

## BRASIL - BELO HORIZONTE A PRIMEIRA CIDADE AEROPORTUÁRIA-AEROTROPOLIS DA AMÉRICA DO SUL

O projeto, que envolve 39 municípios, foi idealizado em várias etapas (foram dez anos de estudos) e traça a estratégia económica que prepara a região metropolitana de Belo Horizonte para os próximos 20 anos. Trata-se da *aerotropolis*, ou cidade aeroportuária. O termo, criado pelo professor norte-americano John Kasarda, propõe a criação de uma cidade planeada, com alta mobilidade urbana, indústrias de ponta, lazer e logística de distribuição ao redor de um grande aeroporto - no caso mineiro, Confins. A outra âncora da aerotrópole será o aeroporto da Pampulha, planeado para ser o pólo de aviação regional e executiva da região Sudeste. "Ter no intervalo de 20 minutos dois aeroportos conectados internacionalmente cria uma sinergia inédita no Brasil", afirma Luiz Antonio Athayde, subsecretário de Investimentos Estratégicos da Secretaria de Estado de Desenvolvimento Económico (Sede). A tendência da nova economia é a instalação de empresas próximas do aeroporto, de forma a reduzir prazos de fornecedores e entrega ao consumidor final. Os estudos da aerotrópole de Belo Horizonte foram ancorados em consultorias internacionais e trouxeram algumas conclusões importantes: **o século XXI terá uma economia baseada no uso da conectividade massiva e na aviação; a movimentação do comércio mundial pelo ar saltará de 40% para 55% em 2020 e o tráfego anual de passageiros no mundo passará de 4,9 bilhões para cerca de 13 bilhões em 2030.** "Temos de preparar a região metropolitana de Belo Horizonte para que seja ponto global. É preciso que ela esteja estruturada para se conectar por via aérea com o resto do mundo. Esse é o nosso tíquete para o futuro", diz Athayde. Qual é o impacto de tudo isso? O planeamento da aerotrópole prevê elevação do Produto Interno Bruto (PIB) da região metropolitana de US\$ 60 bilhões para US\$ 160 bilhões. Os pilares da chamada nova economia estão nos setores aeroespacial, de logística e distribuição, electrónicos, ciências biológicas e médicas, agro-negócio, automóvel e equipamentos pesados, moda e têxteis. Os passos iniciais para o desenvolvimento da aerotrópole foram dados em 2003, com a decisão do governo de retornar os voos nacionais para o aeroporto de Confins e lutar para incrementar os internacionais. Na época, Confins transportava anualmente 364,9 mil passageiros. Neste ano, deve fechar com 10,6 milhões e, em 2020, a previsão é de 16 milhões de passageiros. Junto à localização estratégica no país e ao plano de expansão da capacidade, Confins ganha força para se tornar o principal hub (ponto de conexão) com o mundo. O centro da aerotrópole está planeado para as cidades de Vespasiano e São José da Lapa, onde se conectam importantes eixos viários, que serão rodeados por núcleos e serviços avançados de suporte às atividades do aeroporto. Em Lagoa Santa, está em implantação o Centro de Tecnologia e Capacitação Aeroespacial (CTCA), pólo voltado para escolas e empresas do setor aeronáutico, como a Embraer. Importante parque agroindustrial e centro de transportes multimodal, que vai servir de eixo logístico para os mercados de Brasília e da região Centro-Oeste, está em planeamento em Sete Lagoas, o que vai permitir melhor operação entre as empresas instaladas, os clientes e os fornecedores. Em fase final de construção, uma fábrica de semicondutores vai estimular o nascimento de pólo de empresas do setor de microeletrónica e tecnologia da informação (TI) em Ribeirão das Neves. O novo corredor com o mercado de São Paulo será criado através de Contagem, com parque logístico e centro de transporte multimodal. A Vila Artística, conceito turístico usado em várias regiões do mundo, vai reunir atrativos e eventos ligados à arte, cultura e turismo, atraindo a instalação de hotéis, resorts, escolas, lojas e restaurantes nas proximidades de Inhotim, em Brumadinho. Em Nova Lima, ao sul da lagoa dos Ingleses, está sendo idealizado o parque logístico, que promete servir de conexão para o mercado do Rio de Janeiro, proporcionando às empresas maior acesso aos clientes, fornecedores e matéria-prima. O projeto da aerotrópole tem o aval da Federação das Indústrias do Estado de Minas Gerais (Fiemg). "Vai

alavancar a competitividade da indústria mineira. Os setores da nova economia precisam de logística avançada, que está sendo preenchida pelo aeroporto internacional e industrial", afirma Marcos Mandacaru, chefe do escritório de prioridades estratégicas da Fiemg. Com o aeroporto industrial, diz, Minas passa a ter condições diferenciadas para atração de empresas de tecnologia, sobretudo aquelas que importam componentes para agregar valor e exportar o produto final. "O aeroporto é o equipamento que a aerotrópole precisa para acelerar", afirma Mandacaru. De olho na região, o grupo Alphaville Urbanismo vai construir o segundo empreendimento na aerotrópole, dessa vez em Confins. "Temos muita confiança em todo o entorno. Acredito que será uma região de grande desenvolvimento económico", afirma Cláudia Yassuda, diretora de negócios do Alphaville. O projeto está em fase de estudo ambiental e a previsão é de lançamento em 2016. O novo condomínio será erguido numa área de 3 milhões de m<sup>2</sup> e receberá R\$ 200 milhões em investimentos. A obra do condomínio de Vespasiano, que consumiu R\$ 69 milhões de investimento, será entregue no primeiro trimestre de 2015, em área total de 873 mil m<sup>2</sup>, com 545 lotes residenciais e 15 comerciais. "Os lotes foram todos comercializados no dia do lançamento", diz Yassuda. A aerotrópole, na avaliação da executiva, já é uma realidade. "Está acontecendo. Muitas empresas estão se instalando ali. A chance de dar certo é grande", diz. Em novembro, foi inaugurado o novo Centro de Engenharia e Tecnologia da Embraer em Minas Gerais (Cete-MG), no bairro Horto, em Belo Horizonte, com investimentos de R\$ 2,5 milhões. A área do escritório aumentou de 700 m<sup>2</sup> para 1,5 mil m<sup>2</sup>. O número de postos de trabalho cresceu de 100 para 200. O centro é o único no Brasil fora da sede da empresa, em São José dos Campos, em São Paulo. "O mais valioso é o fato de estarmos retendo capital humano e gerando produto de valor agregado aqui", afirma Athayde. Apesar de grandioso, especialistas apontam algumas falhas no projeto, como a ausência de diálogo com as prefeituras. A arquiteta urbanista Janaína Marx, pesquisadora da Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG), acaba de concluir sua dissertação de mestrado, intitulada Produção de novas centralidades na região metropolitana de Belo Horizonte. Ela tem algumas críticas ao planejamento da aerotrópole. "Apesar de ser um projeto que pode trazer benefícios para a região, minha visão é de que faltou comunicação com as prefeituras. O estado só tem feito contato com os municípios que vão fazer parte direto da aerotrópole", diz Janaína. Na avaliação da pesquisadora, a falta de diálogo pode levar alguns municípios a perderem oportunidades de investimentos. "Não adianta desenvolver o Vetor Norte e o fluxo de negócios continuar sendo em Belo Horizonte", afirma. O plano do governo, contudo, é intensificar, a partir de agora, o contato com as prefeituras, com informações estratégicas para que entre 2015 e 2016 Belo Horizonte seja reconhecida como primeira aerotrópole da América do Sul. "Estamos revisando os estudos para oferecer aos prefeitos base de planejamento para que possam ter visão prospectiva de desenvolvimento de seus terrenos e orientem seus planos diretores", afirma Athayde. O fato é que, se todo sonho precisa de um primeiro passo para se tornar realidade, o da aerotrópole mineira está dado. Fonte: [Encontro](#) - Geórgia Choucair



- Géorgie Choucair

