



XIV Encontro Nacional da ANPUR

23 a 27 · maio · 2011 · Rio de Janeiro

XIV ENCONTRO NACIONAL DA ANPUR
Maio de 2011
Rio de Janeiro - RJ - Brasil

DESAFIOS PARA O PLANEJAMENTO URBANO FRENTE À DISPUTA POR ÁREAS COM
FORTES ATRATIVOS PAISAGÍSTICOS

João Julio Vitral Amaro (Universidade Federal de Minas Gerais) - juliovitral@yahoo.com.br
*Arquiteto, Mestre em Economia pelo CEDEPLAR e Doutor pela Universidade Técnica de Berlim- Alemanha. Professor
Associado na UFMG, Departamento de Urbanismo da Escola de Arquitetura.*

Desafios para o Planejamento Urbano frente à Disputa por Áreas com Fortes Atrativos Paisagísticos

– considerações sobre a expansão recente de Belo Horizonte rumo à região montanhosa

O texto aborda alguns dos desafios recentes do Planejamento Urbano tendo em vista a repentina valorização imobiliária de setores com atrativos paisagísticos. Para isso é considerada a recente história da expansão de Belo Horizonte para o vetor sul da cidade, rumo à região montanhosa. As características únicas, como espaços cênicos e clima de uma região, são designadas como “bens de posição” e, assim, propiciam uma abordagem do processo de expansão ainda não muito explorada nos textos usuais sobre urbanização. O texto procura registrar os efeitos perversos de uma das formas recentes da urbanização e a atual carência de medidas disciplinadoras do uso e ocupação do solo para fazer frente a um processo econômico que traz conseqüências inusitadas na formação dos preços no mercado imobiliário.

1 – Caracterização do Problema

Há vários motivos para as cidades escaparem de seu berço geofísico. Um transbordamento muito comum dos limites originais está relacionado com a implantação de distritos industriais nas periferias e suas correspondentes zonas residenciais operárias. Este típico fenômeno da história da urbanização de países cuja industrialização se deu por rupturas abruptas na composição econômico-cultural de sua população convive agora com outros fenômenos mais relacionados com o grande poder de compra de parte da população que busca áreas privilegiadas quanto aos atrativos paisagísticos.

A expansão dos limites urbanos em direção aos setores mais aprazíveis do ponto de vista do clima ou das qualidades paisagísticas é um fato hoje constatado, que tem requerido atenção maior dos especialistas em planejamento urbano nos setores do poder público ou da área acadêmica. Tomando a recente história da expansão de Belo Horizonte rumo à Serra da Moeda, para o vetor sul de expansão da cidade, no sentido de uma de suas principais saídas, podem-se arriscar algumas considerações sobre a natureza econômica do fenômeno das migrações intra-urbanas de populações em busca de alternativas de moradia fora da área adensada.

A expansão da área urbanizada, a partir dos limites da Avenida do Contorno - o anel que atenua o efeito de convergência para o centro, provocado pela estrutura radiocêntrica do projeto urbanístico original da cidade de Belo Horizonte - foi feita de modo descontínuo, privilegiando a ocupação dos topos e deixando os vales sem ocupação. Aos vales são reservadas outras fases da história da cidade, na consolidação da mancha urbanizada nas suas primeiras décadas. Aqui é bastante pertinente observar que a expansão possível de Belo Horizonte contaria com uma extensão de 60 km a oeste, com topografia idêntica à do centro da cidade, permitida pelo alongamento do pediplano pela vertente norte da Serra do Curral; no entanto, a cidade começa a escalar a serra, tomando, assim, o rumo mais difícil do ponto de vista geológico. Precedentes para a escolha do setor sul já existiam. Os anos de 1950 marcam o início do deslocamento das classes de mais alta renda para as áreas mais distantes da área central e, então, já na primeira metade dos anos de 1970, ocorre a valorização imobiliária em direção ao vetor sul da cidade, indicando a preferência de alguns estratos de mais alta renda. No início dos anos de 1980 a “Praça Savassi”, centro do emergente comércio elegante, perde sua hegemonia com a abertura do “BH-Shopping” que, por sua vez, reforça o eixo de expansão representado hoje pela rodovia BR-040, saída de Belo Horizonte para o Rio de Janeiro. Esta rodovia propicia a expansão rumo ao setor montanhoso conformado pela Serra da Moeda.

A Serra da Moeda pode tornar-se, num futuro próximo, o registro da atual carência de medidas disciplinadoras do uso do solo urbano e rural, atestando, para as futuras gerações, o atual estágio da nossa precária cultura urbanística. A Serra da Moeda, essa íntegra paisagem ancestral onde os primeiros habitantes da região deixaram as marcas ainda conservadas das primeiras manifestações da faina humana sobre a terra, vê agora o assédio da urbanização que, à sua volta, anuncia a repetição da história da ocupação da cidade de Belo Horizonte. Trata-se de uma dinâmica de urbanização que impôs, ao longo da história da cidade, a conquista da paisagem natural pelo retalhamento da terra em lotes, pela privatização dos mais notáveis espaços cênicos e posse de extensas superfícies não para ocupação imediata e sim para reserva de valor num mercado, cujas regras nada garantiriam para os que no futuro ocupariam nossa cidade.

O fenômeno da expansão de Belo Horizonte orientado para o sul, rumo à Serra da Moeda, exige a revisão dos modelos interpretativos usuais para o planejamento urbano. Este, como qualquer outro tipo de planejamento, pode ser entendido como um conjunto de ações encadeadas visando a estabelecer relações de causa e efeito, tendo em vista um resultado específico desejado. Desse modo, o planejamento urbano, através de seus planos urbanísticos, traz, de forma explícita ou não, um modelo onde se privilegia aquilo que é passível de ser ordenado. Os modelos não são simples retratos ou tipificações de situações existentes, mas interpretações das regularidades, das interações entre causas e efeitos presentes nos casos estudados e aplicáveis em casos semelhantes. Isto significa que aquilo que não é passível de ser ordenado não tem lugar nos modelos. Os movimentos mais discretos, obscuros ou imprevisíveis ocasionados pela dinâmica econômica fogem ao escopo interpretativo do planejamento em geral, incluído aí o econômico e, particularmente, o do crescimento urbano. Desse fato, resulta a redução da prática do planejamento urbano a uma corrida para reparar aquilo que foi ocasionado pela imprevisibilidade (ou processos difíceis de serem detectados pelos modelos) inerente à dinâmica econômica. As projeções de ocupação futura do solo urbano nem sempre coincidem com os resultados da conformação física das cidades, exatamente pelo reducionismo dos modelos de crescimento urbano.

2 – A Economia Política da Terra: elucidação das possibilidades de tributação

Assiste-se hoje ao predomínio de atividades cuja natureza econômica, aos poucos, vem sendo mais compreendida, como, por exemplo, as (inapropriadamente) chamadas “indústrias do lazer”. Pela falta de modelos explicativos que substituam as teorias sociais

erigidas a partir do trauma da industrialização, o atual fenômeno urbano, correspondente à chamada “sociedade afluyente” aguarda no limbo teórico explicações mais convincentes sobre a atual realidade do crescimento das cidades. Por “sociedade afluyente”, entendemos aqui, de acordo com GALBRAITH (1987), o estágio de desenvolvimento em que as sociedades industrializadas apresentam alta elasticidade de consumo de massa, aumento de poder aquisitivo e de economia de escala que acarretam, no entanto, os pontos negativos como a miséria social e a baixa qualidade de vida. Verifica-se, assim, no caso da urbanização, por um lado o vertiginoso aumento da capacidade de disputa do consumo urbano (entendido aqui como apropriação de áreas para o consumo privado e a conseqüente subtração de áreas para o uso coletivo) e, de outro, o recuo das camadas de mais baixa renda para áreas ainda não alcançadas pelos aríetes da produção imobiliária. Esta redistribuição não eqüitativa dos bens urbanos tem sido abordada por várias óticas, de acordo com os influxos trazidos pelas referências teóricas de cada época. Nas décadas de 70 e 80 do século passado, era muito evidente, quase que predominante na literatura corrente, a ênfase nos estudos sobre o mercado de terra urbana. Esta representaria um insumo caro e seria necessário então encontrar formas de intervenção no mercado de terras para assegurar o barateamento da habitação para os mais carentes.

Desde então a ênfase dos estudos tem sido, invariavelmente, a possibilidade da contenção da elevação artificial dos preços dos lotes na superfície urbana. De fato, o significado da especulação fundiária para a questão habitacional tem sido objeto de controvérsia em vários países que viveram ou ainda vivem o drama dos fluxos migratórios para as cidades industriais. Particularmente na Alemanha, na virada dos séc. XIX para o séc. XX, os enfrentamentos deixaram contribuições ainda hoje possíveis de serem recuperados para o debate aparentemente insolúvel de como garantir para os estratos mais pobres um bem econômico absurdamente caro como a habitação. Duas posições se defrontaram na Alemanha. De um lado os chamados reformadores urbanos, a “Liga alemã dos reformadores da terra”, representado por Adolf Damaschke, e, de outro lado, Adolf Weber, para quem a carência habitacional não deve ser atribuída à especulação, mas a processos relacionados à economia de mercado como um todo; quer dizer, a carência de habitação popular estaria mais relacionada às questões de natureza estrutural. Contra os argumentos dos “reformadores” – para os quais a terra urbana impede a política da habitação social por ser o mercado da terra controlado por especuladores – Adolf Weber recorre à formulação dos primeiros pensadores que se debruçaram sobre a questão da terra na economia de mercado.

Antes de a questão da terra urbana entrar na pauta política dos países que se viam em dificuldade para abrigar grande parte de sua população nas cidades, a propriedade da terra já tinha sido o alvo de vários pensadores sociais na passagem do séc. XVIII para o séc. XIX. Muitas questões econômicas relacionadas à propriedade e ao uso da terra foram levantadas quando a indústria e os empresários capitalistas assumiam a dianteira na condução da economia e da política e se defrontavam com os grandes proprietários da terra, os remanescentes da predominante economia agrária. Algumas questões, então discutidas, são ainda atuais como, por exemplo, o significado econômico e político da tributação sobre a propriedade fundiária e seus (possíveis?) efeitos inflacionários.

Deve-se lembrar inicialmente que uma afirmação basilar da economia política clássica (Adam Smith e Ricardo) é a de que os preços são determinados pela quantidade de trabalho humano gasto na produção das mercadorias. A quantidade de trabalho humano gasto para produzir uma mercadoria determina o valor desta mercadoria; quer dizer, determina o fundamento a partir do qual oscilam os preços praticados no mercado. Qual seria então a capacidade desta afirmação explicar também o fundamento dos preços da terra, já que a terra, como todo bem natural não é produzido pelo trabalho humano? De onde vem então o valor da terra? Obviamente, para a ciência que estava se constituindo a explicação não poderia se remeter ao arbítrio dos donos das terras em estabelecer os preços.

Alguma característica especial deveria ser encontrada na economia agrícola para que fosse possível explicar o preço de um bem não produzido pelo trabalho – a terra. Assim, de acordo com os primeiros economistas, os diferentes graus de fertilidade das terras e outros atributos naturais formam a base natural dos ganhos acima do lucro médio - ou sobre-lucros. Ainda de acordo com os primeiros economistas que melhor entenderam esta questão, o preço das mercadorias de uma esfera produtiva – da produção industrial, especialmente - não é determinado pelo *quantum* de trabalho que custou cada mercadoria singular, mas pelo que custaram as mercadorias produzidas nas condições médias daquela esfera produtiva.

Por condições médias pode-se entender o conjunto das condições de produção presentes em determinado ramo produtivo. Uns empresários contam com condições mais favoráveis que os outros, como, por exemplo, proximidade de matéria prima e diminuição dos custos de transporte, tecnologia mais moderna possibilitando maior rapidez na produção e com isso maior rotação do capital, etc. Mas, embora as condições possam ser diferentes para cada um, o preço de venda viável para cada produtor oscila em referência a uma margem de lucro considerada aceitável; quer dizer, que compense sua permanência naquele ramo de negócios. Caso a margem de lucro para cada produtor individual esteja abaixo das taxas de

lucro praticadas (do lucro médio, “normal”, naquela determinada sociedade e naquele ramo de negócios) ele irá migrar para outro ramo ou procurar condições mais favoráveis por meio da incorporação de tecnologia, diminuição de outros custos ou qualquer outro meio que remunere seu capital nas taxas praticadas. No caso dos produtores cuja margem de lucro esteja acima da média do seu ramo de negócios, ele terá um sobre-lucro, quer dizer, um lucro acima dos outros concorrentes.

Esse é então o conceito de sobre-lucro: aquela margem acima do lucro médio em cada ramo produtivo possibilitada por condições favoráveis acima da média. Em condições favoráveis o produtor permanecerá obtendo um sobre-lucro - embora esteja vendendo suas mercadorias pelo preço praticado em sua esfera produtiva, nem um centavo acima dos seus concorrentes – até que os outros concorrentes melhorem suas condições de produção – com aumento de produtividade, por exemplo, e diminua assim os custos gerais da produção naquele ramo de negócios. Desse modo, a concorrência no interior de um ramo tem por efeito, então, a diminuição de custos gerais e, simultaneamente, o estreitamento das margens de lucro.

Na indústria a concorrência entre os capitais ameaça a permanência dos sobre-lucros para cada capitalista individualmente, enquanto que na agricultura os sobre-lucros se fixam devido à base natural perdurável nas diferenças do solo. Essa fixação dos sobre-lucros possibilitada pela base natural, pela fertilidade ou pela presença de outras ocorrências naturais facilitadoras da produção, como quedas d’água (que foram muito necessárias ao processamento de grãos), permite ao proprietário da terra (que, no caso histórico considerado, alugava a terra ao empresário capitalista que explorava a gleba, em geral para o plantio de cereais) se apropriar do sobre-lucro. Esse sobre-lucro se traduz numa renda diferencial, aquela quantidade correspondente à quantidade de grãos acima do que é produzido por um mesmo volume de capital, numa terra de mesma extensão e pior qualidade.

Os diferentes graus de fertilidade das terras e outros atributos naturais formam a base natural dos ganhos acima do lucro médio (os sobre-lucros); o que faz com que a formação dos valores de mercado na agricultura se apresente de modo peculiar, diferente da formação dos valores em outras esferas produtivas. Uma das conseqüências dessa peculiaridade é que o preço da terra é formado a partir da renda fundiária. Na compra e venda da terra estão sendo negociadas as rendas futuras. O preço da terra é uma antecipação da renda ao proprietário, como se a renda fosse juros de um capital em qualquer outra aplicação ou, como bem resumiu Karl Marx, “a renda da terra são os juros de um capital imaginário” (MARX, 1975). O volume de dinheiro para pagamento da terra é do

mesmo montante daquele que renderia em juros equivalentes à renda propiciada pela terra negociada. Mas, se na terra agrícola o preço da gleba é definido pelo sobre-lucro que, por sua vez, tem por base as diferenças de fertilidade, onde poderia estar o fundamento do preço da terra urbana se, nas cidades, não se distinguem glebas pela fertilidade natural? Além do mais, na agricultura os preços dos produtos de mesma espécie atingem um único preço de mercado e nas cidades a superfície do solo é marcada por uma enorme variedade de preços de seus imóveis.

Se o fundamento teórico da explicação dos fenômenos econômicos relacionados com a terra agrícola é expandido para explicar o mercado fundiário urbano, estará forçosamente também em foco a questão das condições de incorporação tecnológica na produção que depende da terra e, assim, será possível levantar elementos para esclarecer as possibilidades e necessidades de incorporação tecnológica na produção imobiliária. No caso da renda agrícola, o nível da renda da terra urbana depende da fertilidade natural ou induzida. No caso urbano, depende da natureza específica da produtividade do setor imobiliário. A produção imobiliária é o próprio processo de produção da “fertilidade” ou das condições de neutralização de baixa fertilidade (“fertilidade urbana” relacionada à velocidade de vendas dos pontos comerciais ou a outras vantagens locacionais como os atrativos ambientais). Assim, a produção imobiliária, embora dependa da terra, difere da produção agrícola e difere ainda mais da produção industrial quanto ao uso da superfície do solo urbano. A fonte de lucros e sobre-lucros do setor imobiliário são os ganhos de valorização da superfície urbana. É na criação da possibilidade de auferir maiores rendas fundiárias em lugares anteriormente pouco valorizados que está o segredo da concorrência no setor imobiliário.

Para os primeiros economistas, premidos pela urgência em decidir sobre a tributação da terra, ficaram elucidadas as condições em que a tributação não provocaria o aumento dos bens para o consumidor final: a tributação, tendo como alvo os sobre-lucros exclusivamente, abocanharia apenas aquela parte da riqueza gerada que ia para o bolso dos proprietários fundiários na forma de renda da terra. É conveniente lembrar aqui que a aplicação política da tributação sobre a terra, incidindo exclusivamente sobre as rendas originadas dos sobre-lucros, foi possível apenas depois de se ter atribuído a uma classe social (os proprietários fundiários) a pecha de dilapidadores da riqueza que se construía na época de afirmação da sociedade capitalista, já que estes proprietários fundiários não investiam seus ganhos na formação de mais capital. Na luta ideológica contra os ganhos “imerecidos” da classe dos proprietários fundiários, atores de forte presença também entram em cena para trazer argumentos contrários à posição dos capitalistas emergentes: Malthus, argumentando

contra David Ricardo, defendeu a absorção da riqueza por uma classe não produtiva, já que esta garantiria com suas rendas o “consumo suntuário”, o consumo de bens de luxo que – estes sim – garantiriam maior crescimento econômico. Vale observar ainda que mesmo Karl Marx chamava a atenção para a dissolução dos limites rígidos entre duas classes que se defrontavam (capitalistas que tinham de pagar aluguel das terras versus proprietários fundiários), pois, atraídos pelas possibilidades de maiores ganhos, os capitalistas também se “territorializavam” (MARX, 1975). Essa difusão dos interesses pelos ganhos da renda da terra por vários estratos sociais dificulta, desde então, a maior visibilidade dos ganhos que se dirigem exclusivamente ao consumo de bens restritos a uma camada de mais alta renda com efeitos perversos na economia como um todo, como será mostrado a seguir.

3 – Caracterização da demanda: a força econômica das decisões atomizadas

A ênfase na formação dos preços da terra e no comportamento dos especuladores, embora decisiva para esclarecer o processo de urbanização, é, no entanto, unilateral, pois trata apenas do lado da oferta. Pouco tem sido estudado o lado da demanda ou os motivos pelos quais os moradores estão dispostos a pagar mais caro por determinadas localizações. A dimensão econômica do consumo se reveste de consumo de signo, consumo de “bens de posição”, conforme terminologia de HIRSCH (1979). A premência pela distinção que deverá fazer frente ao catálogo infinito dos bens de consumo leva ao desgaste, ao impulso pela novidade: a obsolescência (do signo) antecede o desgaste, a disfuncionalidade material do suporte físico do objeto-signo. A marca da precoce desativação de um enorme estoque de objetos vale para a paisagem construída: o resultado da desativação material imposta pela rapidez da obsolescência são as áreas mortas, o acelerado processo de substituição que, sob as manchas já esvaziadas da carga semântica anterior, estende outra trama em que novas áreas ou “pedaços” vão adquirindo as funções substitutivas frente àquelas outras áreas desativadas, desligadas da função-signo originária.

Essa busca pela paisagem ainda não tocada é uma das dimensões da expansão das cidades rumo aos distritos próximos, assim como as outras qualidades naturais tão pouco observadas pelo urbanismo. No caso de Belo Horizonte, a expansão da cidade para o vetor sul, direcionada pela BR-040, acontece por meio de várias iniciativas empresariais, cabeças de ponte que possibilitam a possível futura ocupação da Serra da Moeda. Todas essas iniciativas se valem dos reais atributos naturais dessa região da cidade. Dentre estes atributos, está o clima ameno, bem mais agradável do que a média prevalecente para toda a região metropolitana. As regiões de clima mais ameno na cidade, como foi sugerido em

trabalho sobre migrações intra-urbanas tomando como estudo de caso a cidade de Bogotá, Colômbia, são alvos das iniciativas do setor imobiliário, que, detectando a disputa das classes mais ricas pelos atributos naturais, abrem frentes para a ocupação residencial das camadas mais privilegiadas (AMATO, 1974). Certamente, o clima diferenciado da região montanhosa da cidade funciona como um atrativo que, de maneira consciente ou não, leva algumas camadas sociais para a região sul.

O fator clima se impõe como a dimensão facilmente constatável das preferências de localização por quem está em maiores condições de disputa no mercado imobiliário quando correlacionados renda e diferenciais de clima. Mas como o clima mais ameno, diferenciado, cobre uma grande extensão, várias iniciativas empresariais disputam entre si a oferta de diferenciais no interior da área já por si só diferenciada. O monopólio pelo clima mais ameno pode estar reservado para uma camada no alto da pirâmide social, mas a disputa pelas rendas diferenciais por parte dos setores empresariais impõe a “construção” de outras diferenças. Na marcha da expansão da cidade para o sul, pode-se ver como tem sido elaborada pelo comércio imobiliário a “paisagem” que se quer vender.

HIRSCH (1979) aborda a expressão econômica da busca frenética pelo diferencial, pela conquista da paisagem ainda não consumida, pela diferença que uma minoria é capaz de demarcar frente ao consumo de massa. HIRSCH (1979) ao pensar o crescimento econômico, aborda também, dentre outros temas, o fenômeno social da busca pelas periferias das cidades americanas, trazendo assim uma contribuição para a abordagem econômica da suburbanização de parte da população e as conseqüências sociais e econômicas que não se restringem apenas ao âmbito dos chamados problemas urbanos. Fundamental para o autor é a distinção entre bens materiais e bens posicionais. Os primeiros podem ser expandidos sem prejuízo da qualidade e os outros - os bens posicionais - não podem ser expandidos sem comprometer a qualidade.

HIRSCH (1979) chama a atenção para o fato de que a teoria do crescimento econômico se ocupa muito mais das condições que estimulam ou impedem o processo de crescimento, focando mais o controle e aumento dos recursos com trabalho, capital e tecnologia, para suprir as demandas. Desse modo, o problema do crescimento econômico se reduziria à capacidade em atender à demanda individual e coletiva. Mas, segundo o autor, o problema para a “sociedade afluyente” (aquela que já atingiu um nível de industrialização e capacidade de satisfação das necessidades básicas em geral) estaria na série de escolhas entre ajustes alternativos e distintos proporcionados pelo mercado, mas sem nenhum meio de seleção entre estados alternativos. Isso porque toda escolha coletiva que é feita de modo atomizado, fragmentado, entre as oportunidades disponíveis através das transações do mercado,

envolve resultados não almejados ou mesmo indesejados; quer dizer, a escolha em pequena escala não leva a uma escolha em grande escala.

À medida que o transporte público piora, somos tentados a usar nosso transporte próprio, resultando daí no agravamento geral dos fluxos de transporte. As escolhas se apresentam em processos dinâmicos, onde não há possibilidade de seleção entre os futuros estados possíveis. Por exemplo, não há como, através de escolhas individuais, ter como se decidir se as cidades terão uma forma de crescimento mais horizontal, estendendo-se pelo território com baixas densidades, ou se serão mais compactas, verticalizadas. Essas formas finais são as resultadas de escolhas que quase nunca são decididas, de antemão, por um plano coletivo prévio (HIRSCH 1979, p. 36).

A demanda pelos bens posicionais e a satisfação pela posse deles são sujeitas à limitação física e ao decréscimo da satisfação obtida quando mais pessoas buscam por eles. Assim como a preocupação com as implicações dos limitados recursos da terra agricultável e das matérias-primas naturais tem-se tornado o centro dos movimentos ambientalistas, enfatizando os limites físicos do crescimento, a escassez física absoluta tem sido tematizada quase que exclusivamente sob a ótica da produção. Desde o início da constituição da economia política como ciência autônoma, com David Ricardo e Thomas Malthus, os limites físicos são tratados como escassez e teorizados à luz da possibilidade da substituição entre fatores produtivos, levando-se em conta a capacidade tecnológica da ampliação das limitações físicas. Um acre de terra usado para a produção de alimentos pode ter sua produção aumentada em muitas vezes, dependendo do progresso tecnológico, mas a mesma coisa não acontece com um acre de terra usada para área de recreação para uma única família. Não se pode aumentar a produtividade nesse caso.

Conforme aponta HIRSCH (1979), a família pode ser levada a divertir-se de outros modos - substituição no consumo -, mas, para se ter um acre de terra para uso privado, haverá sempre a necessidade de um acre. A significação dessa distinção está no fato de marcar a existência da escassez absoluta numa dimensão econômica, ou seja, o consumo. É com esse tipo de insuficiência, nascido das limitações sociais e não físicas que HIRSCH (1979) desenvolve toda sua argumentação.

Embora observando as grandes extensões da Serra da Moeda com potencial para habitação e outros usos urbanos, pode-se dizer que, do ponto de vista de HIRSCH (1979), a oferta do cenário natural é fixa; quer dizer, não são fisicamente expansíveis as áreas privilegiadas quanto à paisagem natural. Assim, como a oferta de cenário natural é fixa, um aumento na procura efetiva de sua posse exclusiva terá, como consequência, o aumento de

seus preços. A procura pelo acesso exclusivo à paisagem se faz sentir nas diferenças no preço da terra em questão, comparado com seu valor para produção agrícola ou outros usos não paisagísticos. O acréscimo no preço da terra de valor paisagístico apresentará variações geograficamente localizadas, de acordo com as facilidades de ligações com as grandes cidades nas quais a procura se origina. Facilidades de transportes podem aumentar a oferta de terras de valor paisagístico para as quais exista uma demanda. Essa melhora nos transportes concorrerá para manter baixos os preços da terra de lazer. Mas essa influência será passageira, pois, uma vez essa terra tendo sido absorvida, as características de uma oferta fixa provocarão seus efeitos (HIRSCH 1979, p. 57).

Mesmo com a expansão das áreas de valor paisagístico permitida pelo automóvel, o preço da terra, que, antes da busca desse bem de posição, era praticamente nulo, aumenta em relação à média de outros preços. Como mostra HIRSCH (1979), essa seqüência envolve um processo cumulativo de valorização de capital que beneficia os ricos tradicionais e seus herdeiros, aqueles que chegaram primeiro aos bens de posição, representados, nesse caso, pela terra de valor paisagístico. Os bens posicionais, em geral, são adquiridos primeiro pelos ricos tradicionais, quando a renda de outros estratos sociais está ainda comprometida pela satisfação dos chamados bens materiais. Assim, os ricos tradicionais obtêm ganhos de capital em bens posicionais adquiridos antes dos outros, fazendo ainda mais difícil a ascensão dos novos ricos na escala de riqueza relativa. (HIRSCH 1979, p. 59). O ajuste da procura à oferta fixa ocorre como resultado de um leilão que, quando aplicado à terra com qualidade paisagística, tem por conseqüência um aumento no preço relativo e uma capitalização associada, que contribui para aumentar a riqueza já existente e, desse modo, para aumentar a concentração da renda. (HIRSCH 1979, p. 58).

Com o “congestionamento” – denominação dada por HIRSCH (1979) à busca por muitos de bens posicionais limitados –, os moradores das áreas dotadas de qualidades paisagísticas tentam recapturar as atrações originais, degradadas pelos recém-chegados, transferindo-se para outro lugar. Esse processo provoca o início de um novo ciclo de atração e repulsão. Hirsch faz um paralelo com ondas semelhantes que ocorreram no turismo dos moradores de países europeus: depois da Côte d'Azur vem a procura por Costa Brava e, tempos depois, pela Tunísia. Importante observar, para o caso da possível urbanização da região próxima à Serra da Moeda, que esse processo envolve um desperdício social potencial, pois o resultado da série de decisões individuais, atomizadas, deixa todos os interessados em pior situação do que estariam se concertassem suas ações, prevendo reações semelhantes dos outros. Os que participam ativamente desse processo (os demandantes dos bens de posição) acabam sendo as vítimas da “tirania das pequenas decisões” (HIRSCH 1979, p.

64) ao fazerem escolhas entre uma variedade de opções que tornam praticamente impossível que todos os fatores relevantes sejam considerados.

4 – Anomalias potencializadas pela expansão descontrolada

Junto a estas considerações que ajudam a esclarecer a recente expansão de Belo Horizonte para o vetor sul é necessária ainda a abordagem da questão do incremento dos deslocamentos pelo automóvel. À primeira vista, delinea-se algo aparentemente paradoxal no uso do automóvel. Por um lado, esse transporte é o elemento impulsionador da mudança de parte da população rumo à periferia, junto à natureza, como aconteceu com as cidades norte-americanas, e, por outro lado, ele é a fonte móvel de poluição, a origem dos danos ambientais produzidos não apenas pelas emissões de gases. Assim, pode ser que cheguemos à conclusão de que deverão ser adotados outros meios de transporte e, com isso, até mesmo outras formas de distribuição da população pela superfície das áreas urbanizáveis para que haja a minimização da energia gasta para deslocamentos.

As conseqüências da expansão das cidades norte-americanas rumo às periferias ocasionadas pelo uso do automóvel pode nos alertar sobre futuras conseqüências da expansão de Belo Horizonte. KAY (1997) adverte que a expansão da cidade de Chicago provocou em duas décadas, o aumento em 55% da extensão da área urbanizada, enquanto a população permaneceu estável. Considerando que as cidades mais compactas apresentam custos de provimento de infra-estrutura em geral 40% mais baratos que nas cidades que se expandem pelas periferias, o automóvel e suas conseqüências representam custos além daqueles relacionados ao mero consumo de combustível.

Contrariando as idéias de mobilidade e de liberdade associadas ao automóvel, a experiência americana mostra que as pessoas cada vez mais estão presas à necessidade do transporte individual e ainda com o agravante de não ter havido melhora alguma na acessibilidade (LOWE 1994, p. 113). A economia de tempo, que aparentemente é possibilitada pela velocidade dos automóveis, fica, na verdade, dificultada pelos congestionamentos nas maiores cidades do mundo. Diante das atuais pesquisas sobre o tema, é possível afirmar que, paradoxalmente, uma mobilidade maior significou também uma considerável piora no acesso das pessoas aos seus destinos. Além do mais, o automóvel representa um forte impulso para a redistribuição de renda em prejuízo dos não usuários.

Assim, a questão que tem perdurado, desde os primeiros sinais de aumento da população às margens da BR-040, diz respeito aos deslocamentos e à sobrecarga do tráfego que hoje busca acesso ao vetor sul. A expectativa que tem sido anunciada pelo empreendimento Alphaville (condomínio fechado na região examinada) é de que o percentual de viagens externas ao condomínio tenderá a decrescer quando os moradores contarem com a planejada estrutura de apoio local, ou seja, quando se transformar em realidade a idéia de um centro urbano autônomo, independente das relações cotidianas com o núcleo central de Belo Horizonte. Trabalha-se, portanto, com a hipótese de que o empreendimento Alphaville, ao partilhar com a área central de Belo Horizonte as funções de polarização regional, trará uma redistribuição dos fluxos de deslocamentos, atenuando o congestionamento no sentido do centro da capital. Essa hipótese assume a remota possibilidade de que haja uma significativa transferência da população moradora de Belo Horizonte, hoje localizada na zona sul ou em condomínios estreitamente ligados à área urbanizada.

Contrariando as pretensões de exclusividade das camadas de mais alta renda, o processo de ocupação por condomínios atrai a população nas faixas de renda menores para as proximidades dos condomínios. Essa proximidade da população mais pobre da mais rica contrasta com as intenções manifestas desta última que, ao associar exclusividade, segurança e independência na administração do lugar onde mora, define limites precisos, até mesmo murados, das áreas do assentamento residencial. Mas o assentamento residencial, por si só, não garante a exclusividade da urbanização. O fato de a população moradora dos condomínios ser de mais alta renda e mesmo, se considerada em termos absolutos, poder até superar a renda total da região onde está inserida, não quer dizer que ela tenha capacidade na definição econômica das atividades que se instalam no entorno. Algumas atividades podem ser até resultado direto da demanda originada dos condomínios, como atividades de porteiros, jardineiros, empregadas domésticas e outros serviços, mas a própria presença desses empregados multiplica o número de atividades e pessoas articuladas numa rede complexa, como acontece, em geral, nos mais incipientes processos de urbanização.

Os longos trechos de deslocamento a que estão sujeitos os moradores dos condomínios penalizam também os moradores locais atraídos pela população mais rica. Assim como não é gerada uma economia de escala para garantir um centro comercial ativo, os assentamentos de população de menor renda não se beneficiam com a generalização da oferta dos chamados bens universais, aqueles providos pelo poder público indistintamente, em princípio, sem critério de classe social. Aparentemente, essa afirmação parece contradizer o fenômeno, conhecido e pesquisado no Brasil, da segregação das classes mais

pobres e de como o isolamento geográfico implica nas dificuldades das famílias mais pobres em atingir melhores condições de vida. É fato constatado pelas comparações entre famílias de mesma renda monetária que aquelas mais pobres localizadas próximas às mais ricas têm mais acesso à informação, escolas, transporte público, atendimento de saúde e postos de trabalho. A proximidade, no entanto, de populações de baixa renda de condomínios não se traduz em benefício dos chamados bens universais já que estes inexistem aí, e até mesmo a expansão deles é dificultada pela população de mais alta renda. Como as escolas de primeiro e segundo grau são muito estratificadas de acordo com a renda das famílias, é muito remota a hipótese de que as famílias de rendas mais baixas tenham filhos nas escolas das mais ricas, caso elas sejam instaladas nas áreas adjacentes. A oferta dos chamados bens universais implica ainda num rateio de parte dos seus custos pelos moradores beneficiados, não sem o protesto dos mais ricos quando há uma tributação progressiva de acordo com o nível de renda. Assim, os serviços que seriam públicos, como coleta de lixo, água tratada, parques e recreação em geral, segurança, etc., acabam, por deliberação dos moradores dos condomínios, sendo exclusivos, administrados pelo condomínio e não expansíveis para a população do entorno.

Ao contrário do que acontece na cidade de São Paulo, onde os condomínios de luxo podem estar situados em áreas de população de renda bem mais baixa que os moradores dos novos empreendimentos, a expansão da população de alta renda observada nos processos recentes em Belo Horizonte favorece a dispersão, impõe aos moradores dos condomínios o uso do automóvel que, por sua vez, compromete a viabilidade econômica do transporte público que beneficiaria a população de mais baixa renda. No caso dos moradores mais pobres junto aos condomínios, os longos deslocamentos representam um ônus e um grande impacto no total da renda familiar. O problema dos custos de deslocamentos para a população em geral, conforme pesquisa feita, foi atenuado pela legislação urbanística vigente em Belo Horizonte, que possibilita a diversidade de usos e, com isso, mais proximidade de atividades terciárias com áreas residenciais (CARDOSO, 2007). No entanto, no caso das áreas de condomínios, pode-se afirmar que acontece o fenômeno inverso: são reforçadas as áreas homogêneas (residenciais) sem as correspondentes áreas do terciário nas proximidades.

Com tudo isso, pode-se afirmar que, uma vez iniciado o processo de urbanização numa área de grande valor paisagístico sem que o poder público tenha se mostrado capaz de exercer o controle que a situação exige, o agravamento da situação pode se aprofundar considerados os cinco aspectos abaixo relacionados:

1 – A exclusividade almejada pelas classes sociais mais ricas em suas estratégias de localização residencial leva o processo de urbanização a apresentar fenômenos próprios da aquisição dos chamados bens de posição. O acesso aos bens de posição e a formação de seus preços acontecem como um leilão, onde os altos preços não aumentam a oferta. Esses altos preços distorcem os preços relativos da economia, contaminam particularmente o setor imobiliário residencial e promovem a concentração de renda. O resultado é o congestionamento e, conseqüentemente, a busca de novos bens de posição. Uma das conseqüências é o grande desperdício social que, nas cidades, se traduz, por exemplo, em urbanização dispersa e aumento generalizado de preço do item habitação nos gastos familiares.

2 – A dispersão urbana permitida pelo automóvel inviabiliza economicamente o transporte público, onerando os deslocamentos para todas as classes sociais. Tanto pelos gastos públicos quanto pelo ônus representado pelos deslocamentos, o automóvel acaba aprofundando a injustiça social em cidades altamente estratificadas.

3 – A dispersão e as grandes distâncias a serem vencidas inviabilizam a consolidação de centros de comércio, sobretudo os de comércio local, já que estes apenas alcançam a lucratividade com um patamar mínimo de velocidade de vendas.

4 – A população de mais alta renda atrai a população que presta os serviços conexos à função habitação e esse fato pode significar a oferta de loteamentos irregulares ou a ocupação de áreas naturais a serem protegidas (como a ocupação de matas por habitações clandestinas, conforme constatado nas imediações da cidade). Também outros usos como postos de gasolina, por exemplo, podem significar um alto risco ambiental.

5 - As atividades agrícolas atualmente existentes na área não são tão rentáveis a ponto de se tornarem obstáculos para outros usos econômicos, o que dificulta a permanência da população rural residente e a paisagem correspondente à ambiência com características rurais (potencialmente atraentes para um tipo de turismo), dificultando as estratégias de preservação da natureza no entorno de cidades, conforme adotadas com sucesso em outros países.

5 - Conclusões

A ampla discussão sobre a intervenção no mercado imobiliário recua até os primórdios da economia política quando, então, a questão social exigia um esclarecimento sobre os processos redistributivos ocasionados pela privatização de bens naturais. A grande questão

que estava na pauta de todos os atores sociais na aurora do capitalismo ainda ecoa entre nós: a tributação da terra tem efeitos inflacionários? A resposta da economia política implicou na elucidação de processos sociais até então nunca vistos e concluiu que os impostos sobre os lucros acima dos lucros médios (os sobre-lucros originados das diferenças das qualidades naturais) não provocariam a elevação geral dos preços.

Se trazida para o atual contexto a asserção dos primeiros economistas que propugnavam pela tributação das rendas fundiárias, teremos de nos perguntar se tem havido uma resposta à altura das exigências colocadas pelos atuais processos sociais relacionados à urbanização. Nossa resposta é negativa.

As cifras fantásticas exibidas pelo recente comércio imobiliário em áreas ambientalmente vulneráveis, por indicarem uma tendência aparentemente inelutável, intimidam qualquer um que queira contrapor medidas de planejamento urbano. São fortes as pressões econômicas e políticas já que os ganhos envolvidos são resultados exacerbados de um processo social originado na possibilidade de privatização de atributos naturais.

A ênfase dos estudos e intervenções do planejamento urbano tem sido invariavelmente direcionada para a oferta, para a produção imobiliária. Deve-se observar, conforme aponta o texto, que inclusive pequenos investidores que formam a demanda atomizada, provocadora de efeitos imprevisíveis e geralmente nefastos, não correm riscos à altura dos danos provocados. Os participantes do “leilão” de pontos paisagísticos exclusivos (vendedores e compradores) não precisam incorporar em suas transações a tributação de um negócio que envolve cifras fantásticas, ficando evidente que o planejamento urbano muito ainda tem o que fazer para que, no mínimo, parte da enorme capacidade de compra de uma pequena parcela da população compareça com o ressarcimento dos efeitos negativos.

À avidez pela paisagem exclusiva - que registra a diferença do status social - segue o desapontamento pela obsolescência do signo-suporte (edificações, paisagem construída). A degradação natural das áreas construídas (nas nossas cidades, em aproximadamente três décadas) e a chegada de moradores de outros estratos sociais resultam na busca de outros pontos exclusivos. Com isso, vão se perdendo as possibilidades de uma apropriação coletiva de áreas de valor ambiental e paisagístico na medida em que (sem pagar royalties!) determinadas frações da sociedade se acham em condições de uma apropriação rigorosamente privada de áreas naturais.

Bibliografia

AMATO, P. W. **Environmental Quality and Locational Behavior in a Latin American City**. In: SCHWIRIAN, K. P. (ORG) Comparative Urban Structure: studies in the ecology of cities. Lexington, 1974.

BREDE, H.; DIETRICH, B.; KOHAUPT, B. **Politische Oekonomie des Bodens und Wohnungsfrage**. Frankfurt am Main: Suhrkamp Verlag, 1976.

CARDOSO, L. **Transporte, Acessibilidade Urbana e Desigualdades Socioespaciais na Região Metropolitana de Belo Horizonte**. Belo Horizonte, 2007. UFMG/IGC (Tese de Doutorado)

GALBRAITH, J. K. **A Sociedade Afluente**, Pioneira. São Paulo, 1987.

HIRSCH, F. **Limites Sociais do Crescimento**. Rio de Janeiro, 1979

KAY, J. H. **Asphalt Nation: how the automobile took over America and how we can take it back**. New York, 1997.

LOWE, M.. **Reinventando o Transporte**. In: BROWN, L. (ORG.) Qualidade de Vida - Worldwatch Institute. São Paulo, 1994.

MARX, K. **Teorias de la Plusvalia**. Buenos Aires, 1975