios de geopolítica da cidade**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2014.

HABERMAS, J. **Mudança estrutural da esfera pública: investigações quanto a uma categoria da sociedade burguesa**. Tradução de Flávio R. Kothe. Rio de Janeiro: Tempo Brasileiro, 2003.

KNEIB, E.C; TACO, P.W.G. SILVA, P.C.M. **Identificação e avaliação de impactos na mobilidade: análise aplicada a pólos geradores de viagens**. 2006. Disponível em:

<[http://www.redpgv.coppe.ufrj.br/index.php/es/produccion/articulos-cientificos/2006-1/250-kneib-taco-silva-pluris2006/file#:~:text=DENATRAN%20\(2001\)%20%2D%20PGTs%3A.seguran%C3%A7a%20de%20ve%C3%ADculos%20e%20pedestres](http://www.redpgv.coppe.ufrj.br/index.php/es/produccion/articulos-cientificos/2006-1/250-kneib-taco-silva-pluris2006/file#:~:text=DENATRAN%20(2001)%20%2D%20PGTs%3A.seguran%C3%A7a%20de%20ve%C3%ADculos%20e%20pedestres)>.

Acesso em: 02 mar. 2023.

LEFEBVRE, Henri. **Espaço e Política**. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2008. p. 61–62.

LEITÃO, Sérgio; RUBIM, Bárbara. O Plano de Mobilidade Urbana e o Futuro das Cidades. São Paulo, 2013. **SCIELO**, Estudos Avançados, v. 27, n. (79). Disponível em: <<https://www.scielo.br/j/ea/a/CSxNCNBDvJ4HCFjcXDJh43H/?lang=pt&format=pdf>>. Acesso em: 09 nov. 2022.

LIMA, A. C. A. da S. A produção do espaço urbano e o espaço público: algumas considerações. **Revista Geotemas**, Pau dos Ferros, v. 9, n. 3, p. 07–22, 2019. Disponível em:

<<https://periodicos.apps.uern.br/index.php/GEOTemas/article/view/939>>. Acesso em: 8 nov. 2023.

MELO NETO, F. P. **Marketing esportivo**. Rio de Janeiro: Record, 2003.

MELLO, E. de C. O estádio de futebol e sua percepção inovadora. *In: Revista USP*, [S. l.], n. 99, p. 153-158, 2013. ISSN 2316-9036. Disponível em: <<https://www.revistas.usp.br/revusp/article/view/76329>>. Acesso em: 03 nov. 2022.

MENDES, Cesar Miranda. **A verticalização, um dos reflexos do processo da metrópole em formação**. Maringá: Boletim de Geografia. Universidade Estadual de Maringá. Ano 10. Número 1. 1992.

MENDONÇA, Neto, W. L., & Kneib, Érika C. (2016). Centralidades urbanas e oferta de transporte público coletivo em Goiânia-GO, 2014. **Transportes**, v. 24, n. (1), p. 42–50. Disponível em: <<https://doi.org/10.14295/transportes.v24i1.916>>. Acesso em: 02 nov. 2022.

MORGAN, M. J.; Summers, J. (2008). **Marketing Esportivo**. São Paulo: Thomson Learning, 2008.

MOTA, D. O., Santos, B. B. G. R., Cardoso, N. R., Pirinausky, V., & Musich, G. S. (2020). **Reflexo de grandes eventos na mobilidade urbana**. *urbe*. Revista

Brasileira de Gestão Urbana, 12, e20190363. Disponível em: <<https://www.scielo.br/j/urbe/a/XPP47cnYq5k7wcpPY7nNdRm/?lang=pt#:~:text=A%20mobilidade%20em%20megacidades%20tem,que%20atraem%20uma%20elevada%20audi%C3%Aancia>>. Acesso em: 26 out. 2022.

MULLIN, B. J.; HARDY, S.; SUTTON, W. **Marketing esportivo**. Porto Alegre: Artmed, 2004.

NORMANN, Tássia. **A Arena do Grêmio e o bairro Liberdade e sua relação com a financeirização da produção da metrópole de Porto Alegre**. Dissertação de Mestrado – Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Instituto de Geociências. Programa de Pós-Graduação em Geografia. Porto Alegre, 2020.

OBRAS na Rua do Centro de Experiencias Fassa Bortolo Começam Segunda-Feira. **ArenaMRV**, 28 out. 2022. Disponível em: <<https://www.arenamrv.com.br/obras-na-rua-do-centro-de-experiencias-fassa-bortolo-comecam-segunda-feira/>>. Acesso em: 01 dez. 2022.

OLIVEIRA, L. A. de; FERNANDES, A. B. **Espaço público, política e ação comunicativa a partir da concepção habermasiana**. Revista Estudos Filosóficos, São João Del-rei – MG: DFIME – UFSJ, p.116-130, jun. 2011. ISSN 2177-2967. Disponível em: <http://www.ufsj.edu.br/portal2-repositorio/File/revistaestudosfilosoficos/art8_rev6.pdf>. Acesso em: 07 nov. 2023.

OLIVEIRA, M. P. **O retorno à cidade e novos territórios de restrição à cidadania**. In: Santos, Milton et al. Território, territórios: ensaios sobre o ordenamento territorial. Rio de Janeiro: Lamparina, 2007.

PEIXINHO, Dimas; SANTOS, Alexandre. **Processo de Conurbação: elementos espaciais do fenômeno em área não metropolitana**. Estudos Geográficos: Revista Eletrônica de Geografia, Rio Claro, v. 20 n. 1, p. 35-52, jan.- jun., 2015. Disponível em: <<https://www.periodicos.rc.biblioteca.unesp.br/index.php/estgeo/article/view/10090>>. Acesso em: 01 dez. 2022.

PEREIRA, Ana Maria Kluppel. **A produção do espaço público contemporâneo e as formas de apropriação: o Parque Solon de Lucena, João Pessoa - PB**. João Pessoa: Centro de Tecnologia (CT) - Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, 2017. Disponível em: <<https://repositorio.ufpb.br/jspui/handle/123456789/12716>>. Acesso em: 07 nov. 2023.

PITTS, B. G; STOTLAR, D. K. **Fundamentos do marketing esportivo**. São Paulo: Phorte, 2002.

POZZI, L.F. **A Grande Jogada**. 2 ed. São Paulo: Globo, 1998.

RESENDE, Samuel. Atlético-MG: como estão as obras no entorno da Arena MRV > **No Ataque**. 30 jun. 2023. Disponível em: <<https://noataque.com.br/mg/futebol/time/atletico-mg/noticia/2023/06/30/atletico-mg->

[como-estao-as-obras-no-entorno-da-arena-mrv/#:~:text=As%20obras%20viárias%20que%20já,rampa%20de%20acesso%20no%20estádio>](#). Acesso em: 2 dez. 2023.

ROCHA, Anderson. Nova rotina no Califórnia: Arena MRV leva mudanças à região | **O Tempo**, 29 set. 2023. Disponível em: <<https://www.otempo.com.br/cidades/nova-rotina-no-california-arena-mrv-leva-mudancas-a-regiao-1.3243267>>. Acesso em: 2 dez. 2023.

RAU, Sabrina. **Sistema cicloviário e suas potencialidades de desenvolvimento: o caso de Pelotas/RS**. 2012. 341 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. Universidade Federal de Pelotas, Pelotas, 2012. Disponível em: <<http://guaiaca.ufpel.edu.br:8080/handle/prefix/5169>>. Acesso em: 26 out. 2022.

SANTAELLA, A. et al. Projeto Educação Sustentável. **COMEXSUSTENTA**. Faculdade Rio Branco, Cotia, São Paulo. Disponível em: <https://www.riobrancofac.edu.br/site/acontece/eventos/180919_comexsustenta/comexsustenta.pdf>. Acesso em: 03 nov. 2022.

SANTAELLA, A. et al. Sustentabilidade: O que é Sustentabilidade e sua importância para o planeta e sociedade. **COMEXSUSTENTA**. Faculdade Rio Branco, Cotia, São Paulo. Disponível em: <https://www.riobrancofac.edu.br/site/acontece/eventos/180919_comexsustenta/apresentacao-sustentabilidade.pdf>. Acesso em: 03 nov. 2022.

SARTORI, S.; LATRÔNICO, F.; CAMPOS, L. Sustentabilidade e Desenvolvimento Sustentável: uma taxonomia no campo da literatura. Programa de Pós-Graduação em Engenharia de Produção (PPGEP) - Universidade de Santa Catarina – UFSC. **Ambiente e Sociedade**, São Paulo, v. XVII, n. 1, p. 1-22, jan.-mar., 2014. Disponível em: <<https://www.scielo.br/j/asoc/a/yJ9gFdvwTxMR5hyWtRR6SL/?format=pdf&lang=pt>>. Acesso em: 03 nov. 2022.

SERPA, A. **O espaço público na cidade contemporânea**. São Paulo: Contexto, 2014.

SILVA, Leonardo. Lei ambientais para empresas - Quais São as Principais? **Diário Oficial**, 14 de dezembro de 2022. Disponível em: <<https://e-diariooficial.com/descubra-quais-leis-de-protecao-ambiental-nacional-sua-empresa-precisa-estar-ciente/>>. Acesso em: 03 abr. 2023.

SILVA, V. C. da; SILVA, J. E. da; GUIMARÃES JÚNIOR, S. A. M. Os Agentes Formadores do Espaço Urbano da Cidade de Viçosa, Alagoas – Brasil. **Revista Contexto Geográfico**, [S. l.], v. 3, n. 6, p. 77–93, 2019. DOI: 10.28998/contegeo.v3i6.6970. Disponível em: <<https://www.seer.ufal.br/index.php/contextogeografico/article/view/6970>>. Acesso em: 1 dez. 2022.

SOBARZO, O. A produção do espaço público: da dominação à apropriação. **GEOUSP Espaço e Tempo (Online)**, [S. l.], v. 10, n. 2, p. 93-111, 2006. DOI:

10.11606/issn.2179-0892.geousp.2006.73992. Disponível em:
<<https://www.revistas.usp.br/geousp/article/view/73992>>. Acesso em: 8 nov. 2023.

TABARIN, Charles Serra. **Agentes Produtores do Espaço Urbano e Dinâmica Urbana no Município de São João da Boa Vista (SP)**. Campinas, v. 7 n. 2. p. 1-11. Abr., 2018. Disponível em:
<<https://www.revista.ueg.br/index.php/buildingtheway/article/view/7251>>. Acesso em: 01 dez. 2022.

VASCONCELLOS, E. A.; CARVALHO, C. H. R; PEREIRA, R. H. M. **Transporte e Mobilidade Urbana**. Brasília, DF: CEPAL. Escritório no Brasil/ IPEA, 2011. (Textos para Discussão CEPAL-IPEA, p.34). Disponível em:
<<https://www.econstor.eu/bitstream/10419/91298/1/661582272.pdf>>. Acesso em: 02 nov. 2022.

ZUCCONI, Guido. **A cidade do século XIX**. Tradução de Marisa Barda. São Paulo: Perspectiva, 2009. (Debates, 319).