

UNIVERSIDADE FEDERAL DE MINAS GERAIS
Instituto de Geociências
Programa de Pós-Graduação em Geografia

Bruna Marinho Sampaio

**PRODUÇÃO SOCIAL DO ESPAÇO NA RMBH: diferenças na urbanização do
vetor Leste de expansão**

Belo Horizonte
2024

Bruna Marinho Sampaio

**PRODUÇÃO SOCIAL DO ESPAÇO NA RMBH: diferenças na urbanização do
vetor Leste de expansão**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia do Instituto de Geociências da Universidade Federal de Minas Gerais, como requisito parcial à obtenção do título de Mestre em Geografia.

Orientador: Prof. Geraldo Magela Costa,
Dr.

Belo Horizonte
2024

S192p
2024

Sampaio, Bruna Marinho.

Produção social do espaço na RMBH [manuscrito] : diferenças na urbanização do vetor Leste de expansão / Bruna Marinho Sampaio. – 2024.

201 f., enc. il. (principalmente color.)

Orientador: Geraldo Magela Costa.

Dissertação (mestrado) – Universidade Federal de Minas Gerais, Instituto de Geociências, 2024.

Bibliografia: f. 194-201.

1. Espaço urbano – Teses. 2. Regiões metropolitanas – Teses. 3. Urbanização – Teses. 4. Geografia urbana – Teses. 5. Belo Horizonte, Região Metropolitana de (MG) – Teses. I. Costa, Geraldo Magela. II. Universidade Federal de Minas Gerais. Instituto de Geociências. III. Título.

CDU: 711.4(815.1)



UNIVERSIDADE FEDERAL DE MINAS GERAIS
INSTITUTO DE GEOCIÊNCIAS
COLEGIADO DO CURSO DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA

FOLHA DE APROVAÇÃO

"PRODUÇÃO SOCIAL DO ESPAÇO NA RMBH: DIFERENÇAS NA URBANIZAÇÃO DO VETOR LESTE DE EXPANSÃO"

BRUNA MARINHO SAMPAIO

Dissertação de Mestrado defendida e aprovada, no dia 04 de julho de 2024, pela Banca Examinadora designada pelo Colegiado do Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal de Minas Gerais, constituída pelos seguintes professores:

Geraldo Magela Costa

IGC/UFMG

Heloisa Soares de Moura Costa

IGC/UFMG

João Bosco Moura Tonucci Filho

FACE/UFMG

Tiago Castelo Branco Lourenço

EA/UFMG

Belo Horizonte, 04 de julho de 2024.



Documento assinado eletronicamente por **Tiago Castelo Branco Lourenço, Professor do Magistério Superior**, em 04/07/2024, às 07:44, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 5º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **João Bosco Moura Tonucci Filho, Professor do Magistério Superior**, em 04/07/2024, às 12:07, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 5º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Heloísa Soares de Moura Costa, Professor(a)**, em 04/07/2024, às 13:10, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 5º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Geraldo Magela Costa, Professor Magistério Superior - Voluntário**, em 05/07/2024, às 14:57, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 5º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://sei.ufmg.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **3305183** e o código CRC **E1137408**.

À minha mãe, que se dedicou integralmente a mim e, embora não esteja mais aqui, estará sempre presente em todos os lugares onde eu estiver.

AGRADECIMENTOS

“O que era isso, que a desordem da vida podia sempre mais do que a gente? Adjaz que me aconformar com aquilo eu não queria, descido na inferneira. Carecia de que tudo esbarrasse, momental meu, para se ter um recomeço. E isso era. Pela última vez, pelas últimas. Eu queria minha vida própria, por meu querer governada.”

(Grande Sertão Veredas, João Guimarães Rosa)

Eu não imaginava que concluir seria tão ou mais difícil quanto começar, apesar de estar convencida de que jamais começaria. Mas a verdade é que comecei, sim, algo que desejei muito e valorizava antes mesmo de fazer parte da minha trajetória. Fazer mestrado foi algo que considerei logo após ingressar na universidade, momento em que me deparei com a possibilidade de, além de arquiteta e urbanista, ser como os professores com os quais tive o prazer de aprender. Pensava que, talvez assim, eu pudesse transformar a vida de outras pessoas, assim como a minha foi transformada, por meio da educação.

O contexto não era favorável. Vivenciávamos uma pandemia, que, além de tudo, potencializou aquilo que eu já experimentava dentro mim: dúvidas e incertezas quanto ao futuro. Além disso, havia o distanciamento social, especialmente complicado, ainda que indispensável naquele momento, justamente por cercear meu desejo de estar próxima daqueles com quem eu gostaria de me parecer, enquanto me mantinha extremamente perto de outros com os quais, definitivamente, não me identificava.

Início, então, com os agradecimentos àqueles que foram e seguem sendo minhas inspirações: meus professores. Ainda que pareça clichê, a verdade é que cresci os admirando, desejando ser como eles. Pessoas que me ensinaram bem mais do que o estabelecido nos projetos e planos de ensino, influenciando profundamente aquilo que hoje sou, sobretudo enquanto pessoa.

Agradeço, neste contexto e especialmente, à minha mãe, a primeira e mais importante de todos os professores que já tive. Não apenas por ter participado da minha alfabetização ainda no jardim de infância, mas também por me instruir na vida. Alguém que sonhou e se realizou através dos meus sonhos, que faz falta justamente por tudo o que representou e ainda representa, especialmente por ainda viver em mim.

Por me apresentarem a profissão e suas imbricações com nossas vidas, proporcionando as reflexões iniciais, que atualmente vejo em tudo, agradeço aos

arquitetos e urbanistas, além de professores, Alcía Duarte Penna, Antonio Grillo, Euzébio Silveira, Rita Velloso, Margarete de Araújo Silva (Leta) e Maria Elisa Baptista.

Agradeço também ao Programa de Pós-Graduação em Geografia, em especial ao seu corpo docente, com o qual tive a oportunidade de aprender sobre essa ciência tão abrangente e interdisciplinar. A Geografia me proporcionou ferramentas essenciais para compreender a complexidade do mundo em que vivemos, especialmente em relação aos aspectos que, mesmo sem saber nomear, eu já experienciava e questionava.

Agradeço aos professores que participaram do seminário e da banca desta dissertação, Heloísa Costa, Jupira Mendonça e João Tonucci, especialmente por todas as considerações e contribuições ao trabalho desenvolvido. Pessoas que, até pouco tempo, eram apenas parte das referências bibliográficas de tudo considerado como relevante na minha área de interesse e atuação profissional, e que, graças a esta oportunidade, estiveram comigo durante o processo. Além de, claro, seguirem sendo referências importantíssimas, não só para mim.

Agradeço, especialmente, ao professor Geraldo Costa, meu orientador, ainda que eu não me considere alguém fácil de orientar. Sou grata por ele reiterar, em diferentes oportunidades, que eu sabia escrever, algo que, apesar de simples, me motivou, sobretudo quando eu não estava convencida da relevância do trabalho que estava desenvolvendo. Agradeço também por ele compartilhar seus conhecimentos e pela dedicação em ler tudo o que enviei ao longo do período de orientação, mesmo quando as ideias ainda não estavam tão organizadas quanto poderiam e deveriam estar.

Agradeço igualmente ao Tiago Castelo Branco, por ter sido aquele que apoiou veementemente esta ideia, incentivando-me desde quando ouviu pela primeira vez sobre o tema, momento em que submeter um projeto de pesquisa era apenas uma intenção distante. Obrigada por ter se feito presente desde o início até o final, inclusive na banca de dissertação, e por confiar tanto em mim.

Agradeço também aos queridos amigos Alexandre Bomfim, Caroline Rocha, Eduardo Gontijo, Flávio de Castro e Rachel Almeida, por serem tão generosos, dedicando, além da amizade, o próprio tempo a mim. Seja me ouvindo falar sobre a dissertação, seja lendo meus esboços, ajudando-me na organização das ideias ou segurando minhas mãos enquanto eu a produzia.

Estendo este agradecimento a todos os amigos dos quais me afastei durante este processo, que, devido à conjuntura, demandou mais do que eu esperava. Agradeço especialmente pela compreensão diante da minha ausência em tantos momentos e por, ainda assim, celebrarem comigo esta e todas as outras conquistas, estando sempre ao meu lado. Então, obrigada, Deborah Luisa, Luiza Corrêa, Sherlen Magalhães, Túlio Costa, Felipe Ramos, Giselle Marinho, Natália Cardoso, Nathalia Iglesias, Márcio Leandro, Vivianne Santos, Isabella Fiuza, Ana Luiza Alves, Hamilton Junior, Taís Trujillo, Carolina Furst e tantos outros (peço desculpas a quem eventualmente esqueci de mencionar). Importante ainda referir e agradecer aos queridos Gabriel Moreira, Marcus Vinícius, Lorena Saldanha e Rogério Passos, sobretudo por compartilharem das minhas angústias e me fazerem companhia, ainda que de maneira remota, durante o período em que estudamos juntos.

Também sou grata ao Thor, meu fiel amigo, especialmente por todas as vezes em que me levou para passear, permitindo-me acreditar que era eu quem o conduzia e que, ao fazê-lo, promovia algo bom exclusivamente para ele. Meu muito obrigada à Kenia Nepomuceno e à Monise Costanzi, por todo o suporte profissional durante esse período, sem o qual definitivamente não teria sido possível.

O mais especial agradecimento vai ao Philippe Santos, o companheiro que escolho diariamente para a vida, por me apoiar e estar sempre ao meu lado. Inclusive durante o desenvolvimento desta dissertação, participando ativamente do processo, sofrendo junto, mas também aprendendo. Obrigada pela leitura interessada no tema, mesmo não sendo da sua área, e por ajudar na elaboração do trabalho de forma geral.

Expresso, por fim, minha profunda gratidão a Deus, não apenas por ter colocado em meu coração o desejo de continuar meus estudos, mas também por ter concedido as oportunidades para que eu pudesse fazê-lo. Agradeço por prover tudo o que foi necessário ao longo dessa jornada, especialmente as pessoas, e por me fortalecer para que eu não desistisse em momentos de dificuldade, os quais não faltaram.

Agradeço ao Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq) pelo indispensável apoio financeiro durante a realização desta pesquisa, especialmente em um contexto desafiador como o da pandemia, período em que a ciência foi tão questionada, mas também tão essencial. Essa oportunidade reforça o comprometimento do CNPq, em parceria com a Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG), com o fomento à pesquisa e a valorização de seus resultados.

RESUMO

Sendo o espaço o lócus da atividade humana e a cidade a gênese da sociedade capitalista, sendo-lhe imprescindível a sua reprodução, tem-se colocada a problemática urbana, que se apresenta globalmente complexa, desafiando a suficiência das análises macrossociais tradicionais e evidenciando uma crise nos paradigmas críticos. Essa crise não é apenas teórica; é também socioambiental, originando-se na urbanização industrial e na conseqüente transformação do espaço natural em construído. A metropolização, que tende a explorar todas as áreas possíveis, exige uma abordagem crítica que considere as múltiplas formas de produção e seus impactos ambientais e sociais. Inserida nessa dinâmica se encontra a metrópole belo-horizontina, a terceira maior do Brasil, com aproximadamente cinco milhões de habitantes e uma geração de riqueza, em 2021, da ordem de cem bilhões de reais. Intrínsecas a essa configuração espacial estão as desigualdades sociais inerentes ao modo de produção e urbanização das cidades contemporâneas. Tendo em vista o desenvolvimento da metrópole belo-horizontina, percebe-se, ao longo do tempo, que este ocorreu, de maneira mais incisiva, nos sentidos Oeste e Norte, sobretudo a partir de projetos de industrialização. Ao Sul, seguindo a lógica experienciada no município-sede, desenvolveu-se a ocupação de população com renda mais elevada. As questões que norteiam esta dissertação partem, assim, da percepção inicial de que existiria alguma diferenciação no processo de urbanização do vetor Leste da RMBH. Nesse sentido, o objetivo desta dissertação é compreender e caracterizar tais diferenças e elencar os possíveis motivadores dessa diferenciação e suas conseqüências. No desenvolvimento desta pesquisa, de caráter exploratório, foram utilizados dados de fontes secundárias, a fim de compreender os aspectos demográficos e socioeconômicos da RMBH, e pesquisa documental e histórica, incluindo as estratégias e os planos elaborados pelo Estado na tentativa de promover o planejamento da RMBH. Aplicando a técnica da análise documental, com uma postura analítica da reprodução de sentido, que permite a interpretação da relação entre o sentido subjetivo da ação, as práticas sociais e o contexto social em que decorrem as práticas em análise. Esta pesquisa constatou, inicialmente, que na contemporaneidade o vetor Leste de expansão da RMBH apresenta menor dinamismo socioeconômico. Por meio da pesquisa histórica, evidenciou-se a relevância da região Leste quando da implantação da nova capital do Estado, no início do século XX, mas que as ações de planejamento posteriores direcionaram o desenvolvimento urbano e econômico para os outros sentidos. Constata-se, portanto, a existência de diferenciação no espaço urbano produzido no vetor Leste de expansão da RMBH, que pode ser caracterizado como fragmentado, desarticulado e desconexo, além de menos extenso territorialmente.

Palavras-chave: produção social do espaço; Região Metropolitana de Belo Horizonte; metropolização; vetor Leste.

ABSTRACT

Given that space is the locus of human activity and the city is the genesis of capitalist society, essential to its reproduction, the urban problematic emerges, presenting globally complex challenges that test the sufficiency of traditional macrosocial analyses and highlight a crisis in critical paradigms. This crisis is not only theoretical; it is also socio-environmental, originating from industrial urbanization and the consequent transformation of natural space into built space. Extensive urbanization, which tends to exploit all possible areas, demands a critical approach that considers the multiple forms of production and their environmental and social impacts. Within this dynamic lies the Belo Horizonte metropolis, the third largest in Brazil, with approximately 5 million inhabitants and a wealth generation of around 100 billion reais in 2021. Intrinsic to this spatial configuration are the social inequalities inherent to the mode of production and urbanization of contemporary cities. Considering the development of the Belo Horizonte metropolis, it is evident that this development occurred more significantly towards the West and North, especially driven by industrialization projects. To the South, following the pattern experienced in the central municipality, the occupation developed by a higher-income population. The issues guiding this dissertation thus arise from the initial perception that there might be some differentiation in the urbanization process of the Eastern expansion vector of the RMBH. In this sense, the objective of this dissertation is to understand and characterize such differences and list the possible motivators of this differentiation and its consequences. In the development of this exploratory research, data from secondary sources were used to understand the demographic and socioeconomic aspects of the RMBH, along with documentary and historical research, including the strategies and plans developed by the State in an attempt to promote the planning of the RMBH. By applying the technique of document analysis, with an analytical stance on the reproduction of meaning, which allows the interpretation of the relationship between the subjective meaning of action, social practices, and the social context in which the practices under analysis occur. This research initially found that in contemporary times, the Eastern expansion vector of the RMBH shows less socioeconomic dynamism. Historical research highlighted the relevance of the Eastern region during the implementation of the new state capital in the early 20th century, but subsequent planning actions directed urban and economic development to other directions. It is, therefore, evident that there is differentiation in the urban space produced in the Eastern expansion vector of the RMBH, which can be characterized as fragmented, disjointed, and disconnected, as well as less extensive territorially.

Keywords: social production of space; Metropolitan Region of Belo Horizonte; metropolization; East vector.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Região Metropolitana de Belo Horizonte e seu Colar Metropolitano	47
Figura 2 – Vetores de expansão da RMBH	49
Figura 3 – Áreas urbanizadas [2019]	54
Figura 4 – Malha viária geral	58
Figura 5 – Sistemas de transportes	60
Figura 6 – Níveis de integração dos municípios à dinâmica da metropolização	89
Figura 7 – Mappa da Comarca do Sabara	97
Figura 8 – Planta da Cidade de Ouro Preto em 1888	106
Figura 9 – Viação férrea nas províncias do Rio de Janeiro, São Paulo e Minas Gerais	112
Figura 10 – Mapa geral da viação férrea dos estados do Rio de Janeiro, São Paulo e Minas Gerais	115
Figura 11 – Planta geral da Cidade De Minas organizada sobre a planta geodesica, topographica e cadastral do Bello Horisonte	117
Figura 12 – Cartograma da produção extrativa, agrícola e pecuária do estado	120
Figura 13 – Localização das cidades industriais e vias de acesso [1951]	127
Figura 14 – Mapa da Região Metropolitana de Belo Horizonte em 1981	130
Figura 15 – Agregação de Municípios à RMBH	132
Figura 16 – Aglomerado Metropolitano de Belo Horizonte – Evolução da Área Urbanizada (1900-1972)	135
Figura 17 – PDIES-RMBH – Esquema Metropolitano de Estruturas (EME)	139
Figura 18 – PDIES-RMBH – Estrutura urbana proposta (1995)	141
Figura 19 – PDIES-RMBH – Unidades espaciais do 1º nível de aproximação	144
Figura 20 – PDIES-RMBH – Articulação do espaço metropolitano	145
Figura 21 – PDIES-RMBH – Proposta de alteração dos perímetros urbanos	146
Figura 22 – PDIES-RMBH – Unidades espaciais do segundo nível de aproximação	147
Figura 23 – PDIES-RMBH – Unidades espaciais do terceiro nível de aproximação	149
Figura 24 – PDDI-RMBH – Centralidades e Eixos de Estruturação Metropolitana .	155
Figura 25 – PDDI-RMBH – Trama Verde e Azul da RMBH (preliminar)	157

Figura 26 – PDDI-RMBH – Zonas de Interesse Metropolitano (ZIMs)	158
Figura 27 – PDDI-RMBH – Limite da ZIM Serras.....	160
Figura 28 – PDDI-RMBH – Limite da ZIM Rodoanel	162
Figura 29 – Probabilidade de expansão da mancha urbana da RMBH entre os anos de 2010 e 2050	169
Figura 30 – Extensão das áreas urbanizadas e de mineração em 1985.....	173
Figura 31 – Extensão das áreas urbanizadas e de mineração em 1995.....	174
Figura 32 – Extensão das áreas urbanizadas e de mineração em 2005.....	175
Figura 33 – Extensão das áreas urbanizadas e de mineração em 2015.....	176
Figura 34 – Extensão das áreas urbanizadas e de mineração em 2022.....	177
Figura 35 – Complexos ambientais	180
Figura 36 – Direitos minerários	182
Figura 37 – Hidrografia.....	185
Figura 38 – Biodiversidade.....	186
Figura 39 – Restrições ambientais	188

LISTA DE IMAGENS

Imagem 1 – Aventureiros à procura de ouro nas Minas	93
Imagem 2 – Vista da cidade de Sabará na margem do Rio das Velhas 25 de Fevereiro de 1852 [Iconográfico].....	100
Imagem 3 – Vista de Sabará em 1862 [Iconográfico].....	100
Imagem 4 – Sabará [Iconográfico]	101
Imagem 5 – Barra do Rio das Velhas, 11, [ca. 1927]. Velhas, Rio das (MG), São Francisco, Rio, Barra do Guaicuí (Várzea da Palma, MG), Minas Gerais (Brazil)...	102
Imagem 6 – Congonhas de Sabará [Iconográfico]	103
Imagem 7 – Morro Velho [Iconográfico]	104
Imagem 8 – Vista de Ouro Preto	107
Imagem 9 – Vista parcial de Belo Horizonte/MG – Fase inicial da cidade	110
Imagem 10 – Estação Central da rede ferroviária em Belo Horizonte.....	113
Imagem 11 – Estação ferroviária em General Carneiro/Sabará – Entroncamento..	114
Imagem 12 – Companhia Siderúrgica Belgo-Mineira [vista aérea da cidade]: Sabará, MG [19--].....	120
Imagem 13 – Vista do setor de teares da Fábrica de Tecidos Marzagão [1920]	121
Imagem 14 – Complexo de Marzagão, da Companhia Industrial Sabarense, com destaque para o galpão industrial [1925]	122

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 – Tendências territoriais de desenvolvimento metropolitano na RMBH	50
Quadro 2 – Atividades Econômicas Contribuintes para o PIB Municipal	79
Quadro 3 – Principais atividades em função do valor adicionado ao PIB (2021)	80
Quadro 4 – Relação das Cidades, Villas e Povoações do Termo da Villa de Sabará no ano de 1830	99
Quadro 5 – PDIES-RMBH – Propostas estruturantes de âmbito metropolitano.....	151
Quadro 6 – PDIES-RMBH – Ações propostas para Sabará e Caeté	152

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Áreas urbanizadas e loteamentos vazios	55
Tabela 2 – Extensão e densidade da malha viária geral	57
Tabela 3 – Extensão e densidade da malha rodoviária.....	61
Tabela 4 – População total em 2000, 2010 e 2022	65
Tabela 5 – População residente, número de domicílios, área da unidade territorial e área urbanizada	70
Tabela 6 – Índice de Gini, IDHM e IBEU dos municípios na RMBH.....	83

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 – Áreas urbanizadas, por classes, e loteamentos vazios	56
Gráfico 2 – Taxas de variação populacional anual.....	66
Gráfico 3 – População residente	67
Gráfico 4 – Extensão territorial e área urbanizada	68
Gráfico 5 – Densidade populacional (População residente/Área da unidade territorial)	69
Gráfico 6 – Densidade domiciliar (Número de domicílios/Área da unidade territorial)	71
Gráfico 7 – Densidade populacional (População residente/Área urbanizada)	72
Gráfico 8 – Densidade domiciliar (Número de domicílios/Área urbanizada)	73
Gráfico 9 – Tipo de domicílio.....	74
Gráfico 10 – PIB a preços correntes (x1000 R\$).....	76
Gráfico 11 – PIB per capita	77
Gráfico 12 – Participação por setor da economia no valor adicionado ao PIB	78
Gráfico 13 – Pessoal ocupado e % da população ocupada	82
Gráfico 14 – Extensão da área urbanizada na RMBH (km ²)	171
Gráfico 15 – Extensão da área de mineração na RMBH (km ²)	172

LISTA DE ABREVIATURAS

APM	Arquivo Público Mineiro
ARMBH	Agência de Desenvolvimento da Região Metropolitana de Belo Horizonte
BDLB	Biblioteca Digital Luso-Brasileira
BN	Biblioteca Nacional
CCNC	Comissão Construtora da Nova Capital
EFCB	Estrada de Ferro Central do Brasil
FJP	Fundação João Pinheiro
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IBEU	Índice de Bem-Estar Urbano
IDHM	Índice de Desenvolvimento Humano Municipal
IMS	Instituto Moreira Sales
IPEA	Instituto de Pesquisas Econômicas Aplicadas
MHAB	Museu Histórico Abílio Barreto
PDDI-RMBH	Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado da Região Metropolitana de Belo Horizonte
PDIES-RMBH	Plano de Desenvolvimento Integrado Econômico e Social
PLAMBEL	Planejamento da Região Metropolitana de Belo Horizonte
PIB	Produto Interno Bruto
PUC-Minas	Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais
REGIC	Estudo de Regiões de Influência das Cidades
RMBH	Região Metropolitana de Belo Horizonte
UEMG	Universidade Estadual de Minas Gerais
UFMG	Universidade Federal de Minas Gerais

SUMÁRIO

APRESENTAÇÃO	17
1 INTRODUÇÃO	21
1.1 Objetivos e organização da pesquisa	23
1.2 Procedimentos metodológicos adotados	26
2 PRODUÇÃO SOCIAL DO ESPAÇO E URBANIZAÇÃO.....	28
2.1 A Configuração Socioespacial Pré-Industrial	28
2.2 A Revolução Industrial e a Emergência do Espaço Urbano.....	32
2.3 A Sociedade Contemporânea e a Metropolização	35
3 A METRÓPOLE BELO-HORIZONTINA CONTEMPORÂNEA E AS ESPECIFICIDADES DO VETOR LESTE.....	45
3.1 Estruturação do Espaço.....	52
3.2 Dinâmica Populacional.....	63
3.3 Indicadores Socioeconômicos.....	75
3.4 Níveis de Integração dos Municípios	86
4 BELO HORIZONTE E SUA REGIÃO METROPOLITANA	90
4.1 Área e adjacências da futura Cidade de Minas, a nova capital do Estado....	92
4.2 Belo Horizonte, a capital de Minas Gerais no século XX	107
4.3 O processo de metropolização em Belo Horizonte e região	123
5 DESENVOLVIMENTO URBANO NA REGIÃO METROPOLITANA DE BELO HORIZONTE E AS DIFERENÇAS DO VETOR LESTE	136
5.1 Planejamento e Gestão da Metrópole.....	137
5.2 Expansão urbana e desenvolvimento sustentável	164
6 ESBOÇO DE RESPOSTAS (OU MAIS PERGUNTAS).....	190
REFERÊNCIAS.....	194

APRESENTAÇÃO

Hissa (2013) ao falar sobre pesquisa, especificamente em *Fazer o que não se sabe; aprender fazendo*, afirma: “Pesquisar é perguntar”. Complementa dizendo que tal afirmação não gera estranhamento dada a incorporação “do discurso crítico que nos diz que pesquisar é mais perguntar do que responder” (p. 29), não obstante a contradição pela prática de pesquisa convencionalmente utilizada na universidade. Tem-se, assim, a possibilidade “de se compreender a pesquisa, tal como ela se apresenta, tradicionalmente, aos olhos de todos: a pesquisa descobre algo” (p. 30). Se “pesquisar é se aproximar de questões tomadas como relevantes e mergulhá-las em *teorias que fazem pensar*” (p. 31), tais questões são elaboradas por um sujeito, o qual, “para construir sua pesquisa, interroga a si próprio” (p. 31). O exercício teórico “conduz a ideia de que toda pesquisa se inicia com um processo: o de problematizar, identificado como aquele que põe em dúvida e, portanto, nos questiona a todos e, principalmente, interroga àquele que pergunta e pesquisa” (p. 31-32). O sujeito, denominado pesquisador,

[...] ainda no contexto das pesquisas convencionais, seleciona perguntas. Diante do universo infinito de questões, ele seleciona algumas e, provavelmente, aquelas com as quais ele se identifica ou as quais ele se sente preparado para solucionar, ou, ainda, aquelas para as quais ele já tem caminhos de respostas. (Hissa, 2013, p. 33).

Como sujeito nesta pesquisa, cumpre a mim, portanto, elucidar o percurso que nos traz ao contexto apresentado nesta dissertação e que levou às questões então colocadas. Mesmo tendo passado praticamente toda a vida em uma periferia metropolitana, apenas me compreendi nessa condição, efetivamente, quando iniciei a graduação, em 2012. Minto: as aulas de geografia durante o ensino fundamental e ensino médio devem ter me dado alguma noção desse contexto; então foi a assimilação que veio anos depois. Quando criança, ir ao ‘centro da cidade’, não obstante a distância, principalmente porque pouco me importava o tempo necessário ao deslocamento, era um grande passeio. Impressionava-me a quantidade de pessoas na ‘cidade’ e, no caminho, além de me entreter com as paisagens, era fácil saber quando me aproximava de um ponto e me afastava do outro, pois a diferença não estava apenas na cor dos ônibus que ali circulavam; tudo era diferente!

Descobri, anos depois, que o ‘centro da cidade’ correspondia ao centro do município-sede da Região Metropolitana de Belo Horizonte (RMBH) e que ele literalmente concentra muito do que precisamos. Inevitavelmente, passei a me importar com ‘quanto tempo até lá’, não apenas porque cresci e mudei minha relação com o ‘tempo’, mas também porque meus deslocamentos mudaram, tornaram-se maiores. Fiz a graduação em Arquitetura e Urbanismo na Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais (PUC-Minas), curso ofertado, naquele período, apenas no *campus* do Coração Eucarístico, do outro lado da então ‘cidade’. Sair de um bairro em Sabará para estudar na região noroeste de Belo Horizonte se tornou, assim, meu passeio cotidiano. Certamente, percorrer grande parte do trajeto realizado pelo metrô de Belo Horizonte não era como aqueles passeios da infância, o entusiasmo não era mais o mesmo; era um fato: a vida tinha mudado!

Estudar sobre a metrópole enquanto a experienciava diariamente teve suas vantagens. Entre uma leitura e outra, que fazia dentro do metrô, era possível observar e assim compreender, ao menos em parte, o que levava àquelas diferenças que me eram perceptíveis desde criança. Outro fato: apesar de modificadas, as paisagens seguiam diferentes durante o percurso! Frente à necessidade de um tema para elaboração do Trabalho Final de Graduação (TFG), almejando concluir a tão sonhada graduação, me dispus ao desafio de encontrar ‘a’ solução para um problema que, estudando, compreendi me acometer: mobilidade urbana, ou melhor, a falta dela. Estava convicta: faltava planejamento e desenho urbano! Ah, sim, em algum momento eu acreditei fielmente na possibilidade de mudar toda uma realidade por meio da elaboração de planos e da representação daquilo que poderia ser considerado tecnicamente ideal para ela. Aquela era a *minha realidade* e, mesmo que assim como eu houvesse muitos outros, cabia a mim fazer algo.

Propus, assim, uma intervenção para a ‘requalificação urbanística’ da área no entorno da Estação José Cândido da Silveira, a *minha estação*, incluindo a oferta de e o incentivo a modais alternativos para deslocamentos na área conurbada entre os municípios de Sabará e Belo Horizonte, a *minha área*. Apesar da boa intenção, nada resolvi, nem mesmo em projeto. Descobri ali que a realidade é bem mais complexa, sobretudo a realidade inerente à produção do espaço urbano, e que são muitas as possibilidades — nossa, quantas possibilidades! E eu, claro, estava sem saber como lidar e escolher entre todas elas.

Na minha atuação profissional, concluída a graduação, tive a oportunidade de trabalhar com o licenciamento urbanístico e ambiental de empreendimentos residenciais multifamiliar — a maior parte deles vinculada ao Programa Minha Casa Minha Vida (PMCMV), que se sabe ter produzido significativas alterações nas periferias das grandes cidades. O valor da terra urbana associado ao público para o qual se destinavam, majoritariamente, as unidades habitacionais produzidas no contexto do PMCMV, resultou na implantação de vários desses conjuntos residenciais em áreas afastadas do centro. No contexto da RMBH, contribuí na elaboração de estudos para licenciamento em diferentes municípios: Contagem, Betim, Nova Lima, Ribeirão das Neves, Confins, dentre outros. Com isso, aprendi sobre legislação urbanística e ambiental, tanto de abrangência regional quanto municipal, e sobre a realidade de regiões que, ao menos conceitualmente, se assemelhavam com as diferenças que há tanto me instigavam. Porém, não encontrava esses empreendimentos, no âmbito do trabalho que realizei, na região da metrópole em que eu me encontrava, tampouco na paisagem que ali se vislumbrava.

Quando retomei meus estudos, com o ingresso na especialização em Planejamento Ambiental Urbano e Produção Social do Espaço, oferecida pela mesma universidade em que fiz minha graduação, retornaram também as questões acerca das diferenças entre as regiões dentro de uma mesma metrópole, especificamente a de Belo Horizonte, particularmente no que tangia às proximidades de Sabará. Afinal de contas, com o passar do tempo, ainda que não substancialmente, era nítido: as coisas mudavam. Não no mesmo ritmo, não nas mesmas proporções, mas as coisas também mudavam nesta região da RMBH. Então, restou-me a tentativa de compreender: se mudam, como é que elas mudam?

Meu ingresso no Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG) se deu por meio da elaboração dessa questão. A oportunidade de fazer o mestrado, concomitantemente à missão de, literal e subjetivamente, sobreviver enquanto passávamos pela pandemia da Covid-19, foi especialmente ampliadora de todas as questões que eu já trazia. Dada a constatação de que “a pesquisa — na ciência e na arte, na *ciência-saber* — já é prática, e ela se faz através de diversas práticas que estimulam a reflexão teórica” (Hissa, 2013, p. 83), todo o processo compreendido entre minha aprovação e a conclusão deste mestrado são, por óbvio, parte. Parte essa que, dentre todas as outras, mais ampliou minhas

condições para fazê-lo, mas que, ao mesmo tempo, provavelmente mais me afasta de uma conclusão que não seja tão complexa quanto a questão urbana essencialmente se apresenta. Ampliar o arcabouço teórico com o conhecimento em geografia crítica e na abordagem acerca da produção social do espaço, e, com isso, ter a possibilidade de associá-lo às questões inerentes à formação em Arquitetura e Urbanismo certamente me levarão a uma compreensão igualmente ampla acerca do espaço urbano e de seu dinamismo — o que, contudo, me parece ser um longo e igualmente fascinante caminho, agora iniciado.

Portanto, na proposta que atualmente me parece mais audaciosa do que quando iniciei este processo, no intento de esboçar algumas respostas acerca da diferenciação há muito percebida e experienciada na região leste da RMBH, apresento esta dissertação. Confiando que

A experimentação do mundo como prática antecede a pesquisa, mas, também, é incorporada por ela. Há práticas de todas as espécies na pesquisa e, em todas elas, há reflexão teórica. Toda pesquisa é teórica e prática, tais adjetivos formam um todo substantivo que faz o pesquisador. Entretanto, há mais: o pesquisador que se faz crítico, em sua práxis, no mundo, não distingue teoria e prática. A sua práxis é mobilidade no sentido de sua libertação, da libertação do outro e da utópica transformação do mundo. (Hissa, 2013, p. 83).

O vislumbre inicial era chegar a uma conclusão de caráter propositivo, mas compreendi que as análises acerca das condições atuais da sociedade e de seu espaço são imprescindíveis às mudanças que almejo ainda ver. Aprendi que

[...] o que faz da utopia importante no marxismo será o materialismo histórico, pois, como filosofia da práxis, o marxismo oferece o caminho material para que se faça a ponte entre a utopia e o lugar concreto. Utopias alimentam teorias que, por sua vez, alimentam práticas que devem resultar na realização (e assim *suprassunção*) da utopia. (Fernandes, 2019, p. 51, grifos da autora).

Ademais, durante uma orientação, ao falar sobre utopias, ouvi do meu orientador que ela estaria sempre lá, assim como ele a colocava na parte superior do quadro durante as aulas, como um lugar aonde se pretende chegar. No contexto da minha vida e de minha formação, esta dissertação é uma utopia, a qual desejo superar, a fim de prosseguir. Porém, terminar é algo difícil, mas busco seguir o conselho dado a Alice na obra de Lewis Carroll: “Comece pelo começo — respondeu o Rei, muito sério — e vá até o fim. Quando terminar, pare” — pois só assim será possível continuar.

1 INTRODUÇÃO

“No centro de Fedora, metrópole de pedra cinzenta, há um palácio de metal com uma esfera de vidro em cada cômodo. Dentro de cada esfera, vê-se uma cidade azul que é o modelo para uma outra Fedora. São as formas que a cidade teria podido tomar se, por uma razão ou por outra, não tivesse se tornado o que é atualmente. Em todas as épocas, alguém, vendo Fedora tal como era, havia imaginado um modo de transformá-la na cidade ideal, mas, enquanto construía o seu modelo em miniatura, Fedora já não era mais a mesma de antes e o que até ontem havia sido um possível futuro hoje não passava de um brinquedo numa esfera de vidro.

Agora Fedora transformou o palácio das esferas em museu: os habitantes o visitam, escolhem a cidade que corresponde aos seus desejos, contemplam-na imaginando-se refletidos no aquário de medusas que deveria conter as águas do canal (se não tivesse sido dessecado), percorrendo no alto baldaquino a avenida reservada aos elefantes (agora banidos da cidade), deslizando pela espiral do minarete em forma de caracol (que perdeu a base sobre a qual se erguia).

No atlas do seu império, ó Grande Khan, devem constar tanto a grande Fedora de pedra quanto as pequenas Fedoras das esferas de vidro. Não porque sejam igualmente reais, mas porque são todas supostas. Uma reúne o que é considerado necessário, mas ainda não o é; as outras, o que se imagina possível e um minuto mais tarde deixa de sê-lo.”

(Italo Calvino, em *As cidades invisíveis*)

Uma mesma cidade pode, conseqüente e simultaneamente, ser várias. Isso reflete a complexidade e a diversidade intrínseca das cidades contemporâneas. É indiscutível a afirmativa de que, dentro de uma única cidade, coexistem múltiplas realidades sociais, econômicas, culturais e espaciais, que tornam o tecido urbano um mosaico dinâmico e multifacetado. As diferenciações são, portanto, inerentes à realidade urbana e se configuram em contrastes que refletem as desigualdades socioeconômicas que permeiam sua estrutura.

Tais complexidade e dinamismo das estruturas urbanas explicam o estabelecimento das Regiões Metropolitanas, que são áreas geográficas que incluem uma cidade principal e os municípios ao seu redor, os quais se encontram intensamente interligados econômica e socialmente à respectiva centralidade. As Regiões Metropolitanas apresentam, portanto, dimensões significativas, dada a

relação entre diversos municípios, o que, por sua vez, aumenta as possibilidades de que esta abrigue realidades ainda mais díspares em seus limites. Dessa forma, “quando falamos em metropolização, estamos falando de um processo socioespacial; de um processo que metropoliza espaços inseridos, direta ou indiretamente, numa lógica urbana” (Lencioni, 2017, p. 202), articulando-os.

A presente dissertação, que tem como principal objeto de pesquisa a Região Metropolitana de Belo Horizonte (RMBH), consiste em uma caracterização desta última no intento de verificar a hipótese inicialmente levantada de que o espaço urbano produzido na porção leste, a partir de dinâmicas e processos específicos, caracteriza-se por uma menor extensão de sua mancha urbana. Pretende-se fazê-lo, evidenciando-se, ainda, que tal hipótese não confere, necessariamente, indicativo de estagnação de processos relacionados à urbanização, uma vez que

O processo de metropolização tende a homogeneizar o território, mas a homogeneização se constitui apenas uma tendência, porque persistem e são criadas diferenças. São essas diferenças que contribuem para a fragmentação no interior desse aglomerado metropolitano e para a formação de uma nova hierarquia entre as cidades desse aglomerado. (Lencioni, 2017, p. 143).

Frente à metropolização, pode-se determinar que não há espaço que não esteja inserido na lógica desenvolvimentista — sobretudo a econômica — e submetido, portanto, aos ditames de seu planejamento e de suas intenções.

Acerca de sua relevância, ao menos enquanto justificativa, tem-se a desproporcionalidade identificada inclusive quanto às pesquisas realizadas no âmbito da RMBH, as quais se concentram em porções de seu território, que não a leste. Ainda mais instigante é o fato de que se encontra nessa porção da RMBH o município de Sabará, uma ocupação urbana antecessora àquela atualmente caracterizada como o centro da metrópole. Tem-se que Belo Horizonte fora implantada em localização que dispunha de entorno dotado de alguma estrutura prévia, imprescindível ao desenvolvimento de uma capital planejada que romperia com o estabelecido até o século XIX, porém sem deixar de se valer dele para sua construção. Sabará, fundada em 1675, corresponde a uma das cidades constituídas durante o período colonial brasileiro em função da descoberta e da exploração de metais preciosos; entretanto, figura, no contexto metropolitano, desde os seus primórdios, como uma das suas muitas periferias.

A atual configuração da RMBH, sobretudo quanto aos seus vetores de expansão, dado a prenúncio dessa realidade, dispõe de quatro municípios a leste: Sabará, Caeté, Taquaraçu de Minas e Nova União. O vetor Leste de expansão da RMBH conforma, portanto, o foco desta dissertação, sendo relevante a identificação dos processos que configuram e caracterizam a urbanização nesse vetor, sobretudo frente aos demais. A caracterização dos processos relativos à produção social do espaço e à urbanização, desde os mais longínquos aos recentes, passará por identificar a expansão do que se configura enquanto espaço urbano.

1.1 Objetivos e organização da pesquisa

A pesquisa que dá origem a esta dissertação pretende compreender o processo de urbanização da RMBH, desde a instalação do atual município-sede, Belo Horizonte, até os dias atuais, com enfoque nas especificidades dessa urbanização na região atualmente configurada como o vetor Leste de expansão dessa metrópole. Para tanto, pretende-se examinar o desenvolvimento dessa Região Metropolitana, com ênfase no referido vetor, considerando aspectos históricos, sociais, econômicos, políticos e ambientais. Isso inclui entender a motivação para a escolha da localização nas imediações de Sabará — município do atual vetor Leste da metrópole — para implantação de Belo Horizonte como capital de Minas Gerais e como essa decisão influenciou a urbanização de seu entorno até a conformação de sua região metropolitana. Isso, a propósito, enfatizando a ação do Estado enquanto planejador desse desenvolvimento.

No contexto social, busca-se analisar como a urbanização se deu nos diferentes vetores, sobretudo a partir da utilização de dados secundários, avaliando transformações demográficas e econômicas. Para essa caracterização, principalmente quanto aos índices socioeconômicos e tendo em vista o contexto temporal no qual este trabalho foi desenvolvido (2024), foram utilizadas séries históricas do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), do Censo Demográfico e da Pesquisa da Economia dos Municípios. Cabe ressaltar que a divulgação dos dados mais recentes, levantados no Censo Demográfico 2022, realizado pelo IBGE, concede enorme contribuição a este trabalho, sobretudo a partir do estabelecimento de correlação entre diferentes aspectos pesquisados, muitos dos

quais relevantes no que tange à questão urbana e metropolitana, ainda que não explicitamente.

Quanto à evolução urbana, neste trabalho caracterizada preponderantemente pela expansão da mancha urbana na RMBH, busca-se avaliar as estruturas inerentes à ocupação urbana, tais como sistema viário, densidade habitacional e domiciliar, saneamento, dentre outros. Acerca do Planejamento Urbano, foram pesquisadas as tratativas desde a atuação do PLAMBEL, com a elaboração do Plano de Desenvolvimento Integrado Econômico e Social (PDIES-RMBH), na década de 1970, até a elaboração do Plano de Desenvolvimento Integrado (PDDI-RMBH), sob coordenação da UFMG na década de 2010, proposta mais recente para a região — que, inclusive, se encontra em revisão pelo Governo do Estado. Estudar essas políticas de planejamento urbano e gestão da RMBH aplicadas ao longo do tempo — as quais incluem os desafios enfrentados e as soluções implementadas — visa proporcionar a compreensão das ações e intenções estatais para o vetor Leste, quer a partir da sua intervenção direta ou até mesmo na eventualidade da inexistência de projetos específicos.

Tal processo de análise e identificação pode, ou não, confirmar a hipótese de que o vetor Leste, quando comparado aos demais, experimenta em menores proporções a produção de um espaço correspondente, de maneira inexorável, à urbanização, resultando na extensão da mancha urbana. Caso se constate que o vetor Leste de expansão da RMBH corresponde àquele que apresenta menor índice das intervenções humanas que caracterizam a produção social das formas espaciais (Castells, 2020 [1972]), será possível investigar quais são os processos incidentes sobre esse território, confirmando sua diferenciação frente aos demais. Essa consideração pode exemplificar a realidade de que as metrópoles, como a de Belo Horizonte, “exprimem com nitidez que o processo de metropolização produz um grande aglomerado metropolitano difuso, desconcentrado e disperso” (Lencioni, 2017, p. 50).

Postula-se aqui, portanto e essencialmente, estabelecer reflexões acerca da produção do espaço urbano ao associar prática empírica à teoria, considerando como objetos empíricos os processos e as dinâmicas urbanas incidentes na RMBH, sobretudo aqueles relacionados à atuação do Estado frente ao intento de expandir a urbanização ou preservar a natureza. Ao fazê-lo, pretende-se evidenciar diferenças encontradas no vetor Leste frente aos demais vetores de expansão da RMBH, para

que possam ser posteriormente elencados aqueles processos e aquelas dinâmicas que caracterizam essa região como diferencial, caso a hipótese se confirme, bem como aqueles processos que contribuem para a tendência de torná-la homogênea. Carlos, ao refletir acerca da diferenciação espacial, entende

[...] a desigualdade como centro explicativo da diferenciação, e esta *imane*nte à *produção espacial*, tanto em seu sentido real e concreto (vivido, percebido praticamente, gerando segregações), quanto possível (a ideia de que a desigualdade vivida pode produzir a diferença como negatividade). A hipótese da diferenciação como imanente à produção espacial obriga-nos a desvendar os conteúdos dos processos constitutivos da “produção social do espaço” fundada na contradição entre a produção social do espaço e sua apropriação privada [...]. (Carlos, 2007, p.47, grifos da autora).

Partindo da proposição de uma teoria da diferença e da desigualdade, inerentes à sociedade urbana e ao espaço por esta produzido, deve-se considerar:

[...] (a) a reprodução da sociedade e do espaço em seu movimento contraditório como produto da história; (b) no plano espacial, a localização e realização do confronto entre necessidades e objetivos diferenciados, segundo os níveis da realidade social (segundo a classe), política ou econômica, gerando, nos dias atuais, uma prática socioespacial caracterizada pela normatização e pelo controle (uma prática que caracterizaria a cidade como segregada, por exemplo); (c) as novas estratégias que associam os planos do econômico e político no sentido de atuação conjunto no espaço e nos “negócios urbanos” com desenvolvimento, por exemplo, das parcerias público-privadas; (d) as novas formas de contestação. (Carlos, 2007, p. 50).

A presente dissertação está organizada de forma a propiciar uma análise estruturada acerca da dinâmica de urbanização na Região Metropolitana de Belo Horizonte (RMBH), com um enfoque especial nas particularidades do vetor Leste, relevante nesse contexto antes mesmo da constituição da capital do Estado nas suas imediações. A estrutura é composta por cinco capítulos principais, além desta introdução, cada um contribuindo para a construção de uma compreensão sobre a produção social do espaço e sobre as implicações urbanísticas sob a perspectiva desse vetor de expansão da RMBH.

O Capítulo 2, intitulado “Produção Social do Espaço e Urbanização”, estabelece as bases teóricas e históricas da pesquisa, explorando como o espaço socialmente produzido influencia e é influenciado pelos processos de urbanização. Ele se divide em três seções: *A Configuração Socioespacial Pré-Industrial*, que examina as formas de organização espacial antes da Revolução Industrial; *A Revolução Industrial e a Emergência do Espaço Urbano*, que discute como a industrialização impulsionou o

surgimento de espaços urbanos modernos; e *A Sociedade Contemporânea e a Metropolização*, que analisa as transformações recentes, com foco na metropolização e suas implicações no ambiente urbano.

O Capítulo 3, intitulado “A Metrópole Belo-Horizontina Contemporânea e as Especificidades do Vetor Leste”, foca diretamente no objeto central da pesquisa: o vetor Leste de expansão, mediante análise comparativa de seus indicadores frente aos demais vetores. Nesse capítulo são explorados a estruturação do espaço, o perfil demográfico e os indicadores socioeconômicos.

No Capítulo 4, “Belo Horizonte e sua Região Metropolitana”, a pesquisa traça um panorama do desenvolvimento histórico e urbano da capital mineira e sua área metropolitana. Esse capítulo examina desde as áreas adjacentes à futura Cidade de Minas — destacando o contexto de sua fundação, momento no qual as ocupações situadas na região leste detinham grande relevância — até a consolidação de Belo Horizonte como capital de Minas Gerais no século XX. Além disso, caracteriza o processo de metropolização da capital mineira, abordando como a expansão metropolitana influenciou a organização espacial e vice-versa, direcionando seu crescimento para regiões específicas, que não a Leste.

No Capítulo 5, “Desenvolvimento Urbano na Região Metropolitana de Belo Horizonte e as Diferenças do Vetor Leste”, o texto apresenta especificidades de planejamento urbano e gestão metropolitana, bem como uma análise das políticas e práticas de expansão urbana e sua relação com o desenvolvimento sustentável de toda a região, destacando como o vetor Leste se diferencia em termos de desafios e oportunidades, discutindo suas dinâmicas em relação ao restante da metrópole.

O Capítulo 6, intitulado “Esboço de Respostas (ou Mais Perguntas)”, contém uma conclusão reflexiva, em que são apresentadas possíveis respostas aos problemas identificados, mas, concomitantemente, são levantadas novas questões para futuras investigações. Esse capítulo enfatiza a complexidade dos processos de urbanização e produção do espaço, reconhecendo que a pesquisa é um ponto de partida para entendimentos mais aprofundados.

1.2 Procedimentos metodológicos adotados

A aplicação do método comparativo para realização desta pesquisa parte da constatação de que se pode, a partir daquela, “descobrir regularidades, perceber deslocamentos e transformações, construir modelos e tipologias, identificando

continuidades e descontinuidades, semelhanças e diferenças, e explicitando as determinações mais gerais que regem os fenômenos sociais” (Schneider; Schimitt, 1998, p. 1 *apud* Sposito, 2016, p. 28). A busca pela diferenciação do vetor Leste de expansão da RMBH, no contexto do qual é parte, dar-se-á, especificamente, a partir da comparação entre esse e os demais vetores da metrópole. A empiria, para a busca da verificação da hipótese levantada frente à realidade dos fatos, “para ser parte da construção teórica e não apenas senso comum ou descrição de experiências ou observações, deve ser conduzida pela delimitação dos recortes analíticos que conduzem o olhar” (Sposito, 2016, p. 28) — neste caso, o vetor Leste de expansão da RMBH.

A metodologia aplicada, correspondente à Pesquisa Documental e Análise de Dados secundários, visa proporcionar o alcance dos objetivos anteriormente descritos, os quais consistem em análise abrangente do processo histórico-social de urbanização da RMBH, com ênfase para o vetor de expansão Leste. Com isso, pretende-se a descrição desse processo e a construção de uma visão abrangente do desenvolvimento urbano e social na região estudada, considerando aspectos de um desenvolvimento que se proponha sustentável.

Foram utilizados dados secundários de diversas fontes, dentre os quais destacam-se relatórios e planos elaborados por órgãos atuantes no planejamento e na gestão urbana dessa região, dados demográficos e de composição socioeconômica. A consulta a Arquivos públicos proporcionou o levantamento de documentos históricos, mapas antigos, fotografias e relatos históricos sobre a fundação e o desenvolvimento de Belo Horizonte e de sua região metropolitana, incluindo a ocupação que lhe é pregressa.

Para considerações acerca da expansão da mancha urbana correspondente à RMBH, foram utilizados os mapeamentos do IBGE para Áreas Urbanizadas, datado de 2019, e a série histórica elaborada pelo MapBiomias, que mapeou as áreas urbanizadas no intervalo entre 1985 e 2022, utilizando uma abordagem robusta que integra imagens de satélite, técnicas avançadas de processamento de dados e algoritmos de aprendizado de máquina. A validação e o refinamento do processo neste último garantem a precisão e a relevância dos resultados, consistindo em ferramenta interessante para a análise da urbanização — neste caso, especificamente, na RMBH.

2 PRODUÇÃO SOCIAL DO ESPAÇO E URBANIZAÇÃO

“Os futuros não realizados são apenas ramos do passado: ramos secos.

— Você viaja para reviver o seu passado? — era, a esta altura, a pergunta do Khan, que também podia ser formulada da seguinte maneira: — Você viaja para reencontrar o seu futuro?

E a resposta de Marco:

— Os outros lugares são espelhos em negativo. O viajante reconhece o pouco que é seu descobrindo o muito que não teve e o que não terá.”

(Italo Calvino, em As cidades invisíveis)

A urbanização, enquanto processo, é um fenômeno interligado à produção social do espaço, a qual se traduz a partir das dinâmicas sociais, econômicas e políticas que, por sua vez, influenciam a formação e a organização dos espaços urbanos. A partir da perspectiva de que espaço urbano não é apenas um cenário estático, mas um produto das interações sociais e das relações de poder que se manifestam na vida cotidiana, são apresentados neste capítulo os principais conceitos e teorias que elucidam a dinâmica da urbanização, partindo da configuração prévia à industrialização e passando pela emergência do urbano até o atual contexto de sua constante expansão.

As bases teóricas e históricas apresentadas neste capítulo refletem, guardadas as devidas proporções, a realidade experimentada na RMBH, que dispõe de áreas ocupadas desde o período imperial e que agora estão incorporadas às dinâmicas metropolitanas, sendo, como um todo, resultado dos processos relativos à produção social do espaço e à urbanização descritos a seguir.

2.1 A Configuração Socioespacial Pré-Industrial

A organização espacial da humanidade, independentemente da denominação e do período a ela correspondente, pressupõe a existência de condições favoráveis à permanência e à sobrevivência da espécie, bem como sua adaptação a partir das técnicas disponíveis. A cidade consiste, assim, em uma “criação histórica particular; ela não existiu desde sempre, mas teve início num dado momento da evolução social [...]. Não existe por uma necessidade natural, mas uma necessidade histórica” (Benevolo, 2019, p. 12).

A descoberta do fogo em associação à sua dominação é considerada o primeiro acontecimento balizador da relação do ser humano com seu espaço, seguido pela agricultura, decorrente do anterior e a partir do qual o humano

[...] aumenta seu controle sobre a natureza (por meio da domesticação das plantas e animais) e assim o seu domínio sobre os espaços (por meio da guarda organizada das provisões em silos e celeiros, de apropriação intencional dos solos e da água, do ordenamento dos caminhos e localizações). Da combinação do fogo e da agricultura emergem os polos germinativos das civilizações com suas respectivas armaduras territoriais. E nasce propriamente o espaço. (Moreira, 2019, p. 156).

A construção geográfica da sociedade distingue-se em cada época da história, sendo possível determinar que

[...] durante longo tempo imperou o modo de vida rural das grandes civilizações. Depois veio a época intermediária do feudalismo agrário. Até que, com o aparecimento da indústria moderna nos séculos XVIII e XIX, a humanidade passa ao domínio de um modo de vida urbano. A fábrica, a cidade e o mercado substituem a fazenda, o campo e a relação de serventia, e sob essa forma surgem as condições do modo de trabalho e de vida de hoje. (Moreira, 2019, p. 155).

A distribuição dos incipientes polos civilizatórios por áreas com distintas propriedades físico-ambientais provocou a apreensão das técnicas relativas à interação entre o ser humano e a natureza de maneira desigual, condição que “aprofunda as diferenciações entre regiões e modos de vida, e torna assimétricos os intercâmbios e consorciamentos” (Moreira, 2019, p. 160). O progresso técnico dos instrumentos utilizados na produção agrícola, associado ao desenvolvimento de atividades mercantis, confere ao gênero agrícola uma diferenciação ainda mais determinante nas dinâmicas sociais, sobretudo a partir da aglomeração e do aumento vultoso do contingente populacional correspondente, processo que resultou na conformação de diversas comunidades. Ao descrever o processo tendo por referência, exclusivamente, o contexto europeu, destaca-se que

[...] a cidade aparece, então, centrando a rede de circulação constitutiva dos arcabouços territoriais, mas cada vez mais apartada, mesmo que num mundo ainda de dominância rural, da organicidade do campo. Seu nascimento e progressão indicam o efeito do estabelecimento da troca organizada na interatividade dos espaços, multiplicando-as entre os lugares [...]. (Moreira, 2019, p. 162).

No decorrer do tempo, sobretudo a partir do século XII, a relação cidade-campo se intensifica, ocasião a partir da qual a técnica, o espaço e a troca se interligam, resultando no surgimento do Estado moderno, interveniente basal na interação entre

as demais partes. A expansão comercial impulsiona, desde os primórdios, o aperfeiçoamento dos meios de transporte, levando à melhoria de estradas quando da utilização preponderante de hipomóvel, bem como ao desenvolvimento das técnicas de navegação que viabilizaram o transporte fluvial. Posteriormente, fez-se necessária a criação de companhias de comércio por parte dos Estados, com a finalidade de ordenar as articulações transcendentais ao território nacional correspondente, tendo as relações de troca se expandido para todas as direções e distâncias, sendo a evolução náutica — que permitiu maiores distâncias na navegação marítima — o grande instrumento (Moreira, 2019). A partir de então,

[...] os níveis locais deixam de ser referências únicas, numa acentuação da ruptura ambiental que se põe em movimento. Alarga-se o ecúmeno. Estende-se o universo de representação dos Estados com suas sociedades, e as configurações do espaço tornam-se mais complexas. (Moreira, 2019, p. 167).

Sabe-se que até o século XVI a realidade correspondia a “um mundo policêntrico e não capitalista. Diversas civilizações coexistiam, algumas com longas histórias, outras sendo formadas naquela época” (Mignolo, 2017, p. 3). Esse cenário foi alterado drasticamente com a especificidade de conquistas das civilizações ocidentais, sobretudo as europeias. Moreira destaca, quanto à formação da civilização europeia, que esta corresponde a

[...] uma civilização que evolui e se diferencia em progressão linear, em que as comunidades começam na forma atrasada da coleta, caça e pesca, evoluem com a domesticação e aclimação de plantas e animais para o pastoreio, em seguida para a agricultura [...]. Uma evolução linear. (Moreira, 2020, p. 18).

Tais conquistas, predecessoras ao advento da “modernidade” e dele condicionantes, apresentam a economia e a epistemologia como domínios proeminentes nas modificações observadas no âmbito da realidade social. O domínio econômico permitiu que a reprodução dos recursos do ocidente se desse indefinidamente, sendo este recorrentemente associado ao “colonialismo”; enquanto o segundo, o epistemológico, geralmente associado ao “Renascimento”, abrange, para além das questões estritamente relativas ao conhecimento humano, a ciência enquanto conhecimento e a arte enquanto significado (Mignolo, 2017). Walter Mignolo, ao falar acerca da ideia de “modernidade”, afirma que esta

Apareceu primeiro como uma colonização dupla, do tempo e do espaço. Estou também argumentando que a colonização do espaço e do tempo são os dois pilares da civilização ocidental. A colonização do tempo foi criada pela invenção renascentista da Idade Média, e a colonização do espaço foi criada pela colonização e conquista do Novo Mundo. No entanto, a modernidade

veio junto com a colonialidade: a América não era uma entidade existente para ser descoberta. Foi inventada, mapeada, apropriada e explorada sob a bandeira da missão cristã. (Mignolo, 2017, p. 4).

Enquanto parte dessa realidade social, destaca-se a condição do território das Américas, principalmente aquele atualmente correspondente ao Brasil, no qual os povos originários não desenvolveram uma evolução linear em fases (Moreira, 2020), comparativamente ao que fora experienciado no continente Europeu no mesmo período. Como mencionado anteriormente, o aprimoramento das técnicas náuticas possibilitou a realização das grandes navegações, sendo que, até o “século XVI, a exploração de além-mar está reservada às duas nações ibéricas, Espanha e Portugal” (Benevolo, 2019 [1983], p. 564), tendo sido atribuída ao último a ‘descoberta’ do Brasil no ano de 1500. Ressalta-se, portanto, que a produção social do espaço urbano brasileiro está necessariamente atrelada ao que ocorrera na Europa nas décadas finais do século XV e nas iniciais do século XVI, sendo o espaço urbano do Brasil condicionado e consequente das intervenções permanentes a partir de sua exploração enquanto colônia portuguesa. Com características distintas daquelas identificadas na civilização europeia, os indígenas do Brasil tinham as

[...] comunidades de aglomerado de aldeia como forma urbana e rural de sociabilidade e habitação, ao mesmo tempo. A agricultura não forma um momento evolutivo que se descola da coleta, da caça e da pesca para evoluir para uma fase agrícola-urbana de desenvolvimento, na qual a coleta, a caça e a pesca passariam a se integrar como complemento, residualmente. Aqui, as atividades formam-se em simultâneo num todo coletor-extrativo-agrícola-artesanal integrado, como uma mesma estrutura de vida. (Moreira, 2020, p. 19).

Quanto à organização espacial,

A forma de geografia que a colonização portuguesa implanta é a do arranjo de uma economia e sociedade de fundação mercantil-exportadora, em tudo a antítese da geografia do índio, mas em tudo também sagazmente incorporadora da experiência geoambiental deste. Do que, ao fim, resulta um híbrido. Híbrido que a colonização portuguesa cria desespacializando as comunidades indígenas e espacializando a grande propriedade sesmial-privada do colono, num proveito dos grandes e pequenos traços de arrumação do espaço indígena. (Moreira, 2020, p. 21).

De volta à conjuntura europeia, as configurações equivalentes ao modo de sua organização social alcançam o ápice quando da primeira e da segunda revoluções industriais — respectivamente, em meados do século XVIII e do século XIX. Nesse sentido, “mobilizando produtos e mercados, a revolução industrial transforma, integra recursos e lugares, e reorganiza segunda sua escala técnica a paisagem do espaço

de todo o planeta” (Moreira, 2019, p. 167). A civilização feudal e a burguesa europeia, a partir do desenvolvimento de método de produção baseado no cientificismo, denominado industrial, foram sucedidas pela civilização da qual fazemos parte, a civilização industrial (Benevolo, 2019).

O processo de industrialização se relaciona diretamente com o período caracterizado como de intensa transformação e expansão econômica, compreendido entre 1848 e 1870 (Hobsbawm, 2007), no qual a criação de um mundo expandido, tornado capitalista, viabilizou-se, principalmente, a partir da invenção da estrada de ferro e da criação do telégrafo, que possibilitaram, respectivamente, a ampliação do território no qual se desenvolviam as relações socioeconômicas propriamente ditas, bem como a transmissão de informações entre as diferentes porções desse território. Tais mudanças, relacionadas e possibilitadas pela industrialização da produção, incidiram, conseqüentemente, no âmbito da sociedade e do espaço por esta ocupado, dada a relação intrínseca entre ambos. Referidas transformações resultariam, por sua vez, em um fenômeno identificado por Lefebvre (1999) como *urbano*, ou sociedade urbana.

2.2 A Revolução Industrial e a Emergência do Espaço Urbano

O fenômeno urbano pode ser compreendido mediante análise do eixo proposto por Lefebvre em *A revolução urbana*, o qual apresenta a ausência de urbanização e a urbanização completa como diametralmente opostas. Insta ressaltar que esse eixo tem por característica ser, simultaneamente, espacial e temporal. Considerando essa hipótese, propõe-se como ponto de partida, correspondente à ausência de urbanização, a cidade política — ordem, ordenação e poder — e as aldeias a esta subordinadas, ainda que estas últimas remontem a período anterior. A partir da intensificação das trocas comerciais e da conseqüente centralidade conferida à praça do mercado, passa-se à cidade mercantil, por meio da qual “a troca comercial torna-se *função* urbana; essa função fez surgir uma *forma* e, em decorrência, uma nova *estrutura* do espaço urbano” (Lefebvre, 1999, p. 23). A contar desse momento, observa-se que “o peso da cidade no conjunto social torna-se tal que o próprio conjunto desequilibra-se” (Lefebvre, 1999, p. 23). Esse acontecimento inverte a lógica entre as heterotopias equivalentes à cidade e ao campo, tornando-os opostos, e não mais, respectiva e necessariamente, subalterno e primaz. O momento subsequente corrobora, a partir do racionalismo, a priorização do urbano e o surgimento da *imagem*

da cidade, gerando uma “inflexão da realidade social para o urbano” (Lefebvre, 1999, p. 25). A referida inflexão, resultado do crescimento do capital comercial, antecede a iminência do capital industrial, que resultará, por sua vez, na cidade industrial.

No que diz respeito à cidade industrial, não obstante a sua denominação, tem-se, inicialmente, a indústria associada à ausência da realidade urbana, ligada à não cidade (Lefebvre, 1999). A locação desta última se dava, inicialmente, em função de recursos naturais — como, por exemplo, carvão e água, enquanto fontes de abastecimento e energia, metais e têxteis como matérias-primas —, além de acesso a reservas de mão de obra, sendo sua aproximação com a cidade propriamente dita resultado da necessidade da primeira de se relacionar com os mercados e com os capitais e com os capitalistas. Ao mesmo tempo e para além do intuito de se relacionar com os mercados, a proximidade entre a indústria e a cidade possibilitou que a primeira se valesse da mão de obra existente em abundância na segunda, sendo possível, ainda, o alcance de cidades preexistentes e a constituição de novas cidades (Lefebvre, 1999). Tem-se, portanto, a conquista da cidade pela não cidade, a qual acaba por “penetrá-la, fazê-la explodir, e, com isso estendê-la desmesuradamente, levando à urbanização da sociedade” (Lefebvre, 1999, p. 25). A zona crítica, posterior ao ponto de inflexão do eixo urbano proposto pelo autor e resultado do processo de industrialização, anunciada e precedida pela cidade industrial, advém do processo histórico denominado implosão-explosão, ou seja,

[...] a enorme concentração (de pessoas, riquezas, de coisas e de objetos, de instrumentos, de meios e de pensamento) na realidade urbana, e a imensa explosão, a projeção de fragmentos múltiplos e disjuntos (periferias, *subúrbios*, residências secundárias, satélites etc.). (Lefebvre, 1999, p. 26).

Essa constatação permite afirmar que “a concentração da população acompanha a dos meios de produção” (Lefebvre, 1999, p. 17). Ocorre, a partir dessa fase, uma limitação da realidade urbana, ainda em formação, uma vez que esta,

[...] antes de nascer e se afirmar, se vê reduzida, de um lado pelo *rural* e, de outro, pelo *cotidiano* industrial, *cotidianamente* submetida às exigências das empresas e tratada conforme a racionalidade empresarial. Trata-se de uma redução, ao mesmo tempo social e mental, de um lado, à trivialidade e, de outro, à especialidade. Em poucas palavras: o urbano reduz-se ao industrial. (Lefebvre, 1999, p. 38).

A realidade urbana se torna, então, causa e razão de si mesma, e suscita o seguinte:

Pode-se definir a realidade urbana como uma “superestrutura”, na superfície da estrutura econômica, capitalista ou socialista? Como um simples resultado do crescimento e das forças produtivas? Como uma modesta realidade, marginal em relação à produção? Não! A realidade urbana modifica as relações de produção, sem, aliás, ser suficiente para transformá-las. Ela torna-se força produtiva, como a ciência. O espaço e a política do espaço “exprimem” as relações sociais, mas reagem sobre elas. Bem entendido, se há uma realidade urbana que se afirma e se confirma como dominante, isso só se dá através da *problemática urbana*. (Lefebvre, 1999, p. 27).

Assim sendo, e considerando a globalização do capital industrial, tem-se que a *problemática urbana*, bem como a prática que lhe é associada e a sociedade desta resultante, ainda de acordo com Lefebvre (1999), também se impõem à escala mundial. Destaca-se, no entanto, que a imposição da lógica urbana passa pela adequação às mais distintas realidades coexistentes sob a lógica do sistema capitalista, o qual configura centros e periferias em todas as escalas de análise, fazendo com que a experimentação da *problemática urbana*, em si, seja desigual, tanto no que se refere à materialidade quanto à temporalidade.

A sociedade urbana, resultante da urbanização completa, que nasce da industrialização e a sucede, se desenvolve enquanto um processo e uma práxis, estando o termo “sociedade urbana” relacionado, especificamente, à indispensabilidade teórica, não sendo

[...] simplesmente de uma apresentação literária ou pedagógica, nem de uma formalização do saber adquirido, mas de uma elaboração, de uma pesquisa, e mesmo de uma formação de conceitos. Um movimento do pensamento em direção a *um certo concreto* e talvez *para o concreto* se esboça e se precisa. Esse movimento, caso se confirme, conduzirá a uma prática, a *prática urbana*, apreendida ou re-apreendida. (Lefebvre, 1999, p. 18).

Essa prática corresponderá, necessariamente, à produção de um espaço equivalente a essa sociedade, no e pelo meio do qual esta última se reproduzirá e reproduzirá o capital a ela inerente. O espaço passa, portanto, a evidenciar as relações de produção modificadas e a exprimir as relações sociais consequentes destas últimas. Os resultados do estabelecimento de relações complexas se fazem espacialmente legíveis, uma vez que as desigualdades delas advindas são projetadas no território (Lefebvre, 1999). A cidade, enquanto “o produto de uma dupla socialização: a das condições gerais da produção e a do espaço” (Lojkin, 1981, p. 154), apresenta, espacial e materialmente, os efeitos de aglomeração urbana, podendo estes ser úteis (produzidos pelos meios de circulação e de consumo concentrados na cidade) ou apenas produtos indiretos, relacionados aos meios de

produção ou de reprodução (resultado de ações sociais combinadas de agentes urbanos individuais).

2.3 A Sociedade Contemporânea e a Metropolização

Pode-se afirmar que as cidades consistem na “combinação de infraestruturas em parte indissociáveis, estreitamente complementares, que forneceriam uma base indispensável às diferentes atividades” (Lojkine, 1981, p. 158), englobando fatores imprescindíveis para a evolução econômica, sendo elas as infraestruturas de formação, socioculturais e econômicas. O capitalismo, no entanto, promove a dissociação entre as condições gerais de produção diretamente necessárias à sua reprodução e aquelas dispensáveis a esse fim, promovendo “uma mutilação, um desmantelamento constante dos valores de uso coletivo, indivisíveis do ponto de vista das forças produtivas” (Lojkine, 1981, p. 162).

Como consequências espaciais urbanas da globalização, tem-se, em função das reformulações neoliberais e produtivas — causas da precarização e da degradação da vida social —, a concentração de funções nos grandes centros urbanos. Observa-se, portanto, que o desenvolvimento econômico e a fragmentação social estão amplamente relacionados, uma vez que o êxito econômico vem sempre acompanhado dos mais violentos contrastes e conflitos sociais (Preteceille, 1994). As grandes cidades se tornam detentoras de grandes contrastes sociais, características que se estendem também às demais cidades que, em âmbito nacional ou regional, estão a estas subordinadas. Lefebvre (199, p. 17) destaca que

[...] crescimento econômico, industrialização, tornados ao mesmo tempo causas e razões supremas, estendem suas consequências ao conjunto dos territórios, regiões, nações, continentes.

Essa condição é corroborada por Castells (2005) ao propor que o espaço e o tempo estão sendo transformados sob o efeito combinado do paradigma da tecnologia da informação e das formas e dos processos sociais induzidos pelo processo atual de transformação histórica. Apresenta-se, a partir da intrincada relação entre tecnologia, sociedade e espaço, uma organização espacial definida como o espaço de fluxos. Assim como observado nos primórdios do sistema capitalista, o avanço das telecomunicações, bem como dos transportes, estabelece um novo modelo espacial, devido à possibilidade de dispersão e concentração geográfica de quaisquer

atividades a serem desempenhadas. No entanto, apesar de visualmente próximas, as diferentes cidades viabilizadas por esse modelo consistem em constelações descontínuas de fragmentos espaciais, peças funcionais e segmentos sociais, o que permite que elas estejam externamente conectadas às redes globais e internamente desconectadas de sua materialidade local (Castells, 2005). “A globalização dos lugares participa, portanto, de uma desrealização do mundo”, porém tem-se a realidade de que “o lugar qualquer não é somente virtual, ele tem uma parte de realidade, a realidade física do lugar qualquer. Coisa que não é indiferente, uma vez que a valorização do Virtual esquece que não é possível viver num lugar qualquer” (Mongin, 2009, p. 236).

Entretanto, dada a imprescindibilidade de se considerar a característica material do espaço, associada à difusão espacial das atividades, das funções e dos grupos, observa-se a constituição de uma nova forma espacial, denominada região metropolitana (Castells, 2020). A principal distinção entre essa organização socioespacial e qualquer outra que considere, essencialmente, aspectos associados ao aumento de dimensão e da densidade dos aglomerados urbanos se dá, para além da difusão espacial anteriormente mencionada, a partir de “sua interdependência segundo uma dinâmica social amplamente independente da ligação geográfica” (Castells, 2020, p. 53). Corroborando a constatação de que uma análise com intuito de caracterização do que seriam regiões metropolitanas extrapola a simples verificação da extensão territorial para caracterização, Lévy (1994, p. 290, *apud* Mongin, 2009, p. 195) indica que “a metropolização tende a substituir a justaposição de territórios intraurbanos e redes intraurbanas por espaços metropolitanos que coadunam na mesma área urbana territórios e redes”.

Partindo dessa lógica, passa-se a considerar como urbanização o equivalente à disseminação do sistema de valores, atitudes e comportamentos inerentes à denominada “cultura urbana”, a qual “trata-se, de fato, do sistema cultural característico da sociedade industrial capitalista” (Castells, 2020, p. 37). Inclusive, Lefebvre (1999, p. 17), ao tratar da proliferação do tecido urbano, aponta que “estas palavras, ‘o tecido urbano’, não designam, de maneira restrita, o domínio edificado nas cidades, mas o conjunto das manifestações do predomínio da cidade sobre o campo”.

O aumento exponencial das aglomerações urbanas, inerente à urbanização da sociedade, especialmente a partir da industrialização, desencadeou diversos

problemas. Os então denominados *problemas urbanos* resultavam das condições higiênico-ambientais e de moradia, e incidiam, preponderantemente, sobre a classe trabalhadora no século XIX. A industrialização culmina, portanto, na constituição da *cidade industrial*, caracterizada por Lefebvre (1999, p. 26) como “uma cidade informe, uma aglomeração parcamente urbana, um conglomerado, uma ‘conurbação’”. Como alternativa à utilização do substantivo “cidade”, visto seu caráter definido e definitivo, Lefebvre sugere o termo *fenômeno urbano*, ou, simplesmente, *urbano*, o qual se define “não como realidade acabada, situada, em relação à realidade atual, de maneira recuada no tempo, mas, ao contrário, como horizonte, como virtualidade iluminadora” (Lefebvre, 1999, p. 28). Com desígnio inicial de solução da miscelânea espacial estabelecida entre o urbano e o industrial, quando da incipiência do primeiro enquanto fenômeno, é constituído “um pseudoconceito do urbano, a saber, o *urbanismo*, isto é, aplicação da racionalidade industrial e evacuação da racionalidade urbana” (Lefebvre, 1999, p. 48).

Lefebvre (1999, p. 140) define o urbanismo como a atividade que “traça a ordenação dos estabelecimentos humanos no território com traços de pedra, de cimento ou de metal”, a qual “pretende dominar e submeter à sua ordem o processo de urbanização, assim como a prática urbana”. Permanece, no entanto, esse ímpeto organizador na constituição do urbanismo moderno, o qual atende a “uma intenção precipuamente reformadora de higienizar e de sanear os ambientes malsãos, a partir de uma visão liberal dual maniqueísta que identificava o belo com o progresso, a modernidade e as riquezas, e o feio com o atraso e a miséria” (Limonad, 2015, p. 74). Costa (2015, p. 22) destaca que “este urbanismo representava, sem dúvida, avanços importantes para o tratamento dos chamados problemas urbanos de então e [...] fica clara também a dimensão política, para além da técnica, das iniciativas de urbanismo”.

Ainda que se tenha uma compreensão de que planejamento urbano e urbanismo sejam a mesma coisa, uma vez que operam em relação ao fenômeno urbano, deve-se destacar que o segundo está restringido à forma e à materialidade propriamente ditas, enquanto o primeiro as excede (Limonad, 2015). O urbanismo se caracteriza por ser “uma modalidade de planejamento físico (*blueprint planning*) que privilegia o plano, a forma urbana e o desenho urbano, e que, por conseguinte, tem sua ênfase maior no resultado final, predefinido e preestabelecido pelo urbanista” (Limonad, 2015, p. 76). O planejamento urbano, por sua vez, “demarca uma ruptura,

um rompimento com o liberalismo e com a política do capitalismo competitivo, por atribuir ao Estado um protagonismo essencial na produção do espaço para garantir as condições gerais de reprodução do capital” (Limonad, 2015, p. 75).

O Estado, como protagonista, tanto na modalidade tecnocrata quanto na condução do processo participativo (Tonucci, 2012), no percurso do planejamento urbano, deve ser compreendido sobretudo em função da sociedade cujos dissensos intermedeia, representados pelo conflito entre opressores e oprimidos, os quais, no contexto da sociedade capitalista, correspondem, respectivamente, à burguesia e ao proletariado (Engels, 2019). Esse Estado

[...] de modo algum é um poder imposto de fora à sociedade; tampouco é “a efetividade da ideia ética”, “a imagem e a afetividade da razão” [...]. É, muito pelo contrário, um produto da sociedade em determinado estágio de desenvolvimento; é a admissão de que essa sociedade se enredou em uma contradição insolúvel consigo mesma, cindiu-se em antagonismos irreconciliáveis e é incapaz de resolvê-los. Porém, para que esses antagonismos, essas classes com interesses econômicos conflitantes, não consumam a sociedade e a si mesmos em uma luta infrutífera, tornou-se necessário um poder que aparentemente está acima da sociedade e visa abafar o conflito, mantê-lo dentro dos limites da “ordem”; e esse poder, que é oriundo da sociedade, mas colocou-se acima dela e tornou-se cada vez mais estranho a ela, é o Estado. (Marx; Engels, 2019, p. 157).

Poulantzas (1980), ao se dedicar à compreensão da vinculação entre a referida luta de classes e a institucionalidade do Estado, ressalta que este último desempenha principalmente a tarefa de *organização*, em especial frente à burguesia, instaurando-a como politicamente dominante. O estabelecimento dessa política do Estado se dá, ainda segundo Poulantzas (1980, p. 147), a partir da compreensão deste “como uma relação, mais exatamente como a condensação material de uma relação de forças entre classes e frações de classe, tal como ela expressa, de maneira sempre específica, no seio do Estado”, ressaltando o caráter material e específico dessa relação. Destaca-se, dada tal constatação e relacionando-a ao contexto urbano, que “a natureza política do planejamento, em que as decisões são tomadas de cima para baixo, tende a atender aos interesses hegemônicos a uma representação do espaço das classes dominantes” (Limonad, 2015, p. 98). Tais condição e relação estabelecidas entre o Estado e o planejamento urbano protagonizado pelo primeiro é corroborada mediante a constatação de que

[...] o Estado surgiu da necessidade de manter os antagonismos de classe sob controle, mas dado que surgiu, ao mesmo tempo, em meio ao conflito dessas classes, ele é, via de regra, Estado da classe mais poderosa, economicamente dominante, que se torna também, por intermédio dele, a

classe politicamente dominante e assim adquire novos meios para subjugar e espoliar a classe oprimida. (Marx; Engels, 2019 [1884], p. 158).

No que concerne à espoliação da classe oprimida, cabe evidenciar a ocorrência do processo no que se refere também à condição urbana, enquanto parte desse universo de espoliação estrutural. O processo de espoliação urbana consiste especificamente no

[...] somatório de extorsões que se opera através da inexistência ou precariedade de serviços de consumo coletivo que se apresentam como socialmente necessários em relação aos níveis de subsistência e que agudizam ainda mais a dilapidação que se realiza no âmbito das relações de trabalho. (Kowarick, 1979; p. 59)

Kowarick (1979) postula que a organização populacional no espaço das cidades representa o reflexo da condição social de seus habitantes. Desse modo, a segregação imperante no que se refere aos aspectos econômicos é espacialmente reproduzida. Há, ainda, o caráter fundamental do papel representado pelo Estado no referido processo, uma vez que ele é responsável “por manter a ‘ordem social’ necessária à realização de um determinado ‘modelo’ de acumulação” (Kowarick, 1979, p. 59). Destaca-se que

[...] a *espoliação urbana* não é apenas outra faceta do trabalho pauperizado. Ela decorre, convém insistir, do processo de acumulação do capital mas também da dinâmica das lutas e reivindicações em relação ao acesso à terra, habitação e bens de consumo coletivo. Dessa forma, a questão fundamental reside na capacidade dos vários grupos e camadas sociais pressionar e obter do Estado esses elementos básicos para sua sobrevivência nas cidades. (Kowarick, 2000, p. 23).

A partir dessa conjuntura que é inerente ao sistema capitalista e, portanto, passível em toda qualquer sociedade a este correspondente — desde que resguardadas as devidas particularidades de cada contexto —, tem-se a eclosão de uma crise urbana que “provém da crescente incapacidade da organização social capitalista para assegurar a produção, distribuição e gestão dos meios de consumo coletivo necessários à vida cotidiana” (Castells, 1980, p. 20), dentre os quais se destaca a imprescindibilidade da moradia, sobretudo para reprodução social da força de trabalho. O desdobramento dessa crise no que se refere ao ambiente construído pode condicionar uma percepção tendenciosa e errônea de ineficácia ou inexistência de planejamento urbano, principalmente nas periferias, equivalente a aglomerados distantes dos centros e majoritariamente carentes de alguma infraestrutura. Uma vez que a condição social dos habitantes determina a distribuição da população no espaço

e, assim, são reforçadas desigualdades sociais existentes, confere-se ao termo “periferia” uma noção de marginalização ou exclusão social. Ainda sobre esse termo, não obstante a utilização inicial em referência às áreas marginais da cidade, entendida como uma conceituação meramente espacial, é possível afirmar que, com o desenvolvimento de processos sociais e urbanos, o termo se assumiu como conceito político, referindo-se a “relações de dependência mútua — a produções sociais do espaço — nas quais as partes componentes definem umas às outras por meio de mecanismos de dominação e resposta” (Holston, 2013, p. 199). A composição e a consequente consolidação, ou não, das ditas periferias, equivalentes aos bairros populares e às regiões que concentram o contingente populacional identificado como proletariado, “têm sido — e ainda são — fortemente constituídas e permanentemente mediadas pelo Estado” (Rolnik, 2017, p. 180). Evidencia-se, desse modo, que

[...] instabilidade, irresolução e temporariedade são as chaves para entender a forma como as exceções vão se construindo politicamente nas cidades, marcando indelevelmente os bairros populares pela ambiguidade da situação de “margem”. (Rolnik, 2017, p. 185).

O espaço urbano é, dessa maneira, o espaço da contradição, uma vez que se apresenta indeterminadamente como concentrado e poli(multi)cêntrico, provisionado de sua própria contradição, do possível e, também, do impossível (Lefebvre, 1999). Nesse sentido, Costa (2015) propõe dois enfoques acerca do modo de produção adotado na América Latina, incluindo o Brasil, entre os anos de 1960 e 1970, sobretudo quanto à periferização da classe trabalhadora nos grandes aglomerados urbanos. A primeira abordagem, alusiva a um entendimento dualista,

[...] relacionava o problema da pobreza urbana na América Latina diretamente à questão da inserção da economia desse subcontinente, dos anos de 1950 em diante, no processo dependente de industrialização, caracterizado pela produção capital-intensiva, poupadora de mão de obra e controlada pelos grandes monopólios internacionais. (Costa, 2015, p. 26).

Em suma, entende-se, nessa abordagem em relação ao desenvolvimento econômico latino-americano, que “as características de tal industrialização deram origem a uma população marginal em termos ocupacionais [...] que estava largamente concentrada nas maiores aglomerações urbanas” (Costa, 2015, p. 26).

A segunda abordagem, por sua vez, “argumentava que a economia não era dual, mas uma só, de forma que cada uma de suas ‘partes’ estava articulada ao todo e servindo de alguma forma à expansão do capital” (Costa, 2015, p. 26). O autor ainda destaca que, “apesar da aparente desordem, o processo de crescimento urbano era

governado por uma lógica, aquela do desenvolvimento capitalista em formações sociais periféricas” (p. 30).

Constituiu-se, então, o espaço urbanizado a partir das demandas imputadas ao Estado com vistas a atender não só à produção industrial, mas também às necessidades da reprodução coletiva da força de trabalho (Monte-Mór, 2006), promovendo, conseqüentemente, as condições necessárias à reprodução e à acumulação capitalista. O espaço urbano é, portanto, “um produto social, resultado de ações acumuladas através do tempo, e engendradas por agentes que produzem e consomem o espaço” (Corrêa, 1989, p. 11), dos quais o Estado é parte. Além do Estado, Corrêa (1989, p. 12) identifica outros quatro agentes envolvidos na produção do espaço, a saber: os proprietários dos meios de produção, sobretudo os grandes industriais; os proprietários fundiários; os promotores imobiliários; e os grupos sociais excluídos.

Com relação aos proprietários dos meios de produção, abarcando ainda grandes empresas comerciais, o território urbano cumpre duas funções: inicialmente, a de suporte físico para desenvolvimento das atividades inerentes ao propósito industrial/comercial, mas também a de corresponder aos atributos locacionais necessários e específicos a essas atividades. Os proprietários fundiários, por sua vez, são agentes essencialmente interessados no valor de troca da terra, em detrimento do seu valor de uso, o que faz com que busquem obter maior rentabilidade fundiária a partir de suas propriedades. O grupo correspondente aos promotores imobiliários compreende agentes que operacionalizam incorporações, financiamentos, estudos técnicos, edificação de imóveis e comercialização ou transformação do capital-mercadoria em capital-dinheiro (Corrêa, 1989). Com isso, são desencadeadores do surgimento de outros tipos de agentes, quer produtores ou consumidores dos espaços previamente produzidos, para, então, comercializados.

Considerando a mercantilização do espaço urbano, combinada às diferenças sociais inerentes ao capitalismo, tem-se, necessariamente, a constituição de grupos sociais excluídos, que se tornam, muitas vezes, autoprodutores dos espaços indispensáveis à sua própria reprodução e sobrevivência, como a habitação. Por fim, destaca-se a atuação do Estado enquanto agente produtor do espaço urbano, não apenas e simplesmente como regulador do uso e da ocupação do solo, mas responsável pelo planejamento e pela gestão do território urbano, ressaltando que

“sua atuação tem sido complexa e variável tanto no tempo como no espaço, refletindo a dinâmica da sociedade da qual é parte constituinte” (Corrêa, 1989, p. 24). O Estado pode ser considerado como agente multifacetado, assumindo, a depender da condição, atuação equivalente à de um “grande industrial, consumidor de espaço e de localizações específicas, proprietário fundiário e promotor imobiliário”, porém, “é através da implantação de serviços públicos [...], interessantes tanto às empresas como à população em geral, que a atuação do Estado se faz de modo mais corrente e esperado” (Corrêa, 1989, p. 24).

Cabe ressaltar, nesse sentido, que o Estado capitalista conta com uma gama complexa e diversificada de ações possíveis enquanto produtor do espaço urbano, as quais não se efetivam ao acaso, como apontado por Corrêa (1989), que acrescenta que, além de não se efetivarem casualmente, essas ações tampouco se processam

[...] de modo socialmente neutro, como se o Estado fosse uma instituição que governasse de acordo com uma racionalidade fundamentada nos princípios de equilíbrio social, econômico e espacial, pairando acima das classes sociais e de seus conflitos. Sua ação é marcada pelos conflitos de interesses dos diferentes membros da sociedade de classes, bem como das alianças entre eles. Tende a privilegiar os interesses daquele segmento ou segmentos da classe dominante que, a cada momento, estão no poder. (Corrêa, 1989, p. 26).

A identificação e a caracterização da ação estatal na produção do espaço urbano coadunam com o que fora observado e registrado por Poulantzas (1980) acerca do papel organizacional assumido pelo Estado no domínio da sociedade capitalista. No geral, essa sociedade, organizada em classes, tem o Poder Público como organizador e representante da(s) classe(s) dominante(s). Ademais, como um grau extra de complexidade da atuação estatal na produção do espaço urbano, deve-se considerar, ainda, sua representação em diferentes esferas político-administrativas — que, no Brasil, se resumem aos âmbitos municipal, estadual e federal.

Não obstante a distinção das referidas esferas do poder no modelo de democracia experienciado no Brasil, bem como o estabelecimento de suas atribuições, considerando, ainda, a eventual cooperação entre estas, a autonomia municipal impõe um desafio contundente ao planejamento e à gestão urbanos em regiões metropolitanas, incidindo, conseqüentemente, na produção do espaço urbano que lhes são correspondentes. Dada a condição apontada por Mumford (2004, p. 587), de que “a forma da metrópole é, pois, sua disformidade, assim mesmo como seu alvo é sua própria expansão sem alvo”, ocorre a conurbação do tecido urbano. Esse

processo constitui um novo tipo de cidade, referente a uma área metropolitana contínua, podendo ser entendida como “uma única cidade sob os pontos de vista físico-territorial, econômico e social, por mais que ela esteja retalhada em vários municípios” (Villaça, 2011, p. 233).

Assim, tem-se que “os espaços metropolizados são espaços que assumem aspectos e características similares, mesmo que em menor escala, aos da metrópole” (Lencioni, 2017, p. 43), mesmo que disponham de áreas urbanas dispersas, as quais podem ter sido criadas por meio de ações especificadas de planejamento urbano, impetradas pelo Estado, ou serem colocadas nessa condição em função do desenvolvimento ampliado de região adjacente, sem que, com isso, tenha havido a incorporação do tecido urbano preexistente. A metropolização “desenvolve-se em diversas escalas territoriais, mas preferencialmente incide e contribui para a conformação da metrópole difusa, da metrópole dispersa” (Lencioni, 2017, p. 48), quer pela criação de novas áreas afastadas do centro, quer pela necessidade de parte da população de ocupar áreas igualmente, ou mais, afastadas em função do valor das propriedades disponíveis ao assentamento humano, constituindo as periferias urbanas.

O termo “periferia” no Brasil era usado para se referir às áreas nas margens de uma cidade e passou a ser, a partir da década de 1960, “uma forma popular de designar os assentamentos de pessoas além do perímetro de serviços urbanizados e de infraestrutura da cidade” (Holston, 2013, p. 198). Discursos posteriores levaram à homogeneização do conceito acerca desses assentamentos, resultando no entendimento que de

[...] a noção de periferia não se refere ao espaço externo excluído do capitalismo em que as subclasses supostamente existem. Refere-se, sim, a relações de dependência mútua — a produções sociais do espaço — nas quais as partes componentes definem umas às outras por meio de mecanismos de dominação e resposta. (Holston, 2013, p. 199).

Tem-se, dessa forma, a indissociabilidade entre centro e periferia, condição altamente perceptível na composição das regiões metropolitanas brasileiras, pois a metropolização, ainda que contribua para a homogeneização do espaço, “intensifica sua fragmentação e altera a hierarquia entre os lugares. Além disso, se faz acompanhar ou induz ao desenvolvimento de infraestruturas” (Lencioni, 2017, p. 55), sendo estas inerentes à sua dispersão.

Nas regiões metropolitanas brasileiras, a relação entre centro e periferia é marcada por uma dinâmica de interdependência e desigualdade. O centro urbano geralmente concentra infraestrutura de qualidade, serviços essenciais, oportunidades de emprego e atividades culturais. Por sua vez, a periferia, que muitas vezes cresce de forma desordenada, enfrenta desafios como falta de infraestrutura adequada, serviços públicos deficientes e menor acesso a empregos formais. Essa disparidade resulta em fluxos diários significativos de pessoas da periferia para o centro, exacerbando problemas sociais e reforçando as muitas desigualdades socioeconômicas existentes. Ademais, essa relação reitera a interdependência entre as periferias e seu respectivo centro.

A RMBH, assim como outras regiões metropolitanas, exemplifica essa condição, sendo marcada por diversas dinâmicas socioeconômicas e, portanto, espaciais e urbanas. Referidas dinâmicas refletem as disparidades e interdependências entre suas áreas. Belo Horizonte, município-sede da RMBH, concentra a maior parte da infraestrutura urbana, dos serviços públicos e das atividades comerciais e culturais. A periferia, por sua vez, inclui municípios afastados, sobretudo em função da expansão urbana e do crescimento populacional que levou à ocupação de áreas mais distantes. Essa configuração resulta em uma forte interdependência entre o centro e a periferia, além de reforçar as desigualdades, uma vez que a disparidade entre as regiões conduz à exclusão social e econômica das populações periféricas.

3 A METRÓPOLE BELO-HORIZONTINA CONTEMPORÂNEA E AS ESPECIFICIDADES DO VETOR LESTE

“Se ao aterrissar em Trude eu não tivesse lido o nome da cidade escrito num grande letreiro, pensaria ter chegado ao mesmo aeroporto de onde havia partido. Os subúrbios que me fizeram atravessar não eram diferentes dos da cidade anterior, com as mesmas casas amarelinhas e verdinhas. Seguindo as mesmas flechas, andava-se em volta dos mesmos canteiros das mesmas praças. As ruas do centro exibiam mercadorias, embalagens, rótulos que não variavam em nada. Era a primeira vez que eu vinha a Trude, mas já conhecia o hotel em que por acaso me hospedei; já tinha ouvido e dito os meus diálogos com os compradores e vendedores de sucata; terminara outros dias iguais àquele olhando através dos mesmos copos os mesmos umbigos ondulantes.

Por que vir a Trude, perguntava-me. E sentia vontade de partir.

— Pode partir quando quiser — disseram-me —, mas você chegará a uma outra Trude, igual ponto por ponto; o mundo é recoberto por uma única Trude que não tem começo nem fim, só muda o nome no aeroporto.”

(Italo Calvino, em *As cidades invisíveis*)

Partindo da conceituação e das demais ponderações acerca do espaço urbano, de sua produção e de seu planejamento, bem como de suas redes na conjuntura atual, faz-se clara a definição dada pelo Estatuto da Metrópole, instituído pela Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015, para a metrópole brasileira:

[...] espaço urbano com continuidade territorial que, em razão de sua população e relevância política e socioeconômica, tem influência nacional ou sobre uma região que configure, no mínimo, a área de influência de uma capital regional, conforme os critérios adotados pela Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE. (Brasil, 2015).

A metrópole e sua respectiva aglomeração urbana, correspondente à “unidade territorial urbana constituída pelo agrupamento de 2 (dois) ou mais Municípios limítrofes, caracterizada por complementaridade funcional e integração das dinâmicas geográficas, ambientais, políticas e socioeconômicas” (Brasil, 2015), configurariam, idealmente, uma região metropolitana. O IBGE (2020), no Estudo de Regiões de Influência das Cidades – REGIC, ao estruturar a rede urbana brasileira, determina a hierarquia dos centros urbanos, sendo a metrópole a mais importante delas, e delimita as regiões de influência associadas a tais centros. Nesse contexto, para análise e

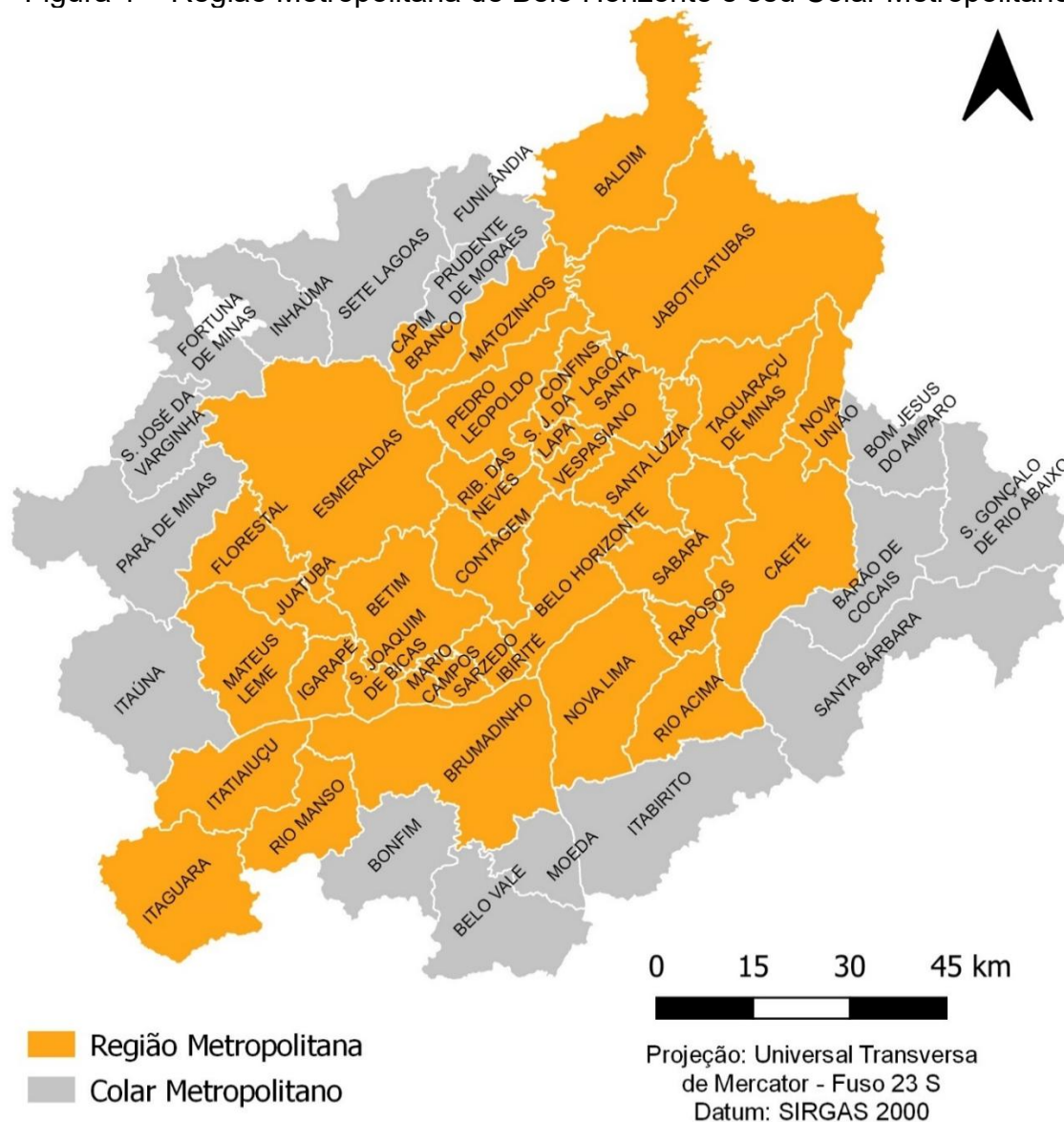
exposição dos resultados do REGIC, utiliza-se a unidade urbana equivalente ao conjunto formado por Municípios e Arranjos Populacionais, sendo este último “o agrupamento de dois ou mais municípios onde há uma forte integração populacional devido aos movimentos pendulares para trabalho ou estudo, ou devido à contiguidade entre as manchas urbanizadas principais” (IBGE, 2016, p. 22).

Independentemente da relevância no contexto mundial ou nacional, ressalta-se que “as Metrôpoles são as cabeças de rede, os elos finais da rede urbana, de modo que todos os centros urbanos do País terminam por se direcionar a uma Metrôpole direta ou indiretamente” (IBGE, 2020, p. 76). Tem-se, assim, a iminência e a influência dos municípios categorizados como Metrôpole no contexto do qual fazem parte, não apenas no que diz respeito aos seus confrontantes ou àqueles mais próximos, integrantes do respectivo arranjo populacional, mas também para outras cidades que fazem parte da rede urbana brasileira. Belo Horizonte, capital do estado de Minas Gerais, constitui-se como uma das doze metrôpoles brasileiras, caracterizadas em função do “grande porte e por fortes relacionamentos entre si, além de, em geral, possuírem extensa área de influência direta” (IBGE, 2020). Tal classificação indica, ainda, que Belo Horizonte é uma capital que se configura como centralidade de gestão do território, além de ser, especificamente, a metrôpole que apresenta maior população, com mais de 5,2 milhões de pessoas residentes em seu arranjo populacional (IBGE, 2020). Especificamente no caso de Belo Horizonte, os municípios que integram seu arranjo populacional não correspondem à totalidade daqueles que integram sua região metropolitana formalmente instituída, conforme descrição apresentada na sequência.

A RMBH, instituída na década de 1970, constituía-se, inicialmente, dos municípios de: Belo Horizonte propriamente dito; Betim; Caeté; Contagem; Ibité; Lagoa Santa; Nova Lima; Pedro Leopoldo; Raposos; Ribeirão das Neves; Rio Acima; Sabará; Santa Luzia; e Vespasiano (BRASIL, 1973) — conforme estabelecido no art. 1º, § 2º, da Lei Complementar Federal nº 14, de 8 de junho de 1973, que instituiu, ainda, as regiões metropolitanas de São Paulo, Porto Alegre, Recife, Salvador, Curitiba, Belém e Fortaleza. Sua conformação atual, apresentada na Figura 1, conta com vinte municípios além dos quatorze mencionados anteriormente — a saber: Baldim; Brumadinho; Capim Branco; Confins; Esmeraldas; Florestal; Igarapé; Itaguara; Itatiaiuçu; Jaboticatubas; Juatuba; Mário Campos; Mateus Leme; Matozinhos; Nova União; Rio Manso; São Joaquim de Bicas; São José da Lapa;

Sarzedo; e Taquaraçu de Minas (Minas Gerais, 2006) —, conforme art. 2º da Lei Complementar nº 89, de 12 de janeiro de 2006. Além dos 34 municípios que compõem a RMBH, a referida lei complementar categoriza aqueles situados no entorno da região metropolitana, qualificando-os como pertencentes ao denominado colar metropolitano, considerando que eles são também atingidos pelo processo de metropolização (Minas Gerais, 2006). Integram, portanto, o Colar Metropolitano da RMBH os seguintes municípios: Barão de Cocais; Belo Vale; Bom Jesus do Amparo; Bonfim; Fortuna de Minas; Funilândia; Inhaúma; Itabirito; Itaúna; Moeda; Pará de Minas; Prudente de Moraes; Santa Bárbara; São Gonçalo do Rio Abaixo; São José da Varginha; e Sete Lagoas.

Figura 1 – Região Metropolitana de Belo Horizonte e seu Colar Metropolitano



Fonte: Elaboração própria, adaptado de IBGE, 2010.

A RMBH, considerando os 34 municípios que a compõe, compreende uma extensão de, aproximadamente, 9.500 km² e contingente populacional superior a cinco milhões, o que lhe confere densidade de 523 habitantes por km². Dadas a complexidade e a magnitude dessa região metropolitana, a caracterização que segue foi organizada partindo da premissa de que os municípios que a integram, ou determinadas porções do território que lhes são correspondentes, podem ser categorizados em função de vetores de expansão metropolitana, os quais agrupam municípios que possuem similaridades e proximidades para além da relação geográfica, incorporando questões econômicas, históricas, políticas e culturais da metrópole. Na elaboração do Macrozoneamento Metropolitano da RMBH (UFMG, 2014), foram identificados seis vetores de expansão, organizados conforme Figura 2 a seguir.

Ainda de acordo com a referida caracterização, tais vetores de expansão apresentam distintas tendências territoriais de desenvolvimento metropolitano (Quadro 1). Cabe destacar a duplicidade de determinados municípios na organização dos vetores de expansão metropolitana, condição oriunda da sua relevância no território em que se encontram, bem como por conta da extensão territorial de seus limites administrativos e da extensão ou da dispersão de suas áreas urbanas, as quais podem, inclusive, apresentar-se conurbadas. Igualmente acerca da característica de determinados municípios e do contexto urbano e territorial no qual estes se encontram, dada a complexidade das relações socioeconômicas entre eles, a delimitação estrita dos vetores se faz impossível.

Ademais, frente à utilização das divisas administrativas dos municípios para a grande maioria dos levantamentos relativos às características que lhes correspondem, uma delimitação dos vetores que subvertesse tal lógica inviabilizaria também a utilização e as análises de alguns dados. Portanto, quando comparados os vetores de expansão da RMBH neste trabalho, optou-se por considerar as unidades municipais em função das preponderâncias locais, o que resulta, neste caso, na delimitação dos vetores estritamente como representado no mapa contido na Figura 2, destacando e tratando de maneira independente a Sede.

Figura 2 – Vetores de expansão da RMBH



Fonte: Elaboração própria, adaptado de UFMG, 2014.

Quadro 1 – Tendências territoriais de desenvolvimento metropolitano na RMBH

VETOR DE EXPANSÃO	MUNICÍPIOS	DESCRIÇÃO
Norte	Baldim Belo Horizonte Capim Branco Confins Jaboticatubas Lagoa Santa Matozinhos Pedro Leopoldo Ribeirão das Neves Santa Luzia São José da Lapa Vespasiano	O processo de transformação neste vetor compreende a incorporação de conjunto de novas atividades associado à manutenção daquelas preexistentes. Observa-se o interesse relativo a ocupação urbana, mineração, preservação ambiental e atração de novas atividades produtivas. Destaque para a expansão de loteamentos fechados, ocupações irregulares e risco de gentrificação em virtude da recente valorização imobiliária. É este o vetor no qual se encontra a Linha Verde, estrutura que tende a promover atração de outros projetos.
Noroeste	Belo Horizonte Contagem Esmeraldas Ribeirão das Neves	Tendo como principal rodovia a BR-040, a expansão econômica de Sete Lagoas, situada no colar metropolitano, tem influência sobre a região. Atividades econômicas industriais e de logística estão em ascensão, ao mesmo tempo que há uma grande concentração de assentamentos habitacionais de baixa renda, em condições irregulares ou precárias, visto o aumento de produtos do mercado imobiliário destinado para populações de baixa renda.
Oeste	Belo Horizonte Betim Contagem Esmeraldas Florestal Juatuba Mateus Leme	Caracterizado pelo transbordamento da expansão industrial do eixo Contagem-Betim sobre os demais municípios, com forte aumento dos loteamentos, o eixo que acompanha a MG-050 e a BR-262 se destaca, ainda, pela degradação ambiental dos Rios Betim e da Vargem das Flores, além de contar com a presença de atividades agropecuárias para abastecimento da RMBH.
Sudoeste	Belo Horizonte Betim Brumadinho Contagem Ibirité Igarapé Itaguara Itatiaiuçu Mário Campos Rio Manso São Joaquim de Bicas Sarzedo	Também caracterizado pela expansão das atividades industriais, este vetor, que tem a BR-381 como principal eixo rodoviário, conta com assentamentos precários, ocupações urbanas e condição de degradação do Rio Paraopeba.

VETOR DE EXPANSÃO	MUNICÍPIOS	DESCRIÇÃO
Sul	Belo Horizonte Brumadinho Nova Lima Rio Acima Raposos	Destaca-se pelas centralidades que se reforçam mutuamente e se encontram distribuídas ao longo do eixo formado pelas rodovias BR-356, BR-040 e MG-030. A região passa por processo de consolidação de novas centralidades, expansão urbana com loteamentos fechados e conflitos entre a atividade mineradora e a preservação ambiental de áreas protegidas, cursos d'água e aquíferos.
Leste	Belo Horizonte Caeté Nova União Sabará Taquaraçu de Minas	O principal eixo rodoviário do vetor é a BR-381, sendo este caracterizado, ainda, pelo aumento das pressões de ocupações urbanas e de assentamentos precários. Os interesses relacionados à preservação ambiental entram em conflito com os minerários, cabendo mencionar, ademais, os interesses patrimoniais e históricos da região.

Fonte: Adaptado de UFMG, 2014.

Ainda quanto aos vetores de expansão metropolitana, presume-se a continuidade do processo de urbanização, não só em sua virtualidade (Monte-Mór, 2006), mas também na construção de infraestruturas imprescindíveis à circulação de pessoas e mercadorias, principalmente dada a realidade de que “o capitalismo só se manteve estendendo-se ao espaço inteiro” (Lefebvre, 2008, p.106) e que

[...] há processos em andamento, portanto, que definem os *espaços regionais*, em que a produção e o consumo, a oferta e a procura (por mercadorias e força de trabalho), a produção e a realização, a luta de classes e a acumulação, a cultura e o estilo de vida permanecem unidos como certo tipo de coerência estruturada, em uma soma de forças produtivas e de relações sociais. (Harvey, 2001, p.145, grifos do autor).

Dessa forma, as relações espaciais, sobretudo quanto à estruturação do espaço, estão permanentemente constringidas a transformações contínuas, as quais se dão e se materializam de maneiras distintas, sobretudo em função dos interesses concernentes aos agentes envolvidos na produção do espaço contemporaneamente. Tais agentes atuam sobre o real, transformando e expandindo as formas espaciais, a mancha urbana, em função das condições em dado contexto.

Assim, depreende-se que a análise dos aspectos físico-ambientais, do perfil demográfico e dos indicadores socioeconômicos da RMBH está intimamente associada à questão da urbanização, uma vez que fornece compreensão ampliada

das dinâmicas urbanas e suas implicações na sociedade. Os aspectos físico-ambientais, como topografia, hidrografia e cobertura vegetal, influenciam diretamente o planejamento urbano. Áreas de relevo acidentado, por exemplo, podem limitar a expansão urbana ou demandar soluções específicas, enquanto a presença de corpos d'água e áreas de proteção ambiental pressupõem políticas de preservação e uso sustentável.

O perfil demográfico, ao incluir a distribuição da população, crescimento populacional e migrações, indica aumentos na demanda por infraestrutura, habitação, transporte e serviços públicos. Os indicadores socioeconômicos, como renda, emprego, educação e saúde, estão diretamente relacionados à qualidade de vida urbana. A análise desses indicadores permite a identificação das áreas de vulnerabilidade, contrárias ao intento pela busca de um desenvolvimento econômico e social equilibrado.

Este capítulo inclui, ainda, a caracterização dos níveis de integração dos municípios que compõem a RMBH no que diz respeito ao processo de metropolização, com base em pesquisa desenvolvida pelo Observatório das Metrôpoles.

3.1 Estruturação do Espaço

De acordo com Villaça (2001, p. 20),

[...] a estruturação do espaço regional é dominada pelo deslocamento das informações, da energia, do capital constante e das mercadorias em geral — eventualmente até da mercadoria força de trabalho. O espaço intraurbano, ao contrário, é estruturado fundamentalmente pelas condições de deslocamento do ser humano, seja enquanto portador da mercadoria força de trabalho — como no deslocamento casa/trabalho —, seja enquanto consumidor — reprodução da força de trabalho, deslocamento casa-compras, casa-lazer, escola etc.

Considerando os diversos critérios que resultaram na produção e na organização do espaço tal qual o conhecemos, como mencionado anteriormente, parte-se a uma caracterização do espaço intraurbano que concerne à RMBH, para assim ser possível verificar seu espaço regional, resultado de processos distintos, quer simultâneos ou acumulativos.

Considerando a descrição de Belo Horizonte e de sua Região Metropolitana, percebe-se que a expansão urbana da capital realmente seguiu a condição identificada como possível quando de seu projeto e implantação, sendo, no entanto, extrapolada a partir das décadas de 1940 e 1950, quando da industrialização mais

efetiva no contexto mineiro, principalmente em sua sede. A consolidação dos três momentos iniciais do processo de metropolização, mencionados anteriormente, conferiram à RMBH, antes mesmo de sua institucionalização, “contornos bem definidos, dependendo apenas da ocupação efetiva de um tecido urbano sinalizado pelos agentes imobiliários e pela intervenção do Estado” (Teixeira; Souza, 2003, p. 21).

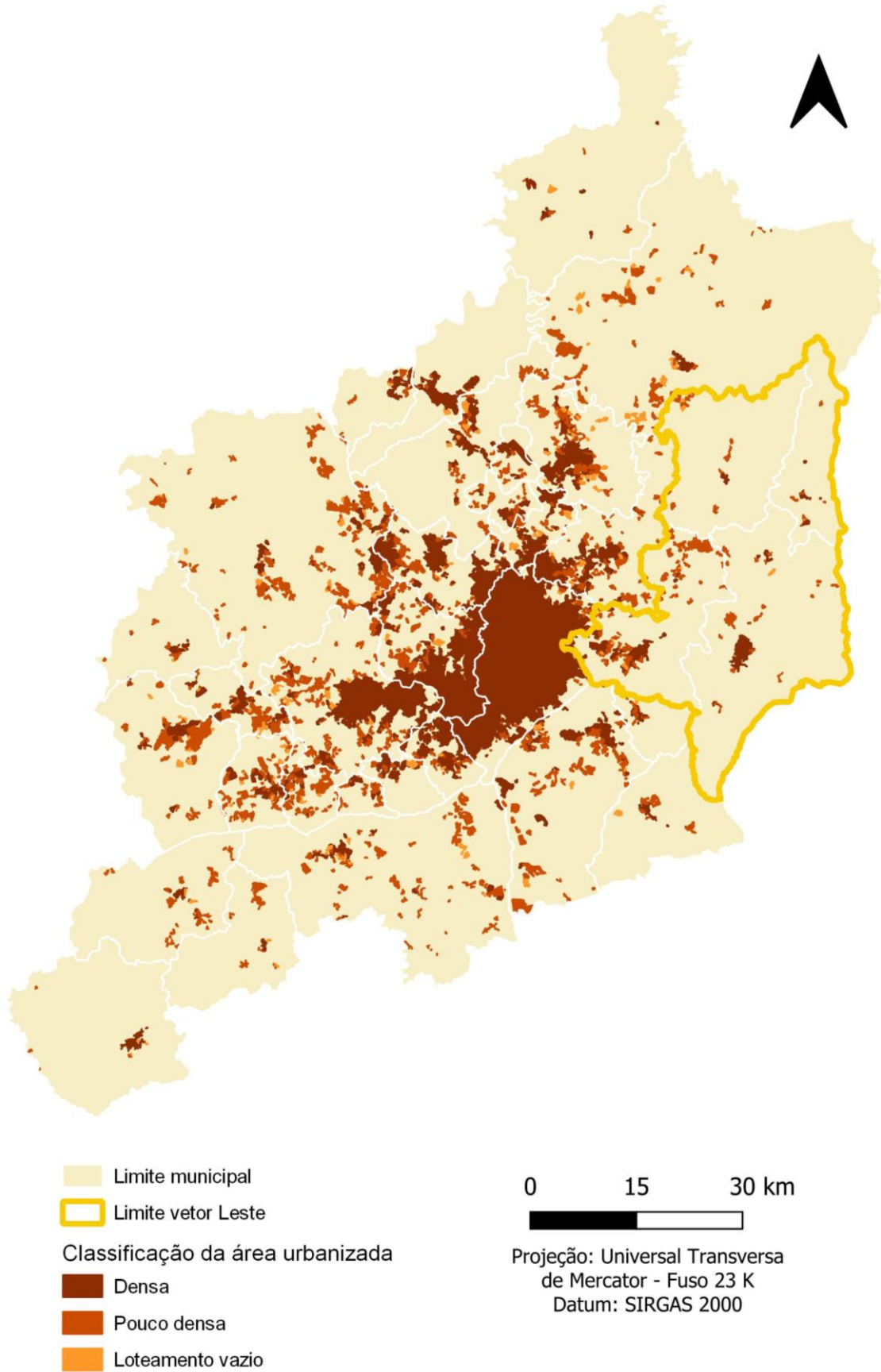
Ainda no que concerne à estrutura do espaço metropolitano, destaca-se a classificação proposta pelo PLAMBEL quando da elaboração de relatório intitulado “A Estrutura Urbana da RMBH”, publicado em 1987 e apresentado no Capítulo 5, item 5.1. Na diferenciação do espaço da RMBH, foram delimitadas unidades em função dos níveis de aproximação definidos na época pelo grau de comprometimento com o processo de metropolização. Nesse contexto, considerou-se o Aglomerado Metropolitano como região altamente comprometida, seguida por áreas de alto, médio e baixo comprometimento (PLAMBEL, 1987), as quais não correspondiam, necessariamente, aos limites administrativos dos municípios.

A área adjacente ao aglomerado metropolitano, classificada como de alto comprometimento, correspondia àquela que o envolvia e se tratava de espaço fortemente tensionado pela sua expansão. A de médio comprometimento com a metropolização correspondia àquela área que, “apesar de afetada pelo processo, já apresentava maior autonomia frente ao Aglomerado” (PLAMBEL, 1987, p. 28). Por fim, as áreas de comprometimento mínimo eram as que exibiam “menores pressões quanto ao parcelamento e relação mais frágil com o Aglomerado, sendo sua autonomia quase absoluta” (PLAMBEL, 1987, p. 28).

Associando essa estrutura ao traçado das principais vias de circulação na RMBH, compreende-se a atual configuração de sua mancha urbana, representada na Figura 3 e estratificada na Tabela 1. Destaca-se que

Entre as diversas formas de abordagem da temática urbana e dos padrões espaciais resultantes, o monitoramento das áreas urbanizadas é uma das mais importantes, pois revela o quanto da paisagem permanece ou é transformado para padrões típicos do que se entende como urbano, como a densidade de construções, a presença de arruamentos e outras infraestruturas de circulação de pessoas, o espaçamento de áreas preservadas, entre outros aspectos. (IBGE, 2022, p. 6).

Figura 3 – Áreas urbanizadas [2019]



Fonte: Adaptado de IBGE, 2022.

Tabela 1 – Áreas urbanizadas e loteamentos vazios

VETOR DE EXPANSÃO	MUNICÍPIO	Área da Unidade Territorial (Km²)	Área Urbanizada (Km²)	Loteamento Vazio (Km²)
SEDE	Belo Horizonte	331,35	274,04	0,18
NORTE	Baldim	556,27	3,27	0,68
	Capim Branco	95,33	6,04	0,09
	Confins	42,36	7,34	0,00
	Jaboticatubas	1.114,97	25,62	6,23
	Lagoa Santa	229,41	36,97	4,35
	Matozinhos	252,45	13,30	0,56
	Pedro Leopoldo	292,83	18,78	1,79
	Santa Luzia	235,21	42,50	0,78
	São José da Lapa	47,93	7,93	0,00
	Vespasiano	71,04	21,18	2,49
NOROESTE	Contagem	194,75	102,33	1,17
	Ribeirão das Neves	155,11	53,00	0,67
OESTE	Betim	344,06	92,02	2,74
	Esmeraldas	909,73	54,77	2,60
	Florestal	194,24	3,53	0,13
	Juatuba	97,02	20,29	1,00
	Mateus Leme	301,38	24,71	2,43
SUDOESTE	Brumadinho	639,43	23,02	2,15
	Ibirité	72,40	22,60	0,31
	Igarapé	110,94	19,32	1,39
	Itaguara	410,47	3,11	0,21
	Itatiaiuçu	295,15	7,24	0,39
	Mário Campos	35,20	4,96	0,00
	Rio Manso	231,54	3,74	0,30
	São Joaquim de Bicas	71,76	15,09	0,65
	Sarzedo	62,13	7,58	0,83
SUL	Nova Lima	429,31	41,98	1,48
	Raposos	228,39	4,07	0,45
	Rio Acima	72,23	2,49	0,11
LESTE	Caeté	542,53	12,00	0,30
	Nova União	172,13	1,80	0,07
	Sabará	302,45	31,31	0,59
	Taquaraçu de Minas	329,29	3,95	0,34
TOTAL RMBH		9.470,79	1.011,88	37,46

Fonte: Adaptado de IBGE, 2000; 2010; 2022.

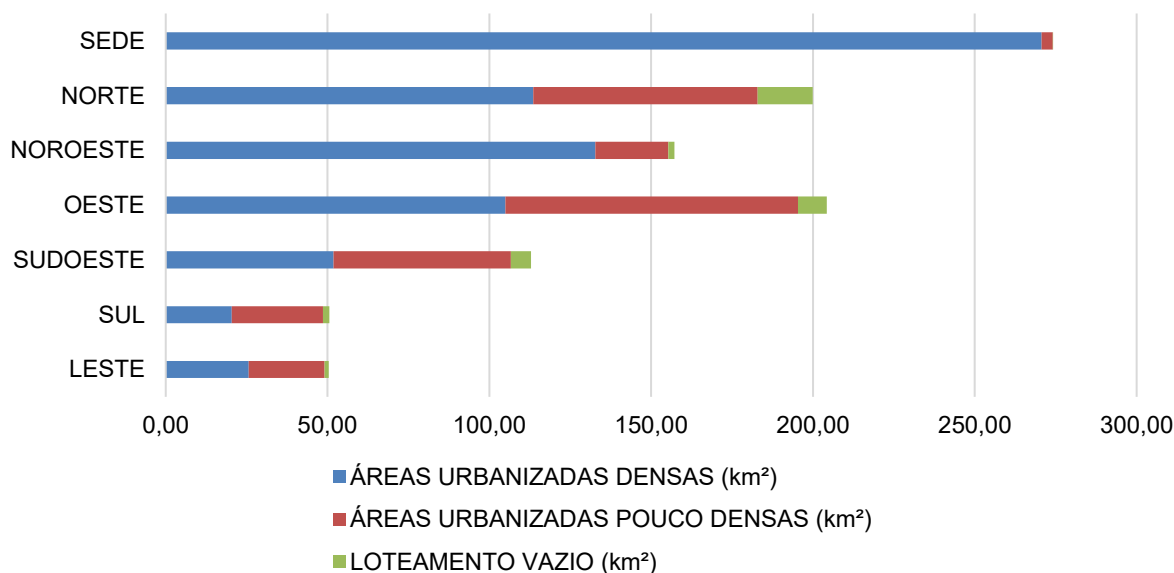
A classificação das áreas urbanizadas é estruturada em função do atributo de densidade — diferenciando áreas densas, áreas pouco densas e loteamentos vazios

— e do atributo de tipo — conferido exclusivamente às áreas urbanizadas densas e pouco densas, acrescentando a possibilidade de serem caracterizados vazios intraurbanos e vazios urbanos remanescentes.

Assim, o IBGE divulga a classificação das áreas urbanizadas, de acordo com o seu adensamento, em áreas densas e pouco densas, conforme categorização já consolidada em metodologias anteriores, e, como inovação, destaca-se o aumento do escopo territorial do mapeamento das áreas urbanizadas do País que, anteriormente, era realizado somente em suas Concentrações Urbanas — cidades com mais de 100 mil habitantes. Além disso, acresceu-se à construção conceitual do presente estudo a categoria de loteamentos vazios, constituídos por áreas que não possuem ocupação e circulação que caracterizam o modo de vida urbano, mas que representam a intervenção antrópica e apontam para um indicativo das frentes de expansão do fenômeno. (IBGE, 2022, p. 5).

O vetor Leste da RMBH apresenta a menor extensão de área urbanizada, a qual é próxima apenas da existente no vetor Sul. Ambas, somadas, não alcançam o total da área urbanizada no vetor Sudoeste, que figura como o terceiro menor em extensão da área urbanizada. Os outros vetores acompanham a condições de desenvolvimento e urbanização da Sede da região metropolitana, reproduzindo os padrões de expansão anteriormente experienciados e descritos no capítulo seguinte.

Gráfico 1 – Áreas urbanizadas, por classes, e loteamentos vazios



Fonte: Adaptado de IBGE, 2022.

Proporcionalmente, a Sede é a unidade territorial que se encontra mais adensada, de maneira oposta ao vetor Sul, que apresenta quantitativo superior de áreas urbanizadas pouco densas. Ainda proporcionalmente, temos os vetores Oeste, Norte e Sudoeste, respectivamente, com as maiores extensões de áreas urbanizadas

pouco densas, sendo, ainda, aquelas que apresentam maiores áreas categorizadas como loteamentos vazios. O vetor Leste, por sua vez, apresenta certa simetria com relação às áreas densas e pouco densas, sendo ínfima a sua área de loteamentos vazios.

Considerando as dimensões e a dispersão das áreas urbanizadas por vetores de expansão da RMBH, pode-se compreender a dispersão da malha viária a eles correspondentes, sendo a densidade desta última diretamente proporcional à dispersão da urbanização experimentada. Apenas a Sede e os vetores Noroeste e Oeste contam com densidade viária superior à da média para toda a RMBH, como apresentado na Tabela 2. Dentre eles, a Sede e o vetor Noroeste apresentam também a maior dimensão das áreas urbanizadas densas. O vetor Leste figura como aquele que dispõe da menor densidade da malha viária geral, correspondente à dispersão do seu traçado, como apresentado na Figura 4 a seguir.

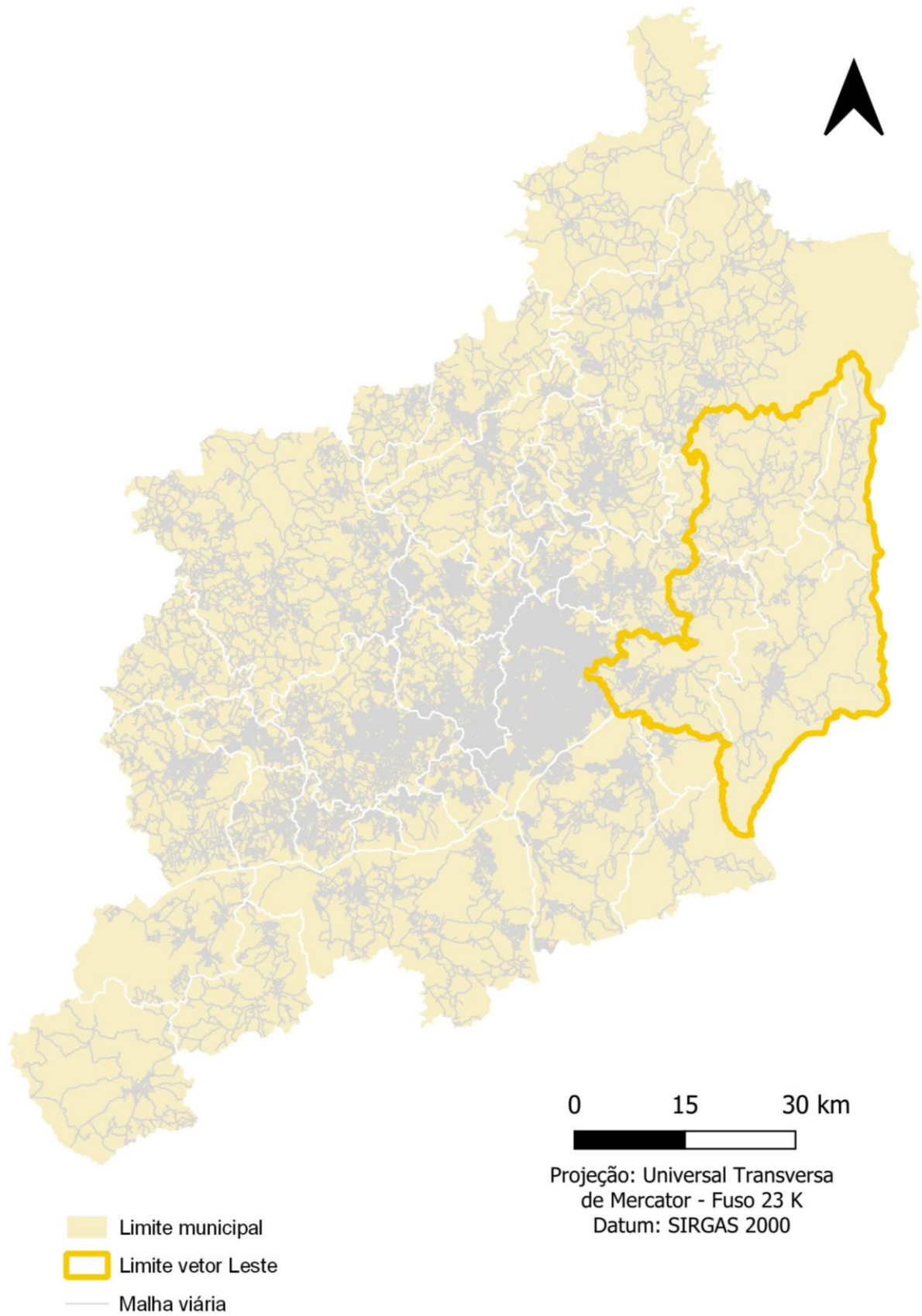
Tabela 2 – Extensão e densidade da malha viária geral

VETOR DE EXPANSÃO	Extensão do Sistema Viário (Km)	Área da Unidade Territorial (Km²)	Densidade Viária (Km/Km²)
SEDE	4.854,8	331,35	14,65
NORTE	5.538,6	2.937,79	1,89
NOROESTE	2.757,2	349,85	7,88
OESTE	5.639,5	1.846,43	3,05
SUDOESTE	3.389,9	1.929,01	1,76
SUL	1.316,0	729,94	1,80
LESTE	1.693,4	1.346,40	1,26
RMBH	TOTAL 25.189,5	TOTAL 9.470,8	MÉDIA 2,66

Fonte: Elaboração própria, adaptado de IBGE.

Quanto à circulação de pessoas e mercadorias no espaço metropolitano, condição imprescindível na sociedade urbano-industrial e capitalista, há na RMBH o traçado de quatro rodovias federais, dez rodovias estaduais, três estradas de ferro, uma linha metroviária e, ainda, dois aeroportos civis e uma base aérea militar, todos espacializados na Figura 5 a seguir.

Figura 4 – Malha viária geral



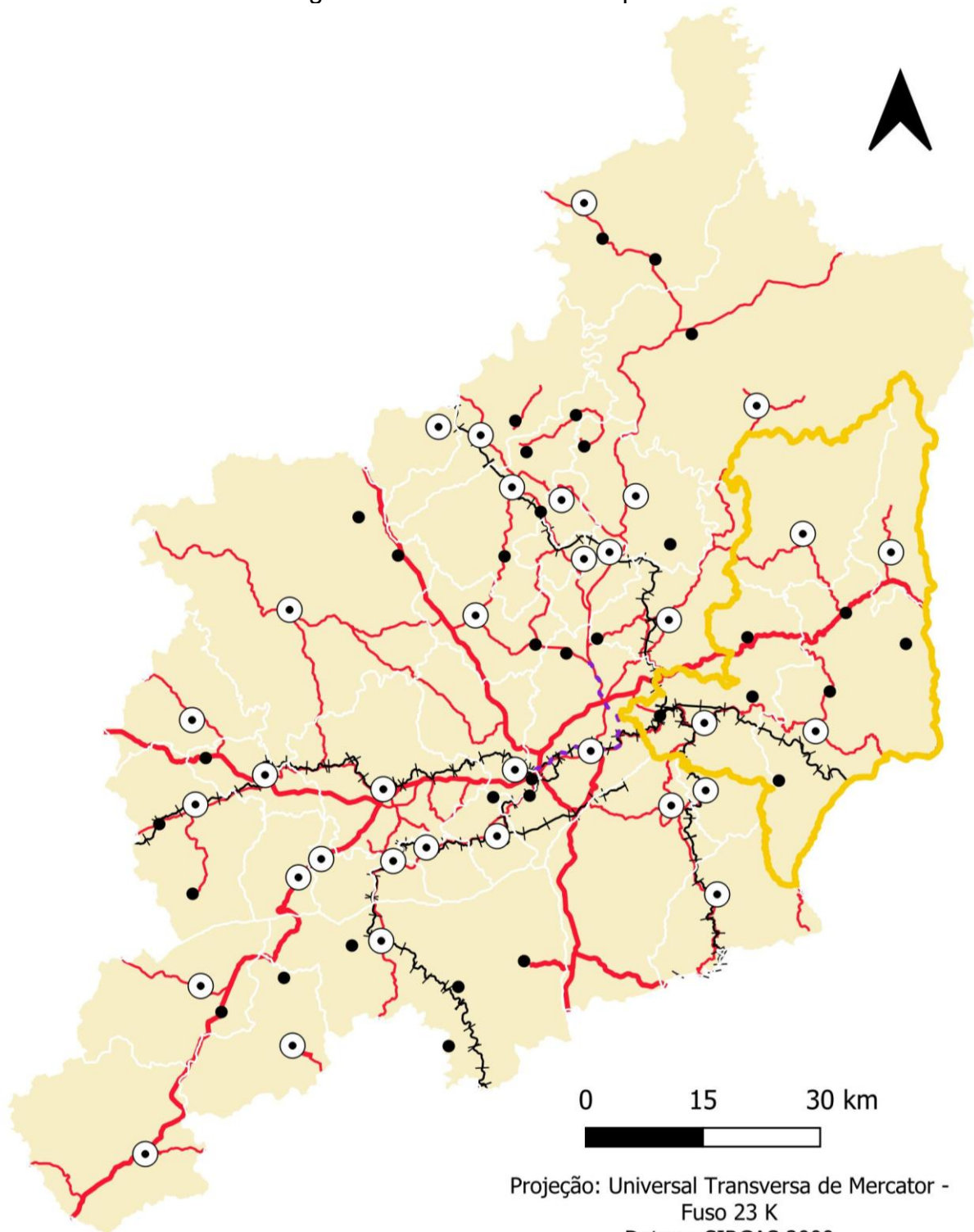
Fonte: Adaptado de IBGE, 2023.

O transporte ferroviário, não obstante a relevância que possuía no século XIX, principalmente no Brasil, deixou de ser incentivado a partir da introdução e da expansão do modelo rodoviarista, economicamente mais viável. A opção pelo rodoviarismo por certo limitou quaisquer investimentos que visassem à ampliação da malha ferroviária na região, conformando-se, portanto, àquelas implantadas e mantidas nas décadas passadas. A relevância dessas estruturas, sobretudo no contexto histórico de formação da RMBH, será devidamente descrita no capítulo seguinte.

A malha metroviária do Metrô de Belo Horizonte é composta por uma única linha, com dezenove estações de embarque e desembarque. Seguindo prática comumente utilizada na composição de sistemas de metrô de superfície, o trecho que conecta a Estação Eldorado, em Contagem (vetor Oeste), à Estação Central, em Belo Horizonte (Sede), segue em grande parte o traçado da antiga ferrovia da EFCB. Como será relatado posteriormente, essa linha férrea era original e amplamente utilizada para o transporte de cargas e passageiros em viagens de longa distância, uma vez que conectava diversas cidades do estado de Minas Gerais, além de ser predecessora à instalação de sua capital. Da Estação Central em diante, a Linha 1 segue às margens do Ribeirão dos Arrudas, até a Estação Horto Florestal, a partir da qual continua até a região de Venda Nova, na regional norte de Belo Horizonte.

Como pode ser observado na Figura 5, as sedes dos quatro municípios que compõem o vetor Leste de expansão da RMBH se encontram afastadas da principal rodovia que o atravessa, a BR-381, o que faz com que o acesso a essas sedes seja prejudicado, ficando restrito à utilização de rodovias estaduais. Verificando a extensão e a densidade da malha rodoviária, como apresentado na Tabela 3, ainda que o vetor Leste não disponha das menores extensões de trechos rodoviários, ele é o segundo menor em densidade rodoviária, tendo densidade rodoviária maior apenas que a do vetor Norte — que, em contrapartida, é o maior vetor em dimensão territorial. O vetor Leste apresenta densidade rodoviária próxima à existente no vetor Sul, mas apresenta o dobro da sua extensão territorial.

Figura 5 – Sistemas de transportes



Projeção: Universal Transversa de Mercator -
Fuso 23 K
Datum: SIRGAS 2000

- | | | |
|----------------------|----------------------|----------------------|
| ■ Limite municipal | ● Sedes distritais | Rodovias |
| ■ Limite vetor Leste | ⊢ Ferrovia | — Federal |
| ○ Sedes municipais | - - - Linha de metrô | — Estadual/Distrital |

Fonte: Adaptado de IBGE, 2023.

Tabela 3 – Extensão e densidade da malha rodoviária

VETOR DE EXPANSÃO	Trecho Rodoviário (km)			Área da Unidade Territorial (km ²)	Densidade Rodoviária (m/km ²)
	Estadual	Federal	Total		
SEDE	49,7	117,1	166,8	331,35	503,47
NORTE	313,0	9,6	322,6	2.937,79	109,80
NOROESTE	31,4	67,1	98,6	349,85	281,72
OESTE	174,8	144,5	319,3	1.846,43	172,92
SUDOESTE	156,9	84,1	241,0	1.929,01	124,93
SUL	81,1	46,2	127,3	729,94	174,45
LESTE	72,4	95,5	167,9	1.346,40	124,70
TOTAL RMBH	879,3	564,1	1.443,4	9.470,80	190,96

Fonte: Elaboração própria.

As rodovias de maior relevância para a região estão enumeradas a seguir:

1) BR-381 – liga São Paulo a Vitória e atravessa a RMBH no sentido sudoeste-nordeste, passando pelos municípios de Itaguara, Brumadinho, Igarapé, São Joaquim de Bicas, Betim, Contagem, Belo Horizonte, Santa Luzia, Sabará, Caeté e Nova União. É uma rodovia importante para o vetor Oeste, industrial, da região. No entanto, se encontra precarizada no vetor Leste.

2) BR-040 – liga Brasília ao Rio de Janeiro e atravessa a RMBH no sentido noroeste-sudeste, passando pelos municípios de Esmeraldas, Ribeirão das Neves, Contagem, Belo Horizonte e Nova Lima. É uma das principais vias de acesso e integração do município de Ribeirão das Neves, o quarto mais populoso da região e o mais pobre em termos relativos. Além disso, é de grande importância na expansão do vetor Sul da RMBH, considerado uma área nobre.

3) MG-010 – também conhecida como Linha Verde, liga os municípios de Belo Horizonte, Santa Luzia, Vespasiano, Lagoa Santa, Confins e Jaboticatubas. Tem importância estratégica por ligar a metrópole ao Aeroporto Internacional Tancredo Neves, em Confins, e ser a matriz da expansão do vetor Norte, que inclui a Cidade Administrativa de Minas Gerais.

As outras rodovias, embora também relevantes — especialmente em termos sub-regionais —, não constituem os fluxos principais do sistema rodoviário da região. São elas: BR-356, que passa por Nova Lima em direção a Ouro Preto; BR-262, que liga os municípios de Mateus Leme, Juatuba, Betim, Sabará e Caeté; MG-020, que liga a capital a Santa Luzia e Jaboticatubas; MG-030, que liga a capital a Nova Lima, Raposos e Rio Acima; MG-040, que conecta Itaguara, Brumadinho, Mário Campos,

Sarzedo e Ibirité; MG-050, que conecta Florestal, Juatuba e Betim; MG-060, que conecta Esmeraldas a Betim; MG-323, que liga Baldim a Jaboticatubas; MG-424, que liga São José da Lapa a Pedro Leopoldo e Matozinhos; MG-432, que liga Esmeraldas a Ribeirão das Neves; e MG-433, que liga Belo Horizonte a Santa Luzia.

Quanto à infraestrutura aeroviária, frente à desativação permanente do aeroporto Carlos Prates, em Belo Horizonte, a RMBH possui dois aeroportos civis. O aeroporto da Pampulha recebe voos comerciais e particulares, tendo seu fluxo em grande medida redirecionado na última década para o Aeroporto Internacional Tancredo Neves, em Confins, que se tornou o principal ponto de ligação da região com o restante do mundo. Além desses aeroportos, é importante mencionar a base aérea militar existente no município de Lagoa Santa.

Considerando as questões acerca das áreas urbanizadas, do sistema viário geral e das rodovias da RMBH, constata-se a condição de desfragmentação e desarticulação da urbanização existente no vetor Leste de expansão da RMBH. Essa condição se dá, especialmente, em função da predominância do transporte rodoviário, visto que a região, assim como as demais, dispõe de extenso trecho ferroviário, o qual, entretanto, praticamente nada significa no contexto dos deslocamentos metropolitanos, quer de pessoas ou mercadorias. O principal eixo rodoviário nesse vetor, a BR-381, dista da sede de todos os quatro municípios que compõem o vetor Leste, o que torna imprescindível a utilização de outras rodovias para que se conectem, dificultando, assim, a articulação — inclusive dentro dos limites do próprio vetor, sobretudo na integração entre os seus distritos e as respectivas sedes.

Ainda sobre a rodovia BR-381, cabe destacar, no contexto da RMBH, que esta é essencial para o escoamento de produtos e para a mobilidade de trabalhadores que se deslocam diariamente entre as cidades da região e a capital, sendo determinante para o desenvolvimento econômico dessa região, sobretudo no sentido São Paulo, articulado com os vetores Oeste e Sudoeste, que facilita o acesso a indústrias, centros comerciais e áreas residenciais nesse sentido. Essa rodovia serve, no contexto logístico, para o transporte de cargas pesadas, como produtos siderúrgicos, minerais e agrícolas. A proximidade dela com importantes polos industriais, como os de Contagem e Betim, é fundamental para a eficiência do transporte de mercadorias. Entretanto, especialmente no sentido noroeste, referente ao trecho que passa pelo vetor Leste da RMBH, a intensidade do tráfego apresenta-se como um desafio,

associado à ausência de ações eficientes para manutenção e modernização dos trechos. Esse último fator resulta em preocupação constante acerca da segurança nessa rodovia, dado seu histórico de acidentes graves. Nos últimos anos, vários projetos foram anunciados para a melhoria da BR-381, incluindo a duplicação de trechos críticos e a construção de contornos rodoviários para desviar o tráfego pesado das áreas urbanas. Tais projetos, caso implementados, certamente aumentarão a capacidade da rodovia, reduzindo o tempo de viagem e melhorando a segurança. Essas condições poderão, ainda, incentivar a ocupação com diferentes finalidades das áreas por ela acessadas.

3.2 Dinâmica Populacional

Para a compreensão da dinâmica populacional da RMBH, é essencial analisar seus principais indicadores demográficos, especialmente aqueles relacionados às tendências de crescimento e distribuição espacial dos seus habitantes, bem como aspectos migratórios dessa população. Considerando dados do último Censo, o Observatório das Metrópoles (2023) destaca Belo Horizonte como uma das capitais que passou por diminuição populacional no período entre 2010 e 2022, apresentando saldo negativo de aproximadamente sessenta mil habitantes. Apesar de esse ser um cenário previsto, o relatório indica fatores econômicos que se fazem relevantes para análise dessa dinâmica populacional experimentada no município, como, por exemplo:

[...] transformações no regime produtivo; ampliação da economia de serviços; ciclos intensos, porém mais curtos de prosperidade econômica em áreas urbanas; crescente dispersão do tecido urbano; impulso e consolidação de novas centralidades frente à corrida especulativa pela terra; entre outros. (Observatório das Metrópoles, 2023).

Destaca-se a observância da mesma dinâmica nas cidades-polo de outras regiões metropolitanas, a saber: Belém/PA; Rio de Janeiro/RJ; Porto Alegre/RS; e Salvador/BA. De toda maneira, a despeito de Belo Horizonte, revela-se a impossibilidade de atrelar essa dinâmica a algum argumento que indique uma tendência de diminuição na relevância das metrópoles em nossa sociedade, sobretudo em função de análise que “aponta para a consolidação de uma tendência no arranjo metropolitano belo-horizontino e uma nova fase na reestruturação do espaço” (Observatório das Metrópoles, 2023).

Contrariando a hipótese de diminuição na relevância da organização metropolitana no contexto atual, o Observatório das Metrôpoles (2023) indica que:

A perda populacional de Belo Horizonte (-0,21), polo do maior arranjo metropolitano mineiro, e o ganho populacional dos municípios de sua região metropolitana, como é o caso de 27 dos 34 municípios da RMBH, corroboram com a hipótese de que a RM está se reestruturando e não se desintegrando. A aglomeração metropolitana de Belo Horizonte, muito mais complexa hoje, constitui uma forma espacial com simultânea homogeneização e fragmentação seletiva, fato que reposiciona a metrópole no comando dos processos socioespaciais que realiza a metropolização no contexto mineiro, capilarizando-os e não apenas concentrando-os.

Processos migratórios, capazes de explicar, em parte, a mencionada reestruturação, resultante da mudança de pessoas dentro do território da própria RMBH, podem estar associados a diferentes classes sociais, para as quais se pressupõem distintos motivos. A migração de famílias de alta renda pode ter sido impulsionada pela permissividade adotada no exercício de determinadas profissões na modalidade à distância, condição proporcionada durante a pandemia da Covid-19. Ainda que não seja exclusiva de Belo Horizonte, a alternativa de trabalho remoto, associada à implantação de condomínios fechados em áreas menos adensadas, pode justificar o deslocamento de grupos de renda média e alta para municípios como Nova Lima e Lagoa Santa. O mesmo ocorre com populações de mais baixa renda, sobretudo em função do aumento relativo ao custo de vida, exponenciado também durante a pandemia da Covid-19 e mantido após sua superação. No entanto, diferentemente das classes mais altas, populações de baixa renda sofrem com sua expulsão para periferias ainda mais distantes daquelas que ocupavam inicialmente, em claro processo de gentrificação urbana. No texto comentado, também é destacado o seguinte:

Há ainda que se considerar o impacto do Programa Minha Casa, Minha Vida (PMCMV) ao longo destes anos, que concentrou sua produção de Faixa 1 (mais baixa renda) predominantemente fora do município de Belo Horizonte, e o possível efeito de remoções relacionadas a obras de infraestrutura na capital. (Observatório das Metrôpoles, 2023).

Considerando os dados apresentados na Tabela 4 a seguir, partindo de comparação entre o período observado e a década anterior (2000–2010), é possível perceber, no que diz respeito à taxa de crescimento, que Caeté, assim como Belo Horizonte, subverteu o fenômeno de crescimento da década pretérita. Baldim, localizado no vetor Norte, por sua vez, teve sua população diminuída no período, mantendo o que fora experienciado anteriormente.

Tabela 4 – População total em 2000, 2010 e 2022

VETOR DE EXPANSÃO	MUNICÍPIO	População Total		
		2000	2010	2022
SEDE	Belo Horizonte	2.238.526	2.375.151	2.315.560
NORTE	Baldim	8.155	7.913	7.492
	Capim Branco	7.900	8.881	10.663
	Confins	4.880	5.936	7.350
	Jaboticatubas	13.530	17.134	20.406
	Lagoa Santa	37.872	52.520	75.145
	Matozinhos	30.164	33.955	37.618
	Pedro Leopoldo	53.957	58.740	62.580
	Santa Luzia	184.903	202.942	219.132
	São José da Lapa	15.000	19.799	26.090
	Vespasiano	75.422	104.527	129.246
NOROESTE	Contagem	538.208	603.442	621.863
	Ribeirão das Neves	246.846	296.317	329.794
OESTE	Betim	306.675	378.089	411.846
	Esmeraldas	47.090	60.271	85.598
	Florestal	5.647	6.600	8.045
	Juatuba	16.389	22.202	30.716
	Mateus Leme	24.144	27.856	37.841
SUDOESTE	Brumadinho	26.614	33.973	38.915
	Ibirité	133.044	158.954	170.537
	Igarapé	24.838	34.851	45.847
	Itaguara	11.302	12.372	13.846
	Itatiaiuçu	8.517	9.928	12.966
	Mário Campos	10.535	13.192	15.900
	Rio Manso	4.646	5.276	5.568
	São Joaquim de Bicas	18.152	25.537	34.348
Sarzedo	17.274	25.814	36.844	
SUL	Nova Lima	64.387	80.998	111.697
	Raposos	14.289	15.342	16.279
	Rio Acima	7.658	9.090	10.261
LESTE	Caeté	36.299	40.750	38.776
	Nova União	5.427	5.555	5.909
	Sabará	115.352	126.269	129.380
	Taquaraçu de Minas	3.529	3.794	4.224
TOTAL RMBH		4.357.171	4.875.089	5.128.282

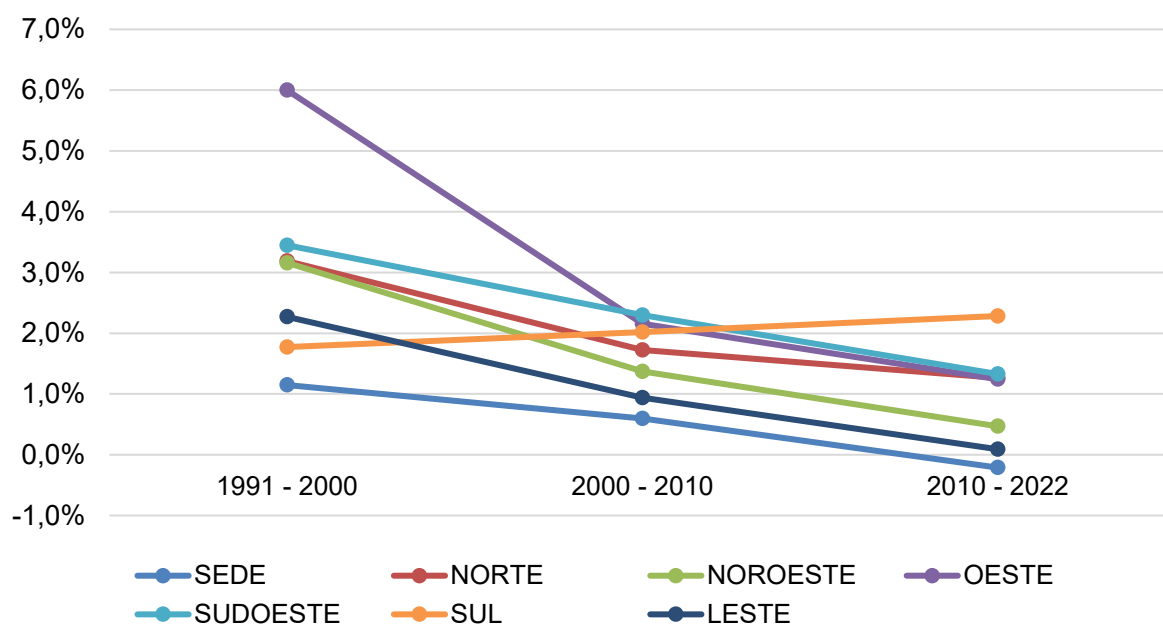
Fonte: Adaptado de IBGE, 2000/2010/2022.

Os demais municípios apresentaram taxa de crescimento positiva, tendo como diferença substancial a elevação da taxa no intervalo para Confins, Capim Branco, Esmeraldas, Florestal, Itaguara, Itatiaiuçu, Juatuba, Lagoa Santa, Mateus Leme, Nova

Lima, Nova União e Taquaraçu de Minas, quando feitas comparações ao que se passara entre 2000 e 2010. Dentre esses municípios, apenas os dois últimos pertencem ao vetor Leste da RMBH. De maneira oposta, Betim, Brumadinho, Contagem, Ibirité, Igarapé, Jaboticatubas, Mário Campos, Matozinhos, Pedro Leopoldo, Raposos, Ribeirão das Neves, Rio Acima, Rio Manso, Sabará, Santa Luzia, São Joaquim de Bicas, São José da Lapa, Sarzedo e Vespasiano, mesmo com aumento populacional, experimentaram crescimento menor entre 2010 e 2022.

O Gráfico 2 ilustra as taxas de variação populacional agrupadas conforme vetores de expansão da RMBH em três períodos distintos, com intervalos circunscritos aos anos de realização dos Censos pelo IBGE. Este gráfico fornece uma visão clara das variações na taxa de crescimento, ou eventual decréscimo, da população nesses vetores, sendo possível a verificação de que todos, com exceção do Sul, apresentaram queda nessa taxa, sendo que a sede apresentou, no último período, valor negativo. O vetor Sul apresenta tendência ascendente de crescimento, sendo a maior no período entre 2010 e 2022, diferentemente do ocorrido entre 1991 e 2000, quando o Oeste alcançou a maior registrada até então, de 6%.

Gráfico 2 – Taxas de variação populacional anual

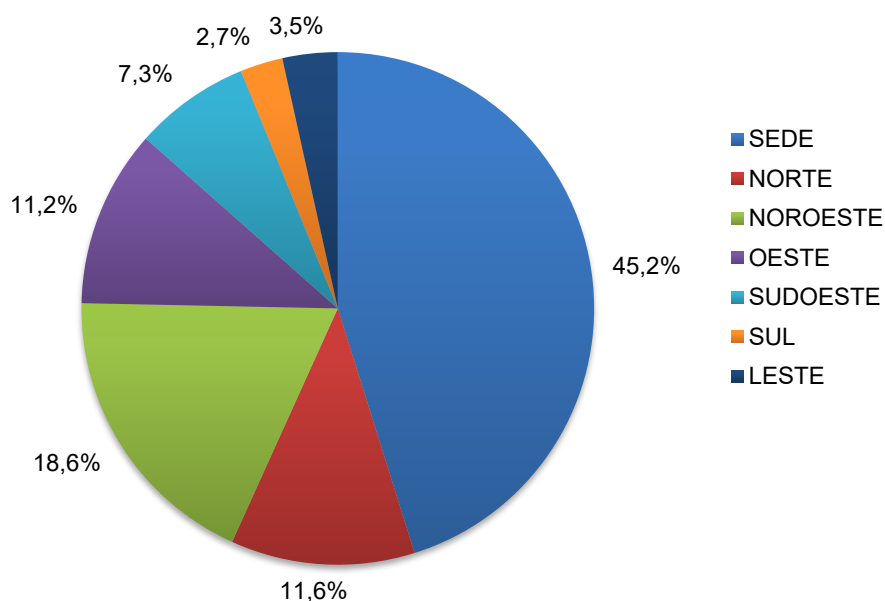


Fonte: Adaptado de IBGE, 1991, 2000, 2010, 2022.

Considerado a população absoluta da RMBH, o Gráfico 3 a seguir ilustra a sua distribuição pelos vetores de expansão da região metropolitana, sendo possível observar que tal expansão se concentra, majoritariamente, na Sede e no vetor Noroeste. Ambos os territórios, apesar de apresentarem taxa de crescimento de 1%

e 2%, respectivamente, são aqueles que tiveram maior incremento populacional no início do processo de metropolização, em função da industrialização, período imediatamente anterior ao de incidência da referida taxa. Os vetores mais populosos, na sequência, são o Oeste e o Norte, sendo o primeiro uma continuidade dos processos espaciais incidentes sobre o vetor Noroeste, e o último aquele sobre o qual incidem, mais recentemente, as principais ações de fomento à expansão urbana propriamente dita.

Gráfico 3 – População residente



Fonte: Adaptado de IBGE, 2022.

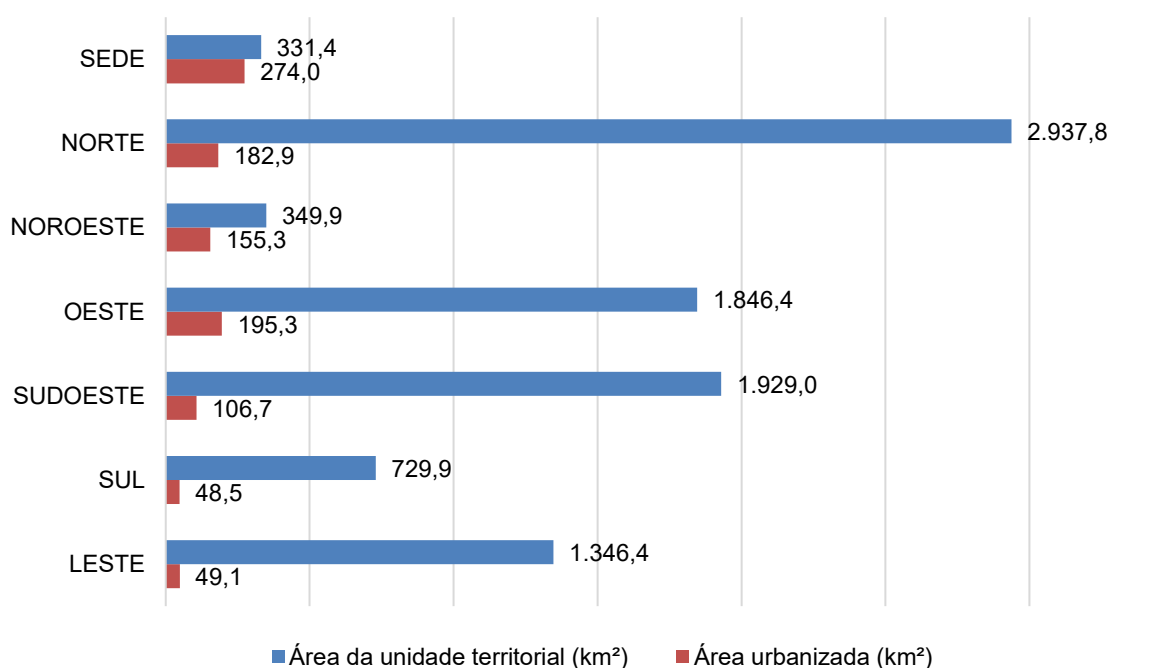
O vetor Sul, em dissonância com o ocorrido nos demais vetores, apresentou taxa de crescimento ascendente em todos os períodos, o que, entretanto, não foi suficiente para que ela representasse, proporcionalmente, parte mais substancial da população total na RMBH. Tal vetor representa a menor parcela do contingente metropolitano, seguido do vetor Leste, sendo que ambos, quando somados, não alcançam a expressividade correspondente ao vetor Sudoeste.

Apresentada a taxa de crescimento e a distribuição populacional por vetor da RMBH, importa analisar a densidade demográfica, no intento de compreender como essa população se encontra espacialmente no território correspondente. A densidade demográfica, razão entre a população total e a área da unidade territorial ocupada pela primeira, diz respeito também à área urbanizada, uma vez que o aumento da

urbanização tende a aumentar a densidade demográfica, que se acumula nas áreas urbanas.

Dessa forma, o Gráfico 4 a seguir indica a relação entre a dimensão territorial de cada vetor, comparando-os, de maneira associada à respectiva área urbanizada, que será tratada detalhadamente no capítulo 5. Territorialmente, o Norte desponta como o maior, seguido pelos vetores Sudoeste e Oeste, sendo os três representativos das maiores extensões de área urbanizada, não proporcionalmente e desconsiderando o correspondente à Sede. Belo Horizonte, apesar de deter a menor dimensão nesse comparativo, é aquela que tem a maior proporção urbanizada, seguida do vetor Noroeste. Os vetores Leste e Sul, além de serem os menos representativos da população total da RMBH, também detêm a menor área urbanizada, enquanto, dentre os dois, o Leste é o maior territorialmente.

Gráfico 4 – Extensão territorial e área urbanizada



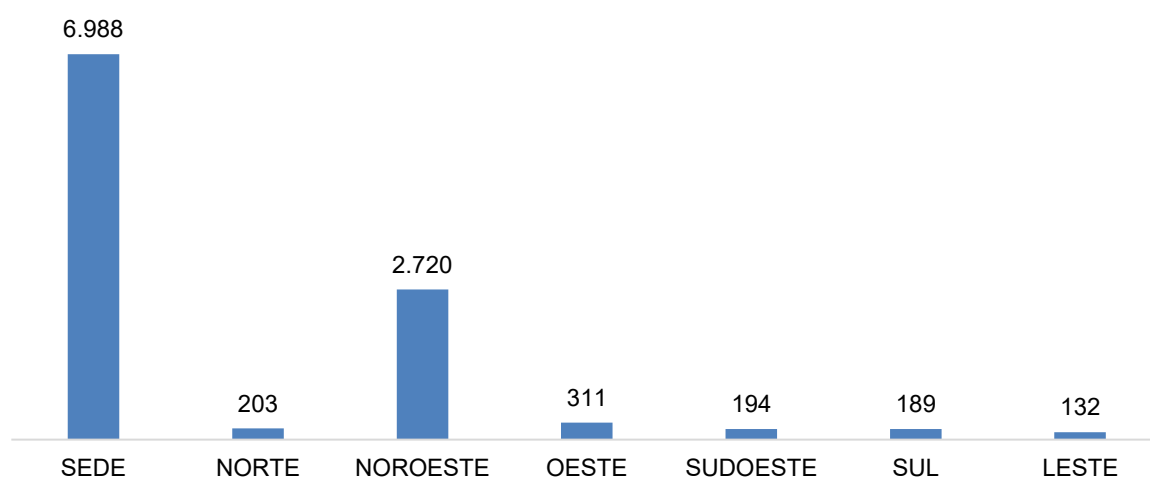
Fonte: Adaptado de IBGE, 2022.

A partir da análise desses dados, conclui-se que a Sede da RMBH, ainda que seja a porção com menor extensão territorial (331,4 km²), é aquela que conta com a maior área urbanizada (274,0 km²) e maior densidade demográfica — o que era de se esperar, dada sua condição de centro urbano da região. O vetor Noroeste, assim como a Sede, tem uma proporção significativa de sua área total urbanizada (155,3238 km²

de 349,851 km²), o que corrobora sua condição de crescimento durante o período de maior industrialização e consolidação do processo de metropolização da região.

Partindo da análise do Gráfico 5 e da Tabela 5, percebe-se que os vetores Oeste e Noroeste têm áreas urbanizadas consideráveis (195,3 km² e 155,3 km², respectivamente) com densidades demográficas elevadas (311 e 2.720 habitantes por km², respectivamente), sugerindo áreas urbanas densamente povoadas, as quais se desenvolvem como extensão do aglomerado metropolitano da RMBH, caracterizado pelo PLAMBEL e em expansão contínua, devido aos processos de urbanização ainda em curso. O vetor Norte, por sua vez, apesar de ser o maior territorialmente (2937,7 km²), é o que tem, em proporção, a área urbanizada menos expressiva (182,9 km²), mas, ainda assim, ela é superior à área urbanizada total nos vetores Sul e Leste (48,5 km² e 49,1 km², respectivamente). A menor densidade demográfica é encontrada no vetor Leste (132 habitantes por km²), o que não significa, necessariamente, que essa parcela é menos adensada, uma vez que a extensão de sua área urbana é também uma das menores (49,1 km²). A Sede, como esperado, é a mais densa, com quantitativo que se aproxima de 7.000 habitantes por km², valor uma vez e meia superior ao vetor mais denso, o Noroeste. De todos os demais vetores, o Leste corresponde ao que conta com a menor densidade demográfica, o que se deve à extensão de seus limites, uma vez que, assim como o Sul, contém um dos menores percentuais da população total da RMBH.

Gráfico 5 – Densidade populacional (População residente/Área da unidade territorial)



Fonte: Adaptado de IBGE, 2022.

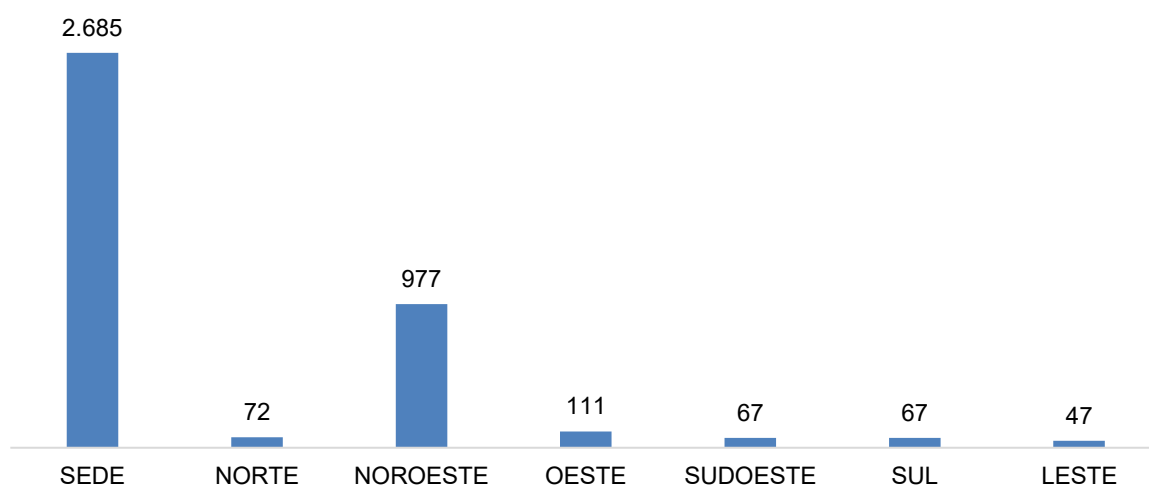
Tabela 5 – População residente, número de domicílios, área da unidade territorial e área urbanizada

VETOR DE EXPANSÃO	MUNICÍPIO	População residente	Número de domicílios	Área da unidade territorial (Km ²)	Área urbanizada (Km ²) [2019]
SEDE	Belo Horizonte	2.315.560	889.584	331,35	274,04
NORTE	Baldim	7.492	2.935	556,27	3,27
	Capim Branco	10.663	3.598	95,33	6,04
	Confins	7.350	2.498	42,36	7,34
	Jaboticatubas	20.406	7.730	1.114,97	25,62
	Lagoa Santa	75.145	27.431	229,41	36,97
	Matozinhos	37.618	13.310	252,45	13,30
	Pedro Leopoldo	62.580	22.633	292,83	18,78
	Santa Luzia	218.805	75.910	235,21	42,50
	São José da Lapa	26.015	8.973	47,93	7,93
	Vespasiano	129.246	45.984	71,04	21,18
NOROESTE	Contagem	621.865	228.783	194,75	102,33
	Ribeirão das Neves	329.794	113.092	155,11	53,00
OESTE	Betim	411.859	146.858	344,06	92,02
	Esmeraldas	85.594	30.198	909,73	54,77
	Florestal	8.045	3.019	194,24	3,53
	Juatuba	30.716	10.650	97,02	20,29
	Mateus Leme	37.841	13.856	301,38	24,71
SUDOESTE	Brumadinho	38.915	13.868	639,43	23,02
	Ibirité	170.387	58.753	72,40	22,60
	Igarapé	45.847	15.895	110,94	19,32
	Itaguara	13.846	5.202	410,47	3,11
	Itatiaiuçu	12.966	4.590	295,15	7,24
	Mário Campos	15.861	5.434	35,20	4,96
	Rio Manso	5.568	2.177	231,54	3,74
	São Joaquim de Bicas	34.348	10.617	71,76	15,09
	Sarzedo	36.844	12.670	62,13	7,58
SUL	Nova Lima	111.697	39.805	429,31	41,98
	Rio Acima	10.261	3.646	228,39	4,07
	Raposos	16.279	5.594	72,23	2,49
LESTE	Caeté	38.776	13.577	542,53	12,00
	Nova União	5.909	2.172	172,13	1,80
	Sabará	129.372	45.809	302,45	31,31
	Taquaraçu de Minas	4.224	1.593	329,29	3,95
TOTAL RMBH		5.127.694	1.888.444	9.470,79	1.011,88

Fonte: IBGE, 2022.

Ainda quanto às questões demográficas, a consideração acerca dos tipos de domicílios se faz relevante, sobretudo por poderem ser relacionados à densidade da ocupação, bem como à renda da população, apresentada no Gráfico 6. Inicialmente, apresenta-se a densidade domiciliar por vetor de expansão, tal qual indicado para a densidade demográfica. A partir dessa análise, podem ser propostas inferências acerca da distribuição e da concentração de habitações em determinada região. Seguindo a tendência, com base nos demais dados apresentados, a Sede e o vetor Noroeste são aqueles que apresentam maior domicílios por km², tendo quantitativo expressivamente inferior ao de todas as demais unidades territoriais. Da mesma forma, o vetor Leste corresponde ao que tem a menor densidade domiciliar de toda a RMBH.

Gráfico 6 – Densidade domiciliar (Número de domicílios/Área da unidade territorial)

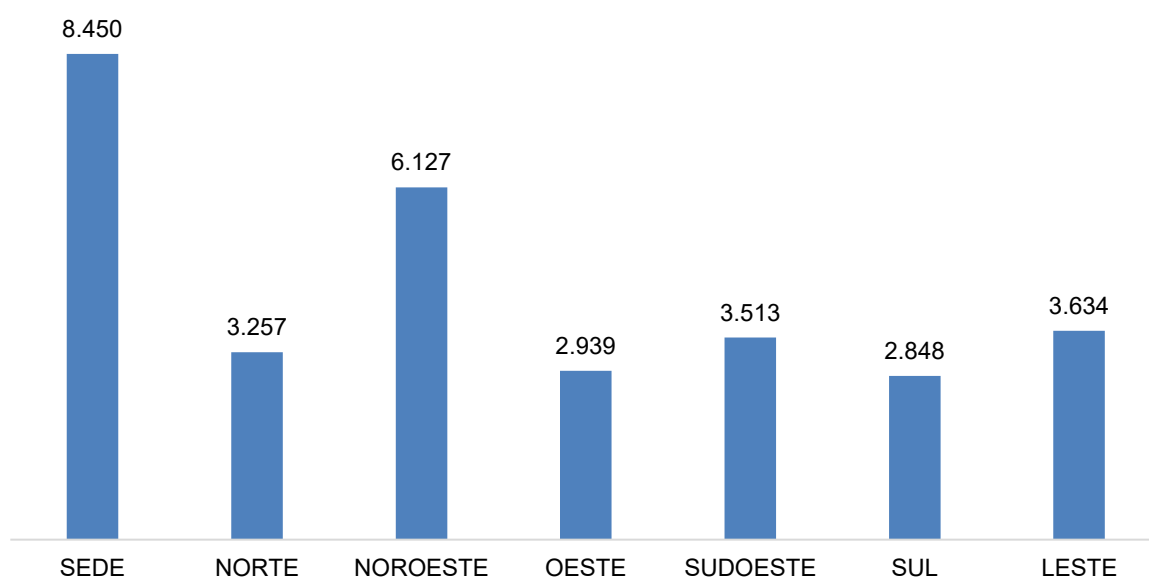


Fonte: Adaptado de IBGE, 2022.

Além de calcular a densidade populacional e domiciliar dos municípios, apresentando cada índice de densidade no conjunto que compõe cada vetor da RMBH, considerando a totalidade de suas áreas, como anteriormente analisado, propõe-se uma análise focada na densidade em relação às respectivas áreas urbanizadas, assumindo, hipoteticamente, que toda a população reside exclusivamente nessas áreas. Embora se reconheça que essa suposição não reflete a realidade, ela permite avaliar o eventual grau de ocupação e concentração populacional nos espaços urbanizados.

Mediante essa análise, tem-se a Sede com a maior densidade populacional, a qual se revela, entretanto, próxima à densidade populacional em função da sua extensão territorial, sobretudo em decorrência da proximidade entre esta última e a área urbanizada, propriamente dita. O vetor mais denso, mesmo com a alteração da área utilizada para obtenção do indicador, segue sendo o Noroeste, o qual corresponde, aproximadamente, a duas vezes a densidade de qualquer outro vetor em análise. A inversão se dá especificamente na condição do vetor Leste nesse contexto, o qual apresenta a menor densidade em função da extensão territorial, sendo, entretanto, o terceiro em densidade populacional quando esta é considerada frente à extensão da área urbanizada. Essa diferença reflete a característica particular do vetor Leste, cuja ocupação urbana aparenta ser mais concentrada em certas localidades, enquanto grandes porções do território permanecem menos ocupadas. Quanto aos demais vetores, como apresentado no Gráfico 7, o Leste é seguido pelos vetores Sudoeste, Norte, Oeste e Sul, sendo este último aquele com a menor densidade populacional em relação à respectiva área urbanizada.

Gráfico 7 – Densidade populacional (População residente/Área urbanizada)

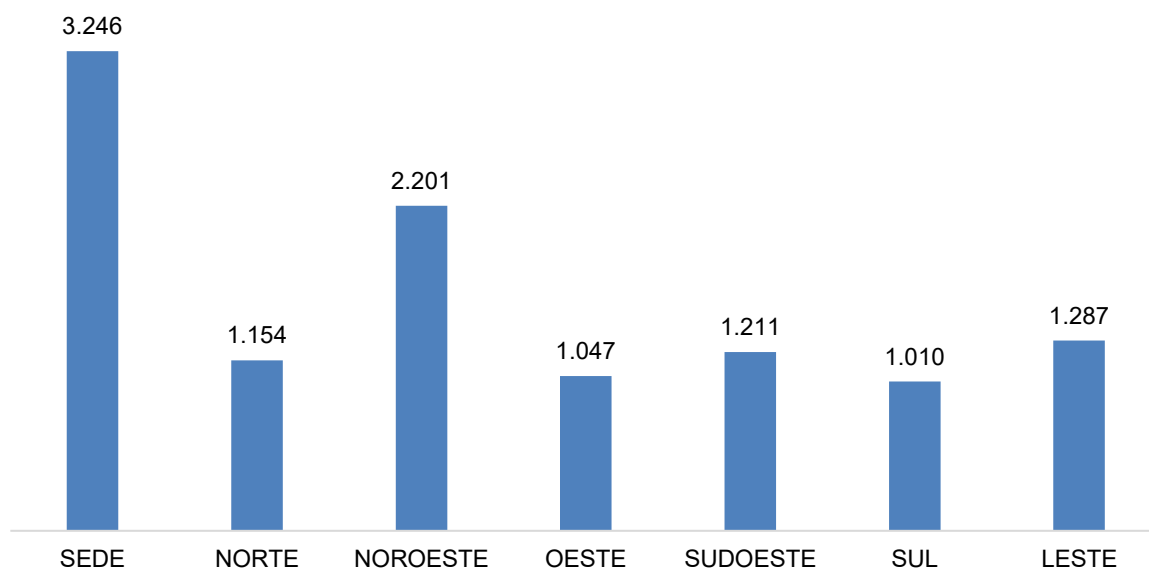


Fonte: Adaptado de IBGE, 2022.

A aplicação da mesma metodologia para a análise da densidade domiciliar em função da área urbanizada por vetor reforça os padrões já identificados na avaliação da densidade populacional, sendo a Sede novamente caracterizada por comportamento proporcionalmente alinhado ao resultado obtido quando considerada sua extensão territorial, devido à proximidade entre esta e a área urbanizada. Assim como na análise anterior, a Sede é seguida pelo vetor Noroeste, reiterando sua

condição quanto à concentração de ocupação urbana. É possível observar, ainda, assim como quanto à densidade domiciliar, que o vetor Leste é o terceiro mais denso, seguido pelos vetores Sudoeste, Norte, Oeste e Sul, como apresentado no Gráfico 8 a seguir.

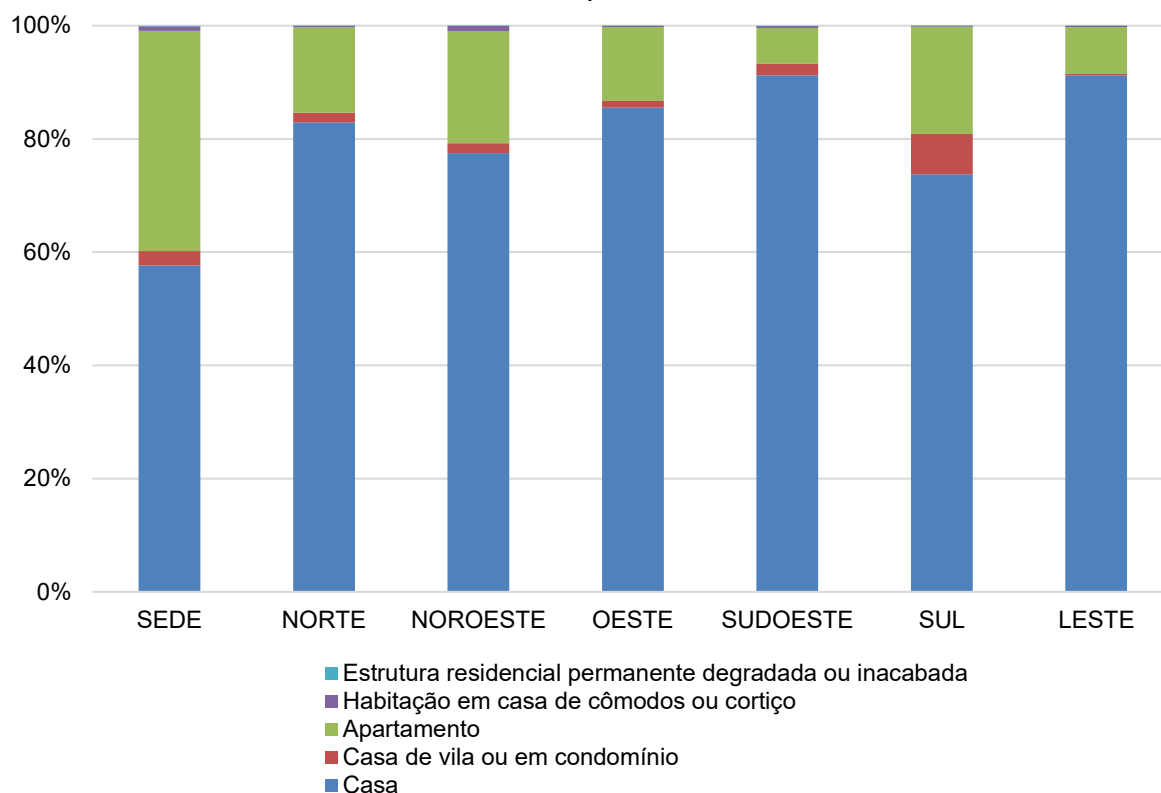
Gráfico 8 – Densidade domiciliar (Número de domicílios/Área urbanizada)



Fonte: Adaptado de IBGE, 2022.

Ainda referente ao aspecto domiciliar, destaca-se a condição tangente às tipologias a este atribuídas, estando os dados apresentados no Gráfico 9. Fica evidente que, de maneira geral, predomina na RMBH a tipologia “Casa”, com elevada representatividade desta última no vetor Leste, constatação que confirma o descrito acerca das densidades quando considerada a respectiva área urbanizada. A Sede, por sua vez, figura como a unidade territorial com a maior quantidade de domicílios da tipologia “Apartamento”, o que justifica sua elevada densidade domiciliar e demográfica. A tipologia “Casas de vila ou em condomínio” se apresenta em maior quantidade no vetor Sul, historicamente ocupado por população de mais alta renda, sendo essa uma condição permanente, como caracterizado mais adiante, e contribuinte para o baixo coeficiente resultante das densidades, sobretudo quando considerada a área urbanizada. No vetor Noroeste, tem-se a maior expressividade da tipologia “Habitação em casa de cômodos ou cortiço” na RMBH, característica de populações menos abastadas, sendo também identificada na Sede e nos vetores Sudoeste e Noroeste.

Gráfico 9 – Tipo de domicílio



Fonte: Adaptado de IBGE, 2022.

Conclui-se, quanto ao perfil demográfico, que o vetor Leste é aquele que apresenta menor dinamismo, o que reforça sua condição frente aos aspectos da estruturação espacial anteriormente apresentados. Essa condição, acrescida da constatação de que esse é o vetor com as menores áreas identificadas como loteamentos vazios na caracterização das áreas urbanizadas, pode indicar a manutenção desse perfil, uma vez que, salvo casos de intenso adensamento da ocupação, o aumento dos índices demográficos dependeria, invariavelmente, da expansão da ocupação urbana. De maneira geral, a referida análise reflete a natureza fragmentada e concentrada da ocupação urbana no vetor Leste, com núcleos urbanos mais densos localizados em cidades como Sabará e Caeté, enquanto amplas áreas do território permanecem com baixa ocupação ou de uso predominantemente rural. Essa configuração indica que, apesar de apresentar significativa ocupação nas áreas urbanizadas, a baixa densidade geral em relação à extensão territorial é resultado de sua ocupação não uniforme, marcada por grandes vazios territoriais.

3.3 Indicadores Socioeconômicos

Para a caracterização da RMBH, sobretudo quanto aos índices socioeconômicos e no correspondente ao contexto temporal no qual este trabalho foi desenvolvido, serão utilizados dados tão atuais quanto disponíveis, tendo sido realizada extensa pesquisa nesse sentido. A divulgação dos dados levantados no Censo 2022, pelo IBGE, contribui muito para as discussões que se sucedem, particularmente mediante estabelecimento de correlação entre diferentes aspectos pesquisados, muitos dos quais são inerentes à questão urbana e metropolitana, ainda que não explicitamente — mais ainda frente à ampliação do fenômeno da urbanização em toda a sociedade.

Cabe ressaltar a defasagem temporal do Censo, previsto para o ano de 2020, dez anos após o anterior, e impossibilitado de se efetivar devido à conjuntura na qual o país se encontrava, período em que, dentre outras coisas, questionavam-se a importância e a confiabilidade dos institutos de pesquisa brasileiros. A crise sanitária decorrente da pandemia de Covid-19 e os cortes orçamentários no governo federal também contribuíram para o referido cenário, inviabilizando a manutenção da periodicidade então estabelecida e cumprida desde o ano 2000.

Entretanto, as comparações entre os dados referentes a todos os Censos realizados, independentemente dos períodos de intervalo, serão mantidas, considerando que isso não comprometerá as análises propostas. Ressalta-se, ainda, a impossibilidade de que sejam abordados os mesmos aspectos em todos os Censos, não apenas pela indisponibilidade do Censo 2022 em sua integralidade, mas também devido a eventuais alterações metodológicas, que incluem a condição de irrelevância agora associada a algumas informações, bem como a inclusão daquelas que se tornaram indispensáveis para estudo e compreensão da sociedade brasileira na atualidade.

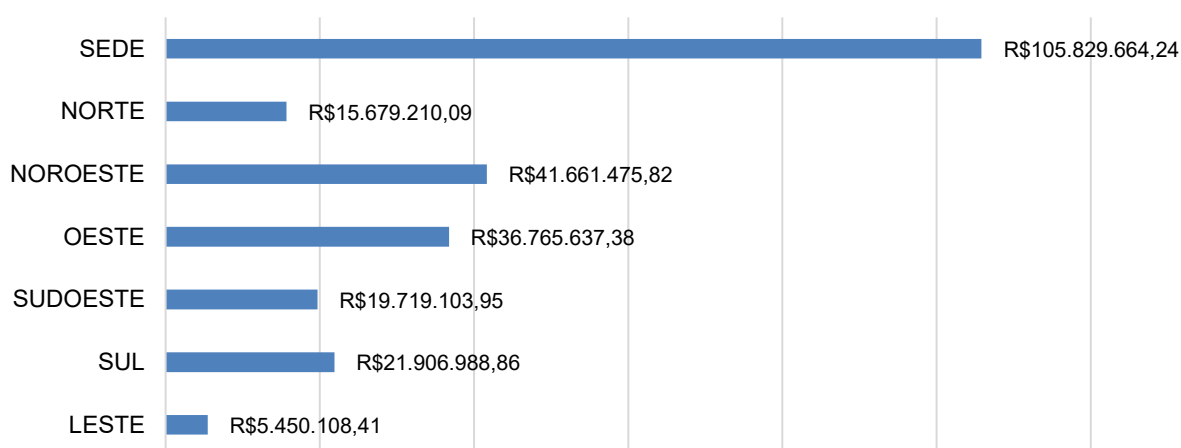
A análise dos indicadores socioeconômicos pode fornecer base para auxílio na compressão da expansão urbana nos municípios, sobretudo a partir da identificação de áreas de desenvolvimento econômico e consequente geração de empregos, por exemplo. A RMBH apresenta um cenário complexo e diversificado nesse quesito, o que demanda abordagem detalhada. Considerando como indicadores mais relevantes o Produto Interno Bruto (PIB) dos municípios, o PIB per capita e a taxa de pessoal

ocupado, pretende-se providenciar panorama suficiente para as conclusões que buscam caracterizar a dinâmica econômica dessa região.

O PIB a preços correntes, que reflete a soma de todas as riquezas produzidas por uma determinada unidade territorial, é um indicador essencial para avaliar o desempenho econômico agregado. Por sua vez, o PIB per capita, resultante da divisão do PIB total pelo número de habitantes de uma mesma unidade territorial, oferece uma medida da riqueza média disponível por pessoa. Ambos são valores que influenciam diretamente o índice de desenvolvimento humano apresentado adiante.

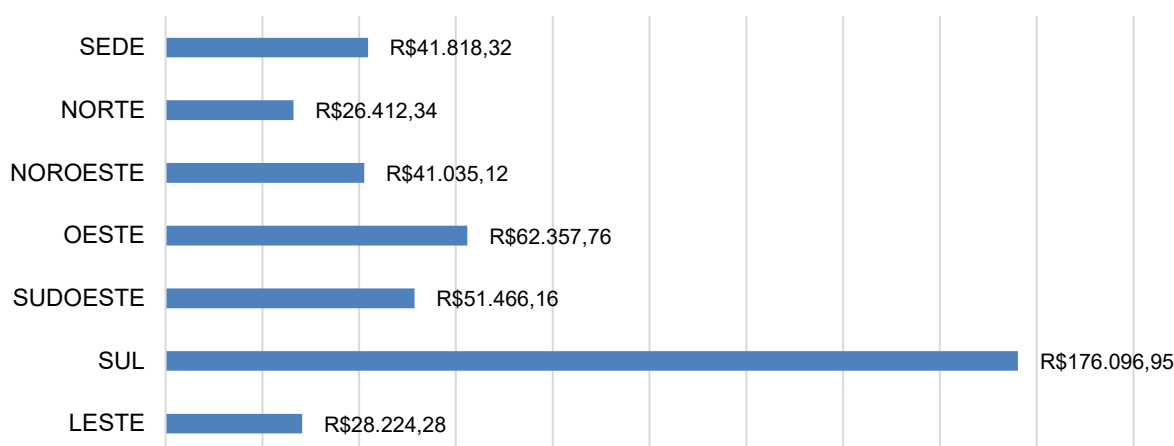
O Gráfico 10 evidencia a discrepância e a concentração econômica no município-sede da RMBH frente ao somatório do PIB dos municípios que compõem cada um dos vetores de expansão dessa mesma região metropolitana. O PIB nos dois vetores com maior valor após a Sede — respectivamente, o Noroeste e o Oeste —, somados, não alcançam o total da primeira. Esses três vetores possuem contingente populacional correspondente a três quartos de toda a RMBH, o que influencia diretamente o PIB per capita equivalente a eles, como apresentado no Gráfico 11 subsequente, alterando o ranqueamento anterior. Continuando a análise, destaca-se o valor referente ao PIB no vetor Sul, que excede todos os demais, e que lhe confere o maior PIB per capita, principalmente em função de ser aquele com a menor população da RMBH, como apresentado anteriormente. O vetor Leste, apesar de possuir população próxima à do Sul, se destaca por seu antagonismo, uma vez que dispõe do menor PIB em toda a região, o que ainda lhe confere o segundo menor PIB per capita.

Gráfico 10 – PIB a preços correntes (x1000 R\$)



Fonte: Adaptado de IBGE, 2021.

Gráfico 11 – PIB per capita



Fonte: Adaptado de IBGE, 2021.

Frente à constatação de que o vetor Sul possui o maior PIB per capita (R\$ 176.096,95) da RMBH, seria possível concluir que esse resultado indica também um alto nível de riqueza individual em comparação com outras regiões. Entretanto, cabe ressaltar que um PIB per capita alto não significa, necessariamente, que toda a população desfruta de um elevado padrão de vida. Por se tratar de uma média, esse valor não é capaz de revelar as eventuais desigualdades na distribuição de renda. Considerando, portanto, as desigualdades estruturais da sociedade brasileira, há uma alta possibilidade de que os valores do PIB estimados por pessoa não correspondam à realidade. Tal constatação se aplica não apenas ao vetor com o maior PIB per capita, sendo uma realidade também nos demais vetores, condição por meio da qual se infere um maior empobrecimento da população dos vetores Norte e Leste, que são aqueles que possuem, respectivamente, os menores PIB per capita identificados na RMBH.

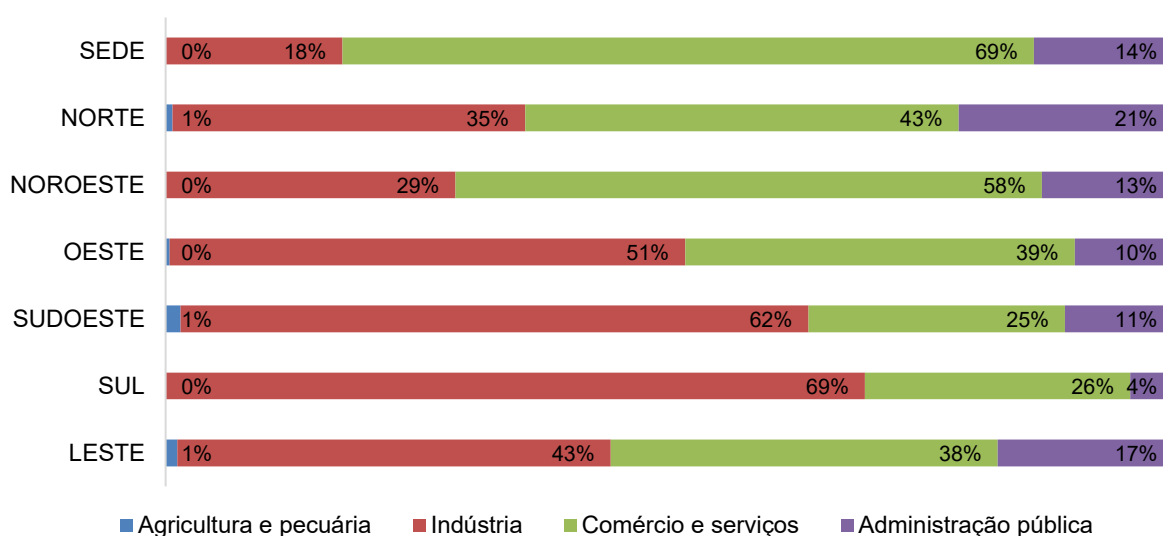
A análise da participação por setor no valor adicionado ao PIB auxilia no entendimento da estrutura econômica da região, indicando, assim, a contribuição econômica de cada um dos seguintes setores à economia total:

- Agricultura e Pecuária: setor que inclui todas as atividades ligadas ao cultivo de plantas, à criação de animais e à extração de produtos agrícolas, associado à produção de alimentos e matérias-primas;

- Indústria: setor que abrange a transformação de matérias-primas em produtos acabados e semiacabados, incluindo manufatura, construção civil, mineração e produção de energia;
- Comércio e Serviços: setor que envolve todas as atividades que prestam serviços e realizam trocas comerciais, como varejo, atacado, transporte, turismo, educação, saúde, serviços financeiros, dentre outros; e
- Administração Pública: setor que compreende todas as atividades relacionadas à gestão pública, incluindo serviços governamentais, segurança pública, defesa, justiça e outros ofertados pelo Estado.

Como pode ser observado no Gráfico 12 a seguir, os setores com maior representação no PIB da RMBH são a indústria e comércio e serviços, predominando em todos os vetores de expansão da região metropolitana. O setor da agricultura e pecuária corresponde ao menos representativo, tendo parte apenas nos vetores Norte, Sudoeste e Leste. A administração pública, inerente à economia em qualquer recorte territorial que se propuser, tem a menor representatividade, no caso da RMBH, no vetor Sul, sendo este o que conta com a maior contribuição do setor industrial. Especificamente no vetor Leste, os setores industrial e de comércio e serviços são os mais representativos e, somados, contribuíram com mais de 80% do PIB no conjunto dos municípios compreendidos.

Gráfico 12 – Participação por setor da economia no valor adicionado ao PIB



Fonte: Adaptado de IBGE, 2022.

Complementarmente à análise da participação dos setores da economia no PIB dos vetores, cabe mencionar a classificação das atividades econômicas por valor adicionado bruto na composição do PIB municipal. Essa caracterização considera as classes de atividades econômicas delineadas pelo IBGE, as quais se baseiam na Classificação Nacional de Atividades Econômicas (CNAE), conforme descrições apresentadas no Quadro 2 a seguir. As atividades econômicas desenvolvidas nos municípios da RMBH, separados em função dos respectivos vetores de expansão, sendo elencadas as três principais quanto à contribuição ao PIB, se encontram dispostas no Quadro 3 subsequente.

Quadro 2 – Atividades Econômicas Contribuintes para o PIB Municipal

SIGLA	GRUPO DE ATIVIDADES	DESCRIÇÃO
AD	Administração, Defesa, Educação e Saúde Públicas e Seguridade Social	Inclui atividades relacionadas a gestão pública, defesa nacional, administração de serviços públicos, educação pública, saúde pública e seguridade social; são atividades essencialmente não mercantis.
CN	Construção	Engloba todas as atividades relacionadas à construção civil, incluindo a construção de edifícios residenciais, comerciais e industriais, infraestrutura urbana e obras públicas.
DS	Demais Serviços	Esta categoria engloba uma ampla gama de serviços que não se enquadram nas categorias específicas mencionadas, como transporte, comunicação, serviços financeiros, turismo, entretenimento e serviços domésticos.
AG	Agricultura, Inclusive Apoio à Agricultura e Pós-Colheita	Abrange todas as atividades relacionadas à produção agrícola, incluindo cultivo de culturas, manejo de animais e produção de alimentos, bem como serviços de apoio à agricultura e pós-colheita.
PC	Pecuária, Inclusive Apoio à Pecuária	Engloba todas as atividades relacionadas à criação e ao manejo de animais para produção de alimentos, como carne, leite e ovos, incluindo serviços de apoio à pecuária.
CV	Comércio e Reparação de Veículos Automotores e Motocicletas	Compreende atividades relacionadas a venda, compra, troca e reparo de veículos automotores, bem como serviços relacionados, como manutenção, peças de reposição, acessórios e seguros.
IT	Indústrias de Transformação	Refere-se às atividades industriais que transformam matérias-primas em produtos acabados, como indústrias alimentícias, têxteis, metalúrgicas, químicas, entre outras.
IE	Indústrias Extrativas	Engloba atividades relacionadas à extração de recursos naturais, como mineração e exploração de petróleo e gás.
EL	Eletricidade e Gás, Água, Esgoto, Atividades de Gestão de Resíduos e Descontaminação	Inclui atividades relacionadas a geração e distribuição de energia elétrica, produção e distribuição de gás, fornecimento de água, tratamento de esgoto, gestão de resíduos e descontaminação do meio ambiente.

Fonte: Adaptado de IBGE, 2023.

Quadro 3 – Principais atividades em função do valor adicionado ao PIB (2021)

VETOR DE EXPANSÃO	MUNICÍPIO	Atividade com maior valor adicionado bruto	Atividade com segundo maior valor adicionado bruto	Atividade com terceiro maior valor adicionado bruto
SEDE	Belo Horizonte	DS	AD	CV
NORTE	Baldim	CN	AD	DS
	Capim Branco	AD	DS	IE
	Confins	DS	AD	CV
	Jaboticatubas	DS	AD	CV
	Lagoa Santa	DS	AD	IT
	Matozinhos	IT	DS	AD
	Pedro Leopoldo	DS	IT	AD
	Santa Luzia	IT	DS	AD
	São José da Lapa	IT	DS	AD
	Vespasiano	DS	AD	IT
NOROESTE	Contagem	DS	CV	IT
	Ribeirão das Neves	AD	DS	CV
OESTE	Betim	IT	DS	CV
	Esmeraldas	AD	DS	CV
	Florestal	DS	AD	CV
	Juatuba	IT	DS	AD
	Mateus Leme	DS	IE	AD
SUDOESTE	Brumadinho	IE	DS	AD
	Ibirité	AD	DS	EL
	Igarapé	DS	AD	IT
	Itaguara	DS	IT	AD
	Itatiaiuçu	IE	DS	AD
	Mário Campos	AD	DS	CV
	Rio Manso	AD	DS	CV
	São Joaquim de Bicas	IT	DS	AD
Sarzedo	IE	DS	AD	
SUL	Nova Lima	IE	DS	AD
	Rio Acima	IE	DS	AD
	Raposos	AD	DS	IE
LESTE	Caeté	DS	IE	AD
	Nova União	AD	DS	AG
	Sabará	DS	IE	IT
	Taquaraçu de Minas	AD	DS	PC

Fonte: Adaptado de IBGE, 2022.

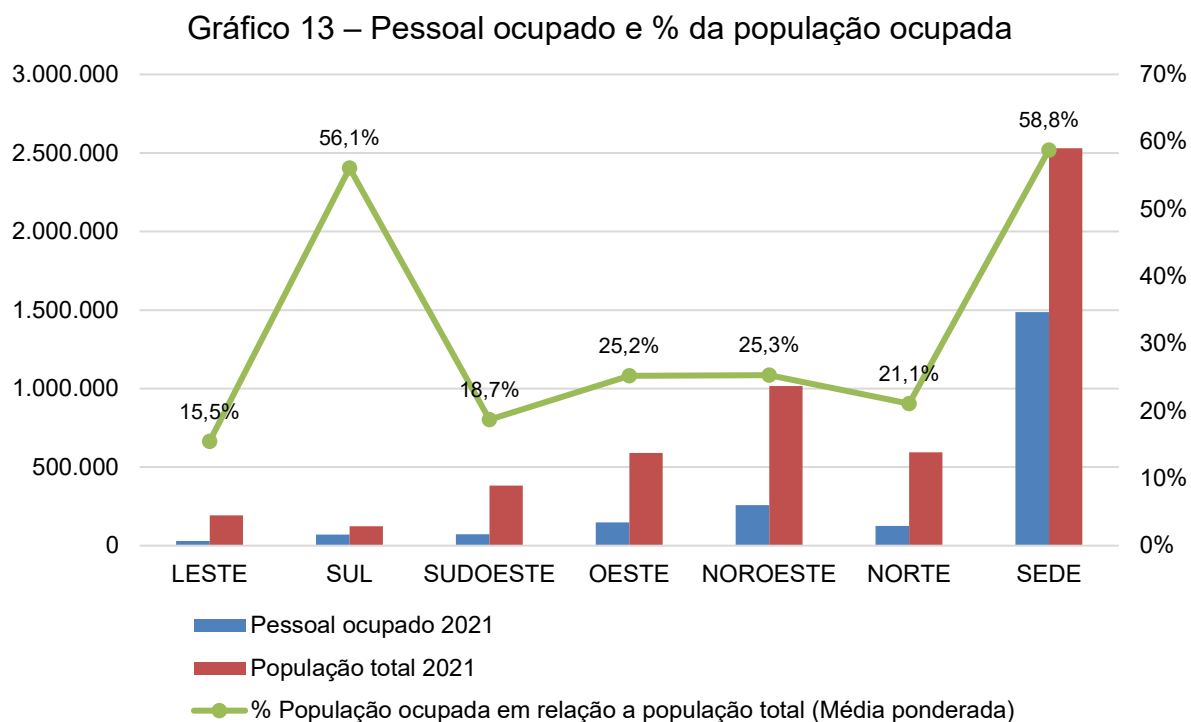
Cada município possui características econômicas, sociais e geográficas específicas, as quais influenciam sua estrutura produtiva e, conseqüentemente, a

hierarquia de suas atividades econômicas. Dada a impossibilidade de analisar de forma eficaz as principais atividades econômicas para o grupo de municípios que compõem um determinado vetor, optou-se por abordagem alternativa e mais precisa, que consiste na apresentação das informações equivalentes aos municípios, ainda que separados nos vetores de expansão utilizados como unidade territorial no contexto desta pesquisa. Tentar aplicar uma mesma hierarquia de atividades a um conjunto de municípios com realidades distintas, ainda que contidos em um mesmo vetor de expansão, poderia levar a conclusões imprecisas ou simplistas acerca das principais atividades desenvolvidas nesses territórios.

A maioria dos vetores da RMBH apresenta configuração diversificada na composição desse *ranking* de atividades que contribuíram com o PIB do ano de 2021, sendo predominantes aquelas que são associadas à administração e a demais serviços, com exceção do vetor Sul, no qual predomina a contribuição das atividades da indústria extrativa, e dos vetores Norte, Oeste e Sudoeste, que apresentam alguma diversidade na composição geral da atividade com maior valor adicionado bruto. Nos municípios nos vetores Noroeste e Leste, entretanto, predominam as atividades de administração e demais serviços, sendo que outras categorias apenas aparecem como as segundas ou terceiras contribuintes ao PIB desses municípios. Especificamente em Sabará e Caeté, municípios do vetor Leste, as atividades de indústria extrativa aparecem com o segundo maior valor adicionado bruto, enquanto a indústria de transformação apenas aparece como a terceira contribuinte ao PIB de Sabará. Ainda quanto às atividades do vetor Leste, cabe destacar que esse é o único vetor em que as atividades relacionadas à agricultura e pecuária aparecem em toda a RMBH.

Observando a relação entre o número absoluto de Pessoal Ocupado e o Percentual de População Ocupada nas unidades territoriais estabelecidas para esta análise, apresentada no Gráfico 13 a seguir, tem-se a Sede com o maior número de pessoal ocupado (1.487.155) e uma alta percentagem de população ocupada em relação à população total (58,8%), o que pode indicar uma boa integração da população ao mercado de trabalho. O vetor Sul também mostra uma alta taxa de população ocupada (56,1%) em relação à sua população total, apesar de ter uma população total menor. O vetor Leste, por sua vez, tem a menor percentagem de população ocupada em relação à população total (15,5%), o que pode indicar desafios

em termos de emprego e acesso ao mercado de trabalho, corroborando a inferência de que seja essa a população mais empobrecida da RMBH.



Fonte: Adaptado de IBGE, 2021.

Essas conclusões indicam uma diversidade significativa em termos de riqueza, emprego e distribuição de renda na RMBH. Conforme os dados, apenas a Sede e o vetor Sul se destacam positivamente, tanto em termos de PIB a preços correntes quanto em PIB per capita e percentual de população ocupada, enquanto os demais vetores provavelmente enfrentam maiores desafios econômicos, incluindo a geração de empregos. Nesse sentido, é importante ressaltar que os dados de pessoal ocupado se referem aos trabalhadores formais, uma vez que são de difícil mensuração os dados relacionados ao trabalho informal. Entretanto, sabe-se que a impossibilidade de absorção da totalidade da população economicamente ativa condiciona, principalmente, a informalidade.

Ainda para compreensão da realidade econômica de toda a população, faz-se necessária a análise de indicadores como, por exemplo, o índice de Gini, o qual expressa a concentração de renda de uma população. Enquanto um instrumento de medição do grau de concentração de renda em determinado grupo, ele indica a diferença entre os rendimentos dos mais pobres e dos mais ricos. Visando a uma melhor compreensão acerca dessas questões, propõe-se análise conjunta do Índice de Gini, do Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDHM) e do Índice de Bem-

Estar Urbano (IBEU), essenciais à verificação das condições socioeconômicas e da qualidade de vida, sobretudo em áreas urbanas, os quais se encontram relacionados na Tabela 6.

Tabela 6 – Índice de Gini, IDHM e IBEU dos municípios na RMBH

VETOR DE EXPANSÃO	MUNICÍPIO	Índice de Gini [2010]	IDHM [2010]	IBEU [2010]
SEDE	Belo Horizonte	0,6106	0,810	0,862
	Baldim	0,4635	0,671	0,833
NORTE	Capim Branco	0,4063	0,695	0,762
	Confins	0,4546	0,747	0,760
	Jaboticatubas	0,5582	0,681	0,747
	Lagoa Santa	0,5874	0,777	0,786
	Matozinhos	0,4415	0,731	0,826
	Pedro Leopoldo	0,4761	0,757	0,845
	Santa Luzia	0,4495	0,715	0,754
	São José da Lapa	0,4483	0,729	0,779
	Vespasiano	0,4380	0,688	0,752
	NOROESTE	Contagem	0,4953	0,756
Ribeirão das Neves		0,4080	0,684	0,693
OESTE	Betim	0,4840	0,749	0,809
	Esmeraldas	0,4437	0,671	0,626
	Florestal	0,4861	0,724	0,856
	Juatuba	0,4854	0,717	0,771
	Mateus Leme	0,5137	0,704	0,789
SUDOESTE	Brumadinho	0,5720	0,747	0,787
	Ibirité	0,4501	0,704	0,713
	Igarapé	0,4759	0,698	0,790
	Itaguara	0,4414	0,691	0,871
	Itatiaiuçu	0,4099	0,677	0,817
	Mário Campos	0,4741	0,699	0,713
	Rio Manso	0,4371	0,648	0,755
	São Joaquim de Bicas	0,4538	0,662	0,750
SUL	Sarzedo	0,4641	0,734	0,808
	Nova Lima	0,6914	0,813	0,822
	Rio Acima	0,4747	0,673	0,796
LESTE	Raposos	0,5235	0,730	0,801
	Caeté	0,4649	0,728	0,797
	Nova União	0,4223	0,662	0,814
	Sabará	0,4693	0,731	0,782
	Taquaraçu de Minas	0,4547	0,651	0,797

Fonte: Adaptado de DATASUS, 2023; FGV, 2010; Ribeiro; Ribeiro, 2016.

O IDHM se diferencia do IDH Global, estabelecido pela Organização das Nações Unidas (ONU), sobretudo por ser obtido a partir de metodologia adequada ao contexto brasileiro e à disponibilidade de indicadores nacionais (PNUD, 2023). Esse índice, composto por três dimensões do desenvolvimento humano — longevidade, educação e renda —, fornece base para compreensão do bem-estar e da qualidade de vida da população dos municípios, além de permitir a identificação de desigualdades. Para consideração acerca da qualidade de vida da população urbana da RMBH, foram levantados os dados do IBEU referentes aos municípios que a compõe, estando o índice apresentado juntamente do IDHM correspondente.

O IBEU-Municipal procura avaliar a dimensão urbana do bem-estar usufruído pelos cidadãos brasileiros promovido pelo mercado, via o consumo mercantil, e pelos serviços sociais prestados pelo Estado. Tal dimensão está relacionada com as condições coletivas de vida promovidas pelo ambiente construído da cidade, nas escalas da habitação e da sua vizinhança próxima, e pelos equipamentos e serviços urbanos. (Ribeiro; Ribeiro, 2016, p. 1).

Esse índice compreende cinco dimensões, a saber: mobilidade urbana, condições ambientais urbanas, condições habitacionais urbanas, atendimento de serviços coletivos urbanos e infraestrutura urbana, as quais “têm em comum a possibilidade de serem compreendidas a partir das condições urbanas que favorecem maior ou menor bem-estar para seus residentes” (Ribeiro; Ribeiro, 2016, p. 3).

Ambos os índices variam de zero a 1, devendo ser lidos de forma que, quanto mais próximo de 1, melhores são as condições humanas e urbanas, aferidas, respectivamente, pelo IDHM e IBEU, e, quanto mais próximo de zero, piores são essas mesmas condições. O Índice de Gini, em contrapartida e não obstante ao fato de também variar entre 0 e 1, deve ser interpretado da seguinte maneira: valores mais baixos (próximos a 0) indicam uma distribuição de renda mais igualitária, enquanto valores mais altos (próximos a 1) indicam uma distribuição de renda mais desigual.

A análise conjunta do Índice de Gini e do IDHM, que considera indicadores de educação, saúde e renda, proporciona o entendimento da relação estrita entre a desigualdade de renda e os demais aspectos do desenvolvimento humano. A associação do IBEU a esses índices torna possível a correlação entre municípios com alta desigualdade de renda e baixo desenvolvimento humano, indicando demandas sociais e econômicas, enquanto áreas com baixo bem-estar urbano podem demandar, de maneira mais efetiva, melhorias na infraestrutura e nos serviços proporcionados nas aglomerações urbanas.

O Índice de Gini aponta o município de Nova Lima, pertencente ao vetor Sul, como o mais desigual, superando o equivalente à Sede, indicando, ainda, um índice elevado para Raposos, constatação que corrobora a indicação de que o alto valor do PIB per capita na região não significa maior qualidade de vida de sua população. Os municípios desse vetor apresentam também elevados valores para o IDHM e o IBEU, sobretudo em Nova Lima, sendo os menores os de Rio Acima.

Excetuando Nova Lima, a Sede da RMBH desponta com os mais altos valores de todos esses indicadores, o que reforça sua condição de centralidade nesse contexto. Quanto ao Índice de Gini, observa-se, com relação aos demais municípios que compõem a RMBH, que apenas cinco — Jaboticatubas, Lagoa Santa, Mateus Leme, Brumadinho e Raposos — apresentam valor superior a 0,5, caracterizando maior concentração de renda. No que diz respeito ao IDHM, a maioria dos municípios se encontra na faixa entre 0,5 a 0,799, correspondente a um valor médio, sendo que, excluídos os municípios de Nova Lima e Belo Horizonte, nenhum outro possui IDHM superior a 0,8. Observa-se maior variação no que tange ao IBEU, sendo o município de Esmeraldas, no vetor Norte, aquele com piores condições de bem-estar urbano, seguido por Ribeirão das Neves, no vetor Noroeste.

Dada a relação intrínseca entre a condição socioeconômica e a urbanização produzida pela sociedade em um dado espaço, sobretudo enquanto sua manifestação material, depreende-se que a ocupação no vetor Leste da RMBH, além de ser diminuta, é mais precária. Essa condição se agrava pelo fato de que a principal atividade econômica no vetor Leste de expansão da RMBH corresponde à indústria extrativa e, portanto, à exportação de commodities. Ademais, nesse sentido, “a queda dos preços das commodities também impactou a economia estadual e metropolitana. Adicione-se a tais fatos, ainda, a crise da extrativa mineral produzida pelas empresas Samarco e Vale” (Oliveira; Horta, 2020, p. 241).

A relação entre a mineração e o espaço socialmente produzido, incluindo o desenvolvimento de atividades relativas à exploração mineral, como é o caso do vetor Leste da RMBH, desde o século XIX, será abordada no capítulo seguinte, quanto ao momento de seu início, e, quanto às consequências de sua progressão, no capítulo 5. Dentre as principais consequências oriundas do desenvolvimento ampliado de atividades minerárias, destaca-se o conflito iminente com a preservação do meio

ambiente e, por conseguinte, com a garantia de condições adequadas à promoção do desenvolvimento sustentável.

A análise dos indicadores socioeconômicos evidencia o caráter heterogêneo da RMBH, destacando o vetor Leste como uma área de particular vulnerabilidade no contexto metropolitano, sendo possível constatar que a realidade socioeconômica do vetor reflete fragilidades que permeiam sua ocupação e seu desenvolvimento. Com o menor PIB total da RMBH e o segundo menor PIB per capita, o vetor Leste apresenta características de precariedade econômica, reforçadas pela menor taxa de população ocupada em relação à população total. Esse dado indica um mercado de trabalho limitado, que, somado à dependência do setor extrativo, agrava a situação socioeconômica local.

O vetor Leste se diferencia dos demais por sua estrutura produtiva, marcada pela predominância da indústria extrativa e de atividades associadas à exportação de commodities. Embora essas atividades desempenhem papel relevante para a economia local, elas estão sujeitas a flutuações de mercado, como as quedas nos preços das commodities. Tal condição contribui para a vulnerabilidade da economia do vetor Leste, restringindo a diversificação produtiva e, possivelmente, a geração de empregos formais. Além disso, a inserção do setor agrícola e pecuário, ainda presente em alguns municípios do vetor, evidencia a permanência de uma lógica econômica mais tradicional, distante das dinâmicas de urbanização e modernização observadas em outros vetores da RMBH.

3.4 Níveis de Integração dos Municípios

A integração dos municípios à dinâmica metropolitana, propriamente dita e medida em estudo desenvolvido pelo Observatório das Metrópoles, considera aspectos relacionados a: concentração, distribuição e crescimento populacional; produção e distribuição da riqueza; ocupação do território; mobilidade populacional; e grau de urbanização. Tais características são analisadas para estabelecimento dos níveis (Observatório das Metrópoles, 2012), inclusive na RMBH, como apresentado na Figura 6 a seguir.

Corroborando as informações levantadas acerca dos referidos aspectos, Belo Horizonte configura polo metropolitano, concentrador da “população, do PIB e da renda, assim como da disponibilidade de infraestrutura de circulação de pessoas e mercadorias” (Observatório das Metrópoles, 2012, p. 28). Contagem, município do

vetor Oeste da RMBH, é o único caracterizado como extensão de polos, ou seja, municípios que “se destacam pela escala dos fenômenos demográficos, econômicos e de mobilidade, com volume e intensidade muito maiores do que os observados nos demais grupos” (Observatório das Metrôpoles, 2012, p. 29).

O próximo nível nessa hierarquia compreende os municípios com muito alto nível de integração, o qual inclui, na RMBH, Betim, Ibirité, Ribeirão das Neves, Santa Luzia e Sabará, sendo este último o único inserido no vetor Leste. Os municípios nesse nível, diferentemente dos anteriores, apresentam maior percentual de população, em detrimento dos indicadores do PIB e da renda, no contexto em que se inserem. “Os grupos de alta e média integração estão conjuntamente em uma posição intermediária, inclusive em alguns indicadores um nível supera o outro e vice-versa” (Observatório das Metrôpoles, 2012, p. 30), sendo esses os níveis com mais elevado número de municípios, apesar de incluir apenas um do vetor Leste, o município de Caeté.

O estudo destaca que

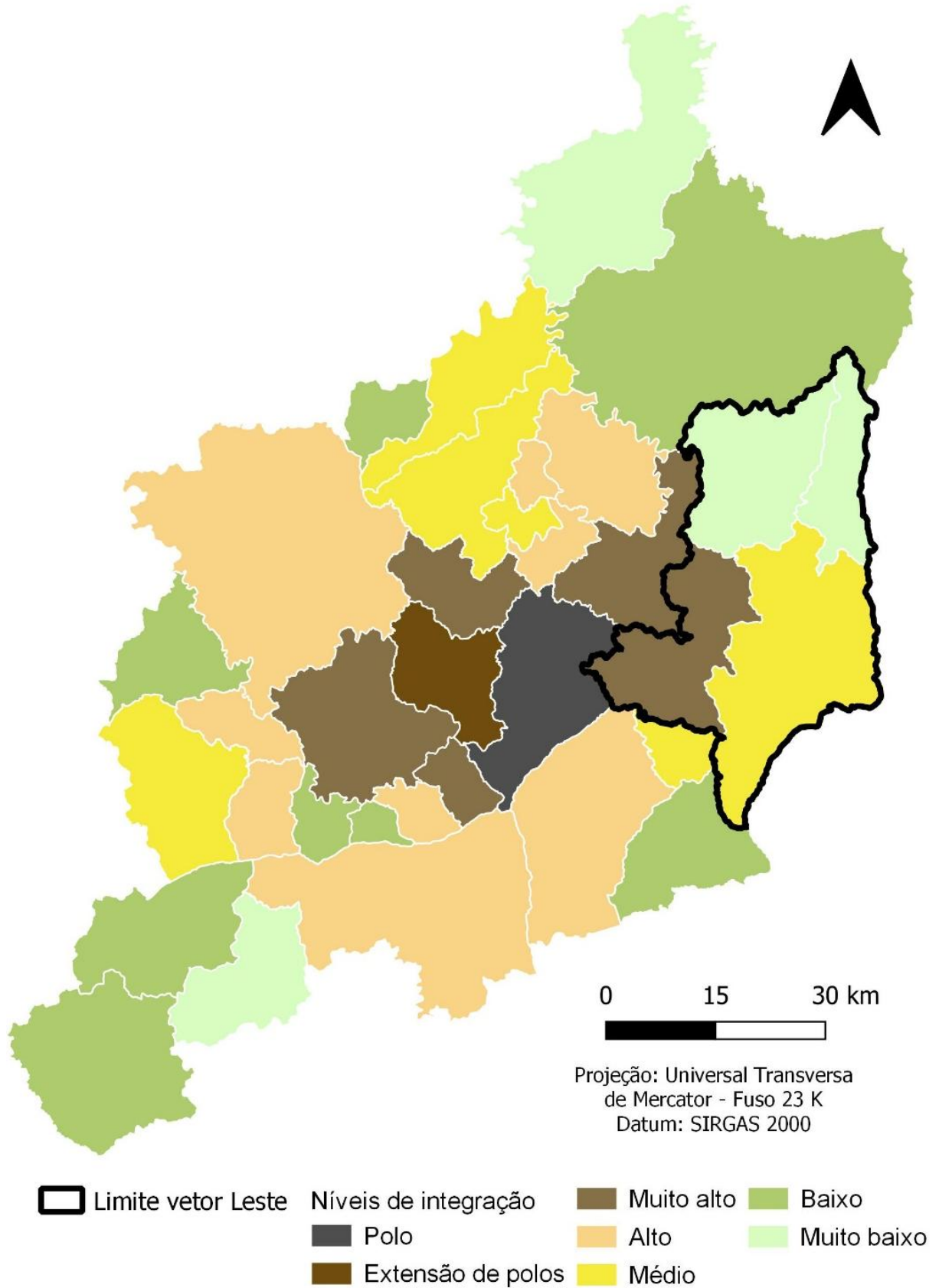
[...] a partir desse grupo para os níveis mais baixos fica sempre maior o percentual da população em relação ao percentual do PIB. Pode-se sugerir que enquanto nos níveis de polos e mais integrados a participação na economia é maior ou semelhante à participação da população, nos níveis relativos à menor integração a participação da população é menor do que a do PIB. Isso pode indicar que os municípios com caráter efetivamente metropolitano tendem a concentrar maior produção de riqueza e até apropriação de renda do que população. Já os municípios que não apresentam dimensões efetivamente metropolitanas ainda têm uma participação da população maior. (Observatório das Metrôpoles, 2012, p. 30).

Tal característica se aplica ao que é experienciado nos dois outros municípios do vetor Leste, Nova União e Taquaraçu de Minas, classificadas com nível muito baixo de integração à dinâmica metropolitana, o que se reflete sobre a caracterização do vetor como um todo, visto que a abordagem adotada neste trabalho avaliou e comparou os indicadores apresentados, majoritariamente, no conjunto de municípios que compõe cada vetor.

Importante, portanto, destacar as diferenças no próprio conjunto que conforma o vetor Leste, para além da comparação entre suas características frente aos demais vetores, destacando a complexidade da urbanização metropolitana, sobretudo quando consideradas suas diferentes porções com distintas trajetórias de desenvolvimento. As especificidades desse vetor, quando evidenciadas, podem

contribuir para uma análise também específica acerca do ideal para um desenvolvimento que se pretenda, de fato, metropolitano.

Figura 6 – Níveis de integração dos municípios à dinâmica da metropolização



Fonte: Adaptado de Observatório das Metrôpoles, 2012.

4 BELO HORIZONTE E SUA REGIÃO METROPOLITANA

“Inutilmente, magnânimo Kublai, tentarei descrever a cidade de Zaíra dos altos bastiões. Poderia falar de quantos degraus são feitas as ruas em forma de escada, da circunferência dos arcos dos pórticos, de quais lâminas de zinco são recobertos os tetos; mas sei que seria o mesmo que não dizer nada. A cidade não é feita disso, mas das relações entre as medidas de seu espaço e os acontecimentos do passado [...].

A cidade se embebe como uma esponja dessa onda que reflui das recordações e se dilata. Uma descrição de Zaíra como é atualmente deveria conter todo o passado de Zaíra. Mas a cidade não conta o seu passado, ela o contém como as linhas da mão, escrito nos ângulos das ruas, nas grades das janelas, nos corrimãos das escadas, nas antenas dos para-raios, nos mastros das bandeiras, cada segmento riscado por arranhões, serradelas, entalhes, esfoladuras.”

(Italo Calvino, em *As cidades invisíveis*)

Belo Horizonte é a capital do estado de Minas Gerais, um dos mais importantes estados no contexto nacional, relevância observada desde a chegada dos colonizadores portugueses ao Brasil. Nesse sentido, é parte, portanto, de toda a história da sociedade que conhecemos e da qual fazemos parte. A cidade corresponde a uma das primeiras cidades planejadas no país, tendo sido inaugurada em 12 de dezembro de 1897, ao final do século XIX, mesmo que não integralmente implantada. Ela foi, portanto, inaugurada em momento de mudanças substanciais no contexto social e político do país, tendo a Capitania de Minas tido parte essencial no que antecedeu e suscitou a Proclamação da República, ocorrida em 1889. E é exatamente nesse contexto metamórfico que se propõe a constituição de uma nova capital para o, a partir daquele momento, “estado” — cuja sede era, até então, Ouro Preto.

Não obstante o local da nova sede ter sido amplamente pesquisado, objeto de publicações e aprofundado no que tange à criação da capital mineira, cabe destacar que Belo Horizonte fora implantada em região que contava com ocupações precedentes à sua implantação, incluindo cidades constituídas durante o período colonial brasileiro, principalmente em função da existência, da descoberta e da exploração de metais preciosos, como é o caso de Sabará. Ressalta-se, ainda, que não apenas no período correspondente à sua implantação, mas durante todo o curso de sua história, a área equivalente ao atual limite administrativo de Belo Horizonte já

contava com áreas anteriormente ocupadas, independentemente da categoria que a estas pudesse ser atribuída, principalmente em suas adjacências, áreas com sociabilidades experienciadas em função de fatores outros.

Essa configuração espacial prévia, tanto material quanto social, consistiu em condição favorável ao estabelecimento da nova capital. Exemplo disso é a linha férrea que ligava Sabará ao Rio de Janeiro. Porém, a partir da reorganização do capital, bem como da sua mundialização, a sede administrativa de Minas Gerais, coincidente com a sede da região metropolitana a ela correspondente, se tornou centrípeta, concentradora de muitos fluxos, implicando a expansão do seu tecido para além dos seus limites administrativos e a constituição de periferias dela dependentes em distintos aspectos.

Considerando o exposto, antes mesmo que se proceda, neste texto, à caracterização da cidade e de sua região metropolitana contemporânea, optou-se pela produção de breve histórico acerca do espaço socialmente produzido e sobre a urbanização a este correspondente. O intervalo escolhido para o referido histórico, além de compreender a proposição, a construção e os primeiros anos de ocupação da nova capital do estado durante a primeira metade do século XX, abrange também o período que vai do final do século XVII até meados do século XIX. O momento inicial equivale à descoberta das minas de ouro na região de Sabará, incluindo a intensa ocupação e a modificação do território durante a colonização portuguesa, até o momento da chegada da industrialização ao país, processo que resultou na expansão das atividades econômicas e, por conseguinte, das ocupações humanas, por toda a região, alcançando dimensões e complexidade que culminaram na tratativa do fenômeno urbano como um todo, incluindo seus arredores, até então irrelevantes no contexto do século XX.

Fernando Pessoa, referindo-se a Portugal, diz: “Cumpriu-se o Mar, e o Império se desfez”. Nessa linha, De Paula (2013, p. 19-20) complementa:

E então, também, cumpriu-se a cidade: Belo Horizonte. Longe do mar, entre montanhas, em meio que, em tudo, parece oposto ao mundo marinho. Em vez da oscilação permanente, do permanente fluir de vagas, de ondas, de marés, de ventos, a permanência, o exato quadrilátero, o quadrilátero de ferro em que se ergueu a cidade, que a viu transformar-se de pequeno arraial colonial em metrópole, de arraial curraleiro em centro político e cultural, em polo de economia moderna e diversificada, integrada ao mundo das vertiginosas transformações contemporâneas.

Não se veja na forma exata do quadrilátero, na geometria reticular do seu traçado o único destino da cidade, que ela tem sido também, como qualquer cidade, a explosão, o conflito, a irrupção do novo, que a cidade, todas as cidades, movem-se pelo impulso incontrolável dos sonhos, dos projetos, dos desejos, dos interesses.

Frente à dualidade entre o planejamento de Belo Horizonte e a dinâmica, previsível ou não, de seu desenvolvimento espacial, busca-se evidenciar e destacar o papel e a relevância de Sabará — município atualmente parte do vetor Leste — e de sua região ao longo desse processo. Tal abordagem relaciona diretamente aspectos territoriais e econômicos, ambos inerentes à conformação socioespacial anteriormente caracterizada.

4.1 Área e adjacências da futura Cidade de Minas, a nova capital do Estado

Especificamente no contexto brasileiro, considerando a relação entre a sociedade e o espaço, intrínseca ao processo de urbanização, Moreira (2020) apresenta cinco fases distintas, denominadas: 1) vetores fundacionais; 2) ciclos de assentamento; 3) maturação do arranjo capitalista; 4) redesconcentração e privatização da gestão do espaço; e 5) articulação das sociabilidades. Frente ao contexto de colonização do território correspondente ao país pela Coroa Portuguesa, destaca-se, na fase dos vetores fundacionais, “a ação combinada de três vetores territoriais instituídos pelo contexto colonial: o bandeirantismo, a catequese jesuíta e a expansão do gado” (Moreira, 2020, p. 31), os quais seguiram direções contrárias.

Com foco específico no vetor referente ao bandeirantismo, destaca-se a descoberta de minas de ouro e prata como a verdadeira inspiração para sua empreitada, ilustrada na Imagem 1. Essa descoberta se estendeu pelo período compreendido entre os séculos XVI e XVII, e, territorialmente, avançou até o descobrimento das minas de ouro e diamantes em regiões atualmente inseridas no limite administrativo do estado de Minas Gerais (Moreira, 2020). Referido estado pode ser caracterizado como o “território onde, em 1693, o ouro aflorou. Para subverter em profundidade a vida colonial brasileira” (Risério, 2012). No ordenamento espacial da colônia, o ciclo minerário se constitui como um importante polo, devendo ser ressaltado que

[...] com seu surgimento e ampliação em núcleos dispersos no século XVIII nos planaltos mineiro e central, a fronteira econômico-demográfica avança para os sertões, onde as fazendas de gado e as pequenas policulturas de subsistência se multiplicam, junto à demanda das cidades que aí também se irradiam rapidamente. (Moreira, 2020, p. 102).

Imagem 1 – Aventureiros à procura de ouro nas Minas



Fonte: Barreto, 1996-v1.

Cabe destacar a amplitude alcançada na acumulação, a partir da valorização do ouro enquanto produto, como motivador desse processo de unificação, ainda segundo o autor e considerando sua interpretação do espaço minerador como espaço de relação de mercado. A mineração se estabelece, nesse momento, como “uma nova forma de exploração e organização econômicas” (Risério, 2012, p. 109). Inegável, portanto, que “o século XVIII foi, para o Brasil, um período de mudanças imensas” (Risério, 2012, p. 108), sendo possível determinar

[...] que com a extração do ouro o processo de formação espacial sofre uma alteração inaudita, em face do caráter urbano da mineração, que muda substancialmente a natureza das relações sociais internas, ao tornar a colônia menos agrária e mais urbana e monetarizada. Assim, a par de levar o território a unificar-se no seu todo, leva a modificar-se o próprio conteúdo e ordem do arranjo espacial. A interiorização e a cidade de mineração redesenham as linhas gerais das articulações internas da formação espacial colonial, num impacto de ordenamento cultural urbano que abarca [...] todo o território colonial. (Moreira, 2020, p. 102).

Nesse contexto, depreende-se que a expansão territorial se deu também com o estabelecimento de núcleos urbano-mineradores, os quais resultaram, concomitantemente, na progressão de áreas destinadas à produção agrícola de subsistência nas adjacências desses centros de mineração. Segundo Risério, “pode-

se então dizer que foi da conjunção de focos de atividade mineradora, sítios de gêneros alimentares, capelas toscas e pequenos pontos de comércio que nasceram as primeiras povoações” (2012, p. 111).

A sequência das trilhas abertas pelos bandeirantes e pela expansão jesuítica e pastoril, trilhas essas que fazem parte do primeiro ciclo identificado por Moreira (2020), são as principais referências para a continuação do processo de formação do espaço brasileiro. O ciclo subsequente indica que “os rios e planaltos são os grandes planos de assentamento” (Moreira, 2020, p. 35), sobretudo no que concerne ao vetor do bandeirantismo, pois “os mineradores se estabeleciam inicialmente na beira dos cursos d’água [...]. O ouro determinava o lugar dos assentamentos [...]. Se o ouro apontava o lugar, a topografia fazia a sua exigência quanto à disposição do povoado” (Risério, 2012, p. 114). Como exemplo dessa dinâmica, tem-se que

[...] Minas Gerais surgiu de repente para a história do Brasil. Mas aquelas terras vinham sendo percorridas, povoadas e colonizadas, há algum tempo, por habitantes do mundo colonial luso-brasileiro. Já na primeira metade do século XVI, bandeiras da Bahia, partindo em busca de ouro e índios, alcançavam o interior mineiro. A primeira delas deixou Porto Seguro em 1533, para percorrer as várzeas e bacias do Jequitinhonha, as cabeceiras dos rios Pardo e das Velhas, antes de chegar ao São Francisco. [...] Avançando sobre o mesmo território, vieram da outra ponta os paulistas. (Risério, 2012, p. 109).

Muitas são as cidades do estado de Minas Gerais que surgiram a partir da propensão para desenvolvimento da atividade minerária, sendo Ouro Preto, Mariana, Sabará e São João del-Rei as exordiais, erigidas de povoações que passaram por metamorfose com a exploração de seu respectivo entorno. Especificamente sobre Sabará, tido como o primeiro povoamento de Minas Gerais, sabe-se que este

[...] surgiu no final do século XVII, com a busca, pela bandeira de Fernão Dias Paes e seu genro Borba Gato, de esmeraldas da mítica região do sabarabuçu (“montanha resplandecente”) e de outros tesouros sonhados por Portugal. Ao longo do itinerário da expedição, foram criados vários arraiais de mineradores, próximo ao Rio das Velhas, onde deságua o Rio Sabará.

O sertanista paulista capitão Matias Cardoso de Albuquerque foi eleito líder da equipe de vanguarda da Bandeira das Esmeraldas — por Fernão Dias Paes — para preparar o caminho, abrir picadas, implantar roças e locais de pouso. Depois de muito viajar, Albuquerque encontrou um local favorável para as roças, com fonte de água, livre do perigo das enchentes e um ponto de travessia do rio a pé. Assim, Sabará passou a ser um ponto de pousada para a travessia do sertão. Em 1674, chegou à região a bandeira de Fernão Dias Paes, que iniciou o processo de organização urbana dos núcleos mineradores. (IPHAN, 2023).

Ainda sobre a busca de minerais para exploração, destaca-se que

Os cronistas portugueses e os indígenas relatavam, desde o século XVI, que no sertão da América portuguesa existia uma serra resplandescente (*sic*), cravejada de prata. Essa era a Serra do Sabarabuçu e quando os bandeirantes chegaram à região acharam que tinham encontrado a serra. No entanto, a região não tinha jazidas de prata e o alto da serra resplandecia porque continha grande quantidade de minério. (Barcelos, 2023).

Em meados do século XVIII, o intenso processo de imigração fez com que a população no território brasileiro aumentasse consideravelmente, e, “com a concentração populacional na zona das minas, que arrastava para si bandos de aventureiros de origens diversas, cruzamentos e trocas se incrementaram” (Risério, 2012, p. 110). Esse processo, por sua vez, levava ao aumento de lavouras para o abastecimento dessa população, sobretudo a partir da utilização de processo agrícola conhecido como *sistema florestal de uso da terra*, o qual consiste na derrubada de florestas para abertura de áreas de plantio e na dispensa de amplo preparo do solo, sendo originário de práticas indígenas (Romeiro; Botelho, 2013, p. 23).

A interiorização urbana, principiada em 1693 com o reconhecimento oficial da vila de Curitiba, compreende também a descoberta e a exploração do ouro no território correspondente a Minas Gerais, uma vez que “as cidades, que toda miscelânea humana começou a construir ali, tiveram, como forma embrionária, pousos e acampamentos de mineradores” (Risério, 2012, p. 111). Dos arraiais, estruturas urbanas resultantes “da conjugação de focos de atividade mineradora, sítios de gêneros alimentares, capelas toscas e pequenos pontos de comércio” (Risério, 2012, p. 111), ergueram-se as primeiras vilas: Vila Rica e Vila Real de Nossa Senhora da Conceição do Sabará — também conhecida por Vila do Sabará —, assim reconhecidas a partir de 1711. Esse reconhecimento se deu concomitantemente à intensificação das atividades minerárias nessas regiões, processo que desencadeou a necessidade de os limites administrativos serem estabelecidos, a fim de que conflitos de jurisdição fossem evitados. As características da região, sobretudo aquelas relativas à hidrografia, são inerentes às suas descrições, não só pela relação com os minerais preciosos, mas também pela condição associada à mobilidade e às necessidades humanas e animais, incluindo as práticas agrícolas indispensáveis aos assentamentos. Tais características, conjugadas ao relevo da área, condicionaram, por sua vez, a forma desses assentamentos, assunto abordado adiante.

O reconhecimento dessas vilas foi anterior à oficialização da Capitania Real das Minas Gerais, ocorrida em 1720, e a partir da divisão da Capitania de São Paulo

e das Minas do Ouro — a última criada por Decreto Real oriunda do desmembramento de áreas da então Capitania do Rio de Janeiro, em 1709. Nesse contexto, tal capitania tinha como sede a Vila de Ribeirão do Carmo, atual Mariana. Destaca-se que a denominação *vila*, segundo Furtado (2007, p. 203), corresponde à

[...] unidade político-administrativa autônoma equivalente a município, trazida de Portugal para o Brasil no início da colonização, tendo perdurado até fins do século XIX; toda vila deveria possuir câmara e cadeia, além de um pelourinho — símbolo de autonomia; termo empregado em substituição a município, pois a denominação não podia ser empregada na colônia, ou seja, em terras não emancipadas.

Importa, contudo, observar que, nas representações cartográficas daquela época, *comarca* seria o equivalente à *região*, enquanto *termo* seria o que conhecemos atualmente por *município*.

A Capitania das Minas do Ouro, primeira denominação da Capitania Real de Minas Gerais, compôs-se, inicialmente, das comarcas de *Villa Rica*, com sede na Vila homônima, do *Rio das Mortes*, sediada no *Arraial do Rio das Mortes*, e do *Rio das Velhas*, com sede na *Villa Real de Sabará*. Tais localidades correspondem, atual e respectivamente, aos municípios de Ouro Preto, São João del-Rei e Sabará. Uma quarta comarca foi criada anos depois, em 1720, sendo chamada de Comarca do Serro Frio, correspondente ao atual município do Serro e com território resultante de desmembramento da Comarca do Rio das Velhas (Carvalho, 1922, p. 27).

Cabe destacar que o arraial predecessor à Vila do Sabará, denominado Arraial da Barra do Sabará, com ocupação estimada desde 1675, era o centro comercial estratégico diretamente ligado à Estrada Real. Tal relevância contribuiu para que, três anos após sua elevação à condição de Vila Real de Nossa Senhora da Conceição do Sabará, esta última se tornasse sede da Comarca do Rio das Velhas, “uma das quatro primeiras a serem criadas na Capitania das Gerais, abrangendo um território que se estendia até Paracatu e ao Triângulo Mineiro e alcançava os limites com Goiás, Pernambuco e Bahia” (IPHAN, 2023), como pode ser visto no mapa apresentado na Figura 7.

Figura 7 – Mappa da Comarca do Sabara



Fonte: Acervo APM.
 Autoria: José Joaquim da Rocha em 1777.

A fundação de vilas e comarcas ocorreu devido à necessidade de institucionalizar e organizar a capitania, já que a ocupação crescente exigia infraestruturas administrativas e eclesiásticas adequadas para a sociedade que se formava nos arraiais. O contexto político da época, particularmente no que diz respeito às decisões no âmbito social, era composto por uma rede administrativa que incluía aqueles envolvidos em funções judiciárias e financeiras, aspectos relevantes no ambiente urbano desde as capitanias. No caso da Villa Real de Sabará, observa-se uma intensa fragmentação de seu território original, o que demonstra uma tendência de desenvolvimento centro-periferia em Minas Gerais, polarizando a região e estabelecendo uma área de influência emergente, especialmente na região mineradora.

A inicialmente denominada Villa Real de Sabará tem suas menções assim registradas até 1820, quando passa a ser comumente citada apenas como Sabará, sendo, nessa época, um dos termos da Comarca do Rio das Velhas, mantendo sua condição de sede desde a constituição desta última (Carvalho, 1922). Dada a relevância da região no contexto urbano à época, o Imperador, por meio de alvará de 17 de março de 1823, proferiu o seguinte:

Eu o Imperador Constitucional e Defensor Perpetuo do Imperio do Brasil. Faço saber aos que o presente alvará virem: Que tendo-se mui especialmente distinguido a Provincia de Minas Geraes, como uma das primeiras na resolução de sustentar, ainda a custa dos maiores sacrificios, os direitos inauferíveis dos Povos do Brasil contra os seus declarados inimigos; e tendo-se avantajado algumas de suas povoações em testemunhos de denotado patriotismo: Hei por bem conceder a Comarca de Sabará [do Rio das Velhas] o titulo de – Fidellissima – de que ficará gozando perpetuamente. (Carvalho, 1922, p. 70).

O Termo de Sabará compreendia, em seu território, no ano de 1830, diversas cidades, vilas e povoações, as quais se encontram relacionadas no Quadro 4 a seguir. Considerando as correspondências dessas áreas às divisas administrativas atuais, que incluem municípios como Brumadinho, Itabirito, Nova Lima, Esmeraldas, Belo Horizonte e outros — inclusive, homônimos às denominações das ocupações que os antecederam —, percebe-se a extensão do referido termo, ou seja, da região. Sabia-se, na década de 1850, que

[...] a população d'esta cidade em 5,000 almas. Seu principal commercio consiste em ouro em barra, lavrado e em pó, viveres e liquides. Seu districto é mui extenso de norte para léste, e as terras excellentes para cafézaes ecannaviaes, genero de lavoura ali praticado de tempo immemoravel, e encerra 10,000 habitantes. (De Saint-Adolphe, 1854, p. 452).

Quadro 4 – Relação das Cidades, Villas e Povoações do Termo da Villa de Sabará no ano de 1830

Villa e Matriz de Sabará	Arraial do Pompéo	Arraial de São Gonçalo
Arraial da Lapa	Arraial do Taquarassú de Baixo	Parochia de Lagoa Santa
Parochia de Mattosinhos	Arraial da Quinta	Arraial do Fidalgo
Arraial da Roça Grande	Arraial de Curvello	Arraial de Trahiras
Arraial de Taboleiro Grande	Arraial e Matriz de Congonhas	Arraial de Macacos
Arraial e Matriz do Rio das Velhas	Arraial de Santa Rita	Arraial e Matriz do Rio das Pedras
Arraial de São Vicente	Arraial e Matriz de Curral d'El-Rey	Arraial do Brumado
Arraial de Santo Antônio de Venda Nova	Arraial de Matheus Leme	Arraial de Contagem das Aboboras
Arraial de Piedade do Paraopeba	Arraial do Aranha	Arraial de Sete Lagoas
Arraial de Buritys	Arraial de Bicas	Arraial de Itaiyussú
Arraial de Santa Luzia do Rio Manso	Arraial da Capella Nova do Betim	Arraial de Santa Quitéria

Fonte: Adaptado de Carvalho, 1922, p. 107-108.

Quanto à morfologia urbana, como mencionado anteriormente, sabe-se da disposição orgânica dessas cidades coloniais, destacada na representação de Sabará apresentada nas imagens a seguir. De todo modo, era certo que

[...] o assentamento nascia colado ao ouro — e volteava segundo os volteios de seus veios. Como se antecipasse aí, já em seus movimentos inaugurais, a estética barroca por vir. Sabará, por exemplo, nasceu margeando o ouro depositado no leito de cursos fluviais. Em sua origem, está um elenco de arraiais, com o arraial da Barra ocupando posição privilegiada, na confluência das águas do Sabará e do Rio das Velhas. [...] E foi esta rede de arraiais assentados juntos a córregos e rios que, conectando-se mais estreitamente, deu origem à vila e, depois, cidade do Sabará. (Risério, 2012, p. 114).

Imagem 2 – Vista da cidade de Sabará na margem do Rio das Velhas 25 de Fevereiro de 1852 [Iconográfico]



Fonte: Acervo BN.
Autoria: Netto, Ladisláo, 1838-1894

Imagem 3 – Vista de Sabará em 1862 [Iconográfico]



Fonte: Acervo BN.
Autoria: Netto, Ladisláo, 1838-1894

Imagem 4 – Sabará [Iconográfico]



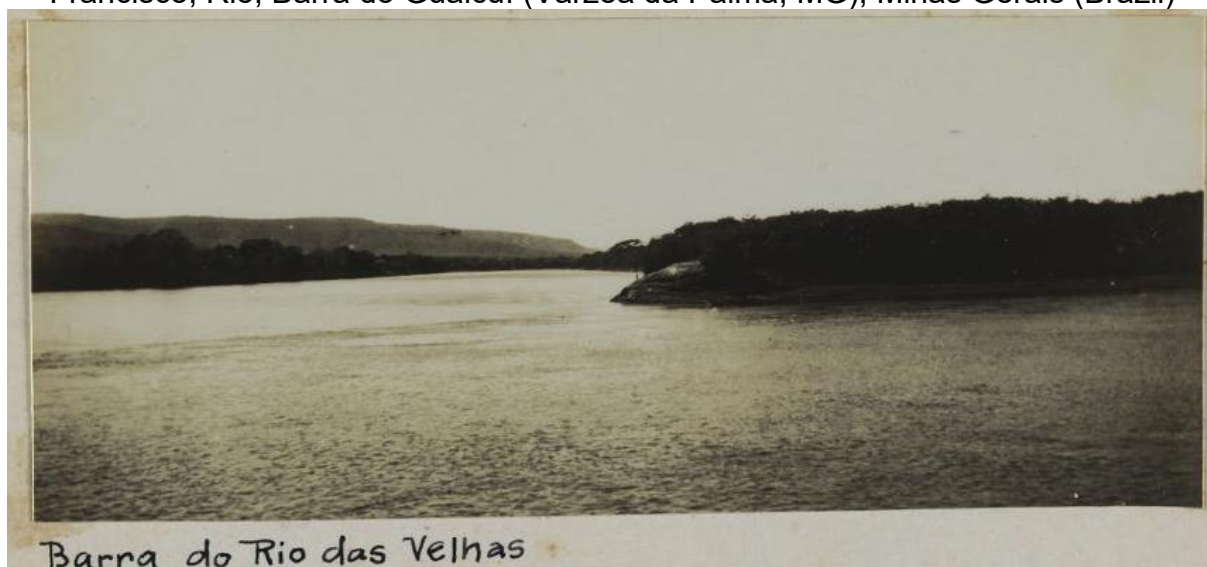
Fonte: Acervo BN.

Autoria: Monthelier, J. (Jules Alexandre), 1804-1883; Rugendas, Johann Moritz, 1802-1858

Ainda sobre Sabará, destaca-se a definição dada pelo *Diccionario geografico historico e descriptivo do Imperio do Brazil*, datado de 1845 e organizado por De Saint-Adolphe, como “Nova cidade, e antiga e considerável villa da província de Minas-Geraes, na margem direita do rio Guaicuhi ou das Velhas, abaixo da confluência do ribeiro Sabará-Buçú” (p. 450). Para o Rio das Velhas (ver Imagem 5), por sua vez, tem-se a seguinte definição:

Grande rio da provincia de Minas-Geraes. Para não confundir este rio com outros do mesmo nome, originados talvez do mesmo motivo, seria mister que se lhe restituísse o de Guaicuhi, que lhe havião dado origiialmente os índios. Como quer que seja, nasce o rio das Velhas ou Guaicuhi da serra haraupéba, por onde corre do poente para o nascente ate chegar á freguezia d'Itabira, onde toma de repente para o norte, e então recolhe por uma e outra margem infinitos ribeiros, rega a villa de Sabará e a povoação de Santa-Luzia, passada a qual se lbe iricorporão, pela margem direita, o rio do ' Sipó, o Páraúna, o Pardo e o Curmatahi, e pela esquerda, o Bicudo. Depois de haver d'este geito atravessado a comarca do seu nome, vai este rio misturar as suas aguas com as do rio de São-Francisco - pela margem direita, acima da povoação da Barra-das-Velhas. No fim do século XVII, as margens do rio das Velhas erão habitadas pelos índios Carijós, que dizem se acolhêrão ás serras quando virão avizinhar-se os primeiros Paulistas, que ião em demanda de minas d'ouro, e que estes não achando nas aldeias senão algumas índias velhas, posêrão àquelle rio o nome com que é conhecido actualmente. (De Saint-Adolphe, 1854, p. 760-761).

Imagem 5 – Barra do Rio das Velhas, 11, [ca. 1927]. Velhas, Rio das (MG), São Francisco, Rio, Barra do Guaicuí (Várzea da Palma, MG), Minas Gerais (Brazil)



Fonte: Acervo IMS.

Retornando às questões organizacionais do espaço, há registro de mudanças em todo o território, incluindo a criação de novas comarcas a partir do desmembramento de áreas oriundas das predecessoras. Destaca-se, nesse momento, a elevação da freguesia de Congonhas de Sabará (ver

Imagem 6), ocorrida em 1891, à categoria de vila, considerando seu desmembramento do município de Sabará, sendo denominada Vila Nova de Lima. Apesar de só então mencionada na caracterização proposta, o distrito de Vila Nova de Lima tem relevância no contexto regional desde a década de 1700 devido à existência de córregos auríferos, os quais passaram a ser explorados, resultando na identificação de diversas minas (Barbosa, 1971, p. 320). Couto e Dalla Costa (2003) indicam que “por volta de 1726 Congonhas de Sabará já era importante freguesia, região belíssima que ia se tornando, pelas riquezas auríferas, núcleo populoso de elementos os mais heterogêneos e propício a frequentes perturbações”.

Imagem 6 – Congonhas de Sabará [Iconográfico]



Fonte: Riedel, [1868-1869].

Dentre todas as minas ali existentes, a descoberta na localidade de Morro Velho (ver

Imagem 7), explorada pela primeira vez em 1725, merece ser destacada. Ainda no contexto dessa região, e principalmente para a descrição que se segue, faz-se importante ressaltar a existência da Freguesia de Nossa Senhora da Boa Viagem do Curral del Rei. Desde os primórdios da exploração minerária, essa freguesia servia de ponto de parada de negociantes e criadores de gado que levavam, respectivamente, mercadorias e seus rebanhos para que fossem comercializados nas áreas

mineradoras. A partir da intensificação dos processos extrativistas na Mina de Morro Velho, a economia da referida freguesia, também conhecida por Curral del Rei, passou a depender dos fornecimentos a essa empresa (Rabêlo, 2013, p. 32), estreitando, assim, a relação com a exploração minerária.

Imagem 7 – Morro Velho [Iconográfico]



Fonte: Riedel, [1868-1869].

A expressiva prosperidade da Mina de Morro Velho, desde os seus primórdios, mantida em função dos investimentos estrangeiros e da busca de novas tecnologias para exploração mineral em suas dependências, justifica a atração de migrantes à região, sobretudo em função da estagnação econômica em áreas circunvizinhas. Tal condição contribuiu, ainda, para o desenvolvimento de outras atividades naquele entorno, promovendo a diversificação econômica como um todo, fazendo de Vila Nova de Lima um progressivo e agitado centro comercial e industrial (Couto; Dalla Costa, 2003). Essa relevância, associada aos desenvolvimentos tecnológicos da época, fizeram com que a Mina de Morro Velho se tornasse uma das principais no contexto

mineiro, servindo de referência para as demais minas da região, bem como para a descoberta e a exploração de novas áreas. Todo esse processo culminou na manutenção e na intensificação da atividade de exploração mineral, que inicialmente justificou a ocupação em toda essa região, não apenas na que atualmente corresponde ao município de Nova Lima. Tal expansão atingiu toda a vertente sudeste da área posteriormente escolhida para ser a capital de Minas Gerais.

Não obstante as muitas propostas e alterações na organização administrativa durante todo o período relatado, destaca-se que Villa Rica, contemporânea à Villa Real do Sabará, foi escolhida como a capital quando da instituição da Capitania Real das Minas Gerais, em 1720, dada sua relevância no contexto da época, mantendo seu status também durante o Império do Período Regencial. Essa condição seria logo alterada, pois, concomitantemente ao processo que resultou na Proclamação da República, a quantia de ouro extraído nas minerações diminuía vertiginosamente, até que

[...] vem então a decadência. O apagar das luzes do ouro. Mas nenhuma outra atividade econômica de peso, depois disso, arrasta Ouro Preto para novas direções. A cidade, que em 1750 chegou a contar com 25 mil habitantes, não é atingida pela modernidade ou violentada pelos avanços predatórios do progresso. Permanece paralisada, na solidão das montanhas. Vive imersa em seu próprio pesadelo, mais do que no pesadelo da história. (Risério, 2012, p. 115).

Ainda em relação a Villa Rica, complementa-se o exposto com o registro de que

Esta vila fez-se, portanto, capital pela circunstância eventual de ser, no momento, o centro mais ativo e populoso da novel capitania. Mas desde o seu primeiro dia de existência viu-se claramente que a sua situação topográfica não lhe permitiria um desenvolvimento à altura da grandeza e prosperidade futura de Minas, e que o ser despojada de sua bela posição de capital era questão apenas de tempo, pois estava bem visto que, no futuro, tão grande território não poderia prescindir da sua cidade-paradigma, ao passo que Vila Rica estava muito longe, topograficamente, de realizar aquela aspiração, quando ela repontasse decisiva no cérebro da gente montanhesa. (Barreto, 1996, p. 282-1v).

Os republicanos almejavam, nesse momento, contribuir com o desenvolvimento industrial do país, e previa-se o protagonismo de Minas Gerais nesse projeto, sobretudo em função das já conhecidas riquezas minerais, que poderiam continuar sendo exploradas a partir da incorporação de novas técnicas e da utilização

de novas tecnologias. Como representado na Planta da Cidade (ver Figura 8) e refletido na sua paisagem (ver

Imagem 8), determinou-se que “a localização da capital em Ouro Preto, cercada por montanhas e com sua acidentada topografia, dificultava os planos de integração geopolítica e de expansão econômica do Estado” (Rabêlo, 2013, p. 45). A cidade, portanto, consistia obstáculo à execução do tão sonhado projeto de modernização. Ademais, sabe-se que

Os republicanos alimentavam também o desejo de ver superada a lembrança do passado colonial, que se evidenciava na velha arquitetura barroca de Ouro Preto e na identificação da cidade, durante longo tempo, com a autoridade portuguesa e depois com o governo imperial. [...] Uma capital de concepção moderna, fora dos padrões antigos, indicaria simbolicamente a ruptura com a tradição monárquica e o início de uma nova era. (Rabêlo, 2013, p. 45).

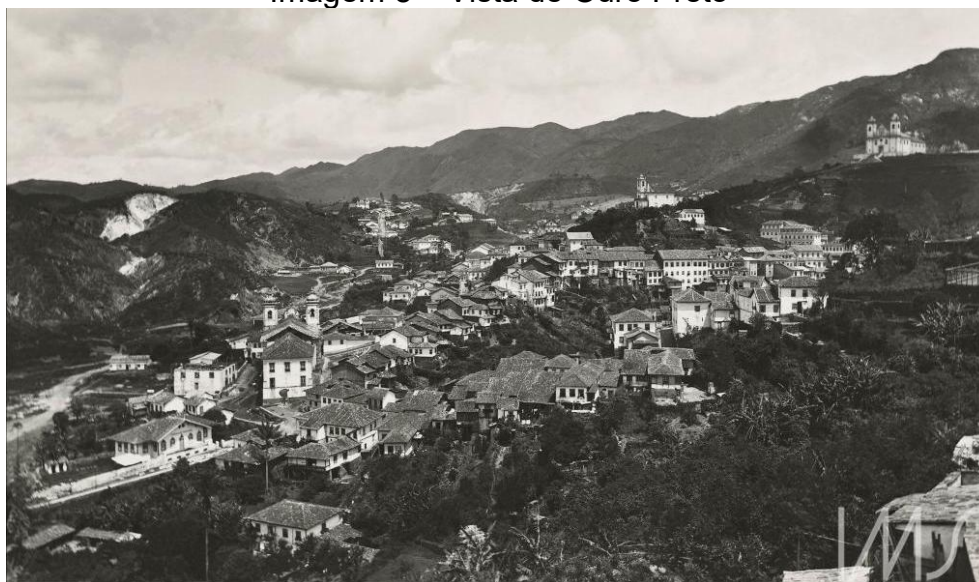
Figura 8 – Planta da Cidade de Ouro Preto em 1888



Autoria desconhecida

Fonte: Acervo APM.

Imagem 8 – Vista de Ouro Preto



Autoria: Por Marc Ferrez, cerca de 1890. Ouro Preto, MG.
Fonte: Acervo IMS.

A respeito do contexto econômico, a iminência do declínio minerário fez com que os núcleos de incipiência urbana, constituídos no extenso período de exploração minerária, fossem articulados em função do avanço das áreas destinadas ao desenvolvimento de atividades pastoris e de lavoura de subsistência, conferindo uma “imbricação sobreposta de espaço pastoril, espaço agrícola de subsistência e espaço de mineração, entremeados pela presença de uma miríade de centros urbanos” (Moreira, 2020, p. 105). A produção de café, referência a partir do início do século XIX, “sustenta e consolida a transição da colônia para a independência, da escravidão para o capitalismo e da monarquia para a república, assim basificando a grande

transformação que virá com o advento da industrialização e urbanização do país” (Moreira, 2020, p. 36).

4.2 Belo Horizonte, a capital de Minas Gerais no século XX

Barreto (1996) destaca que a intenção de se alterar a localidade da capital do estado não corresponde, necessariamente, a esse período, tendo sido manifestada por diferentes personalidades em oportunidades anteriores. Entretanto, o movimento que de fato culminou na superação de Ouro Preto enquanto capital do estado teve início concomitante à última década do século XIX, em 1890. O passo que caracterizou e confirmou tal intenção corresponde à demanda de que fossem realizados “estudos de algumas localidades que mais se recomendavam pelas suas condições topográficas, localização, clima e águas, para a futura sede do governo” (Barreto, 1996, p. 307-1v). A consideração final a partir da elaboração dos referidos estudos trazia o seguinte:

[...] tratou-se como primeira condição a atender-se, a da colocação da nova capital em ponto mais central do que o atual, não tanto no sentido geométrico do termo, que, a meu ver, não tem grande importância, mas sim em relação à maior facilidade de comunicações com os diferentes centros de interesses criados e a criar, de modo que a resultante oferecesse a maior soma possível de vantagens aos interesses agrícolas, industriais e políticos do Estado de Minas, considerados em seu conjunto.

Estudada a questão sob este ponto de vista, ficou adotada como região dentro da qual deveria ser escolhido o local para a nova capital, a parte do vale do rio das Velhas compreendida entre a cidade de Sabará e a povoação de Traíras, não convindo descer além deste último ponto por começarem a aparecer, daí para baixo, os casos de febres palustres, que vão aumentando de frequência e gravidade até a barra do mesmo rio (Guaicuí), quase inabitável por sua proverbial insalubridade; e nem subir, acima de Sabará, por não apresentar a encosta, fortemente acidentada, da serra em que nasce o rio das Velhas, local algum em condições topográficas, favoráveis ao desenvolvimento de uma grande cidade.

A região acima aludida já se acha ligada à capital federal e ao primeiro porto da América do Sul pela grande Estrada de Ferro Central do Brasil, e, pela mesma, com a rede de viação férrea de São Paulo, a qual, pelo desenvolvimento que estão tomando as construções desse gênero para os lados do sul, ficará ligada, em futuro próximo, às divisas do Brasil com as repúblicas platinas.

De Sabará para o norte, já estão feitos os estudos da Estrada de Ferro Central até os barrancos do rio S. Francisco, em Pirapora, e adiantada a construção do primeiro trecho, até Santa Luzia. Concluindo esse prolongamento, que se liga à parte navegável do rio S. Francisco e de seus principais afluentes, com um desenvolvimento calculado em mais de 300 léguas, ficarão desde logo estabelecidas as comunicações fáceis e rápidas do vale do rio das Velhas, não só com o extremo norte de Minas, mas ainda com os Estados da Bahia

e Pernambuco, e, pela estrada de Paulo Afonso, com os de Sergipe e Alagoas.

Ainda mais, desde que seja construída a estrada de ferro, para a qual já há estudos feitos, ligando o S. Francisco ao Tocantins, em um ponto desde o qual é este último rio navegável até o Pará, ficará o vale do rio das Velhas no ponto de passagem natural, senão forçada, da grande artéria da rede de comunicações, pelo interior, desde o extremo-norte do Brasil até a capital federal e Estados do Sul.

São intuitivas as vantagens que desta circunstância devem resultar para o engrandecimento e importância da capital mineira, colocada naquela posição.

Em direção à parte ocidental de Minas, já estão estabelecidas as comunicações do vale do rio das Velhas, pela estrada Central e pela do Oeste, até o vale do Rio Grande e em pouco tempo se estenderão até Goiás, para o que já há concessões feitas e construções em andamento.

Pelo ramal de Ouro Preto, cujo prolongamento até Itabira de Mato Dentro parece questão já resolvida, e que há de, naturalmente, estender-se até o Peçanha, e daí em diante pela estrada de ferro Bahia e Minas, prolongada até o Peçanha, e pela que já está concedida, do Peçanha a Vitória, ficará ainda o vale do rio das Velhas ligado por viação férrea à parte oriental de Minas, e aos portos de Vitória e de Caravelas, nos Estados do Espírito Santo e da Bahia.

Do que fica exposto parece resultar claramente que, em relação aos interesses gerais do Estado de Minas, nenhuma outra região oferece melhores condições, para a colocação da nova capital, do que a parte já indicada do vale do rio das Velhas. (Barreto, 1996, p. 308-309-1v).

É nítida a relevância da localização geográfica, bem como das articulações desta última com outras regiões também importantes. Tal aspecto se faz fundamental para a definição do local que viria a sediar a nova capital do estado de Minas Gerais. A observância da localização nos termos apresentados se justificava, sobretudo, em função das intenções às quais o projeto estava vinculado, principalmente as econômicas, ressaltadas em todo o discurso apresentado à época. Entretanto, ressalta-se a verificação de outros aspectos nesse primeiro estudo para locação da nova capital, sendo as três relacionadas a seguir reputadas como essenciais: “1º) salubridade reconhecida do clima; 2º) abundância de água potável de boa qualidade; 3º) condições topográficas adequadas ao desenvolvimento de uma grande cidade em boas condições de alinhamento e nivelamento” (Barreto, 1996, p. 309).

A região adotada para o referido estudo, como mencionado anteriormente, correspondia à parte do vale do Rio das Velhas compreendida entre a cidade de Sabará e a povoação de Traíras. Nessa porção territorial, foram examinadas as localidades de “Lagoa Santa, Quinta do Sumidouro, Fazenda do Jaguará, Barra do

Jequitibá, Sete Lagoas, Fazenda do Campo Alegre, Matosinhos e, finalmente, Curral del Rei” (Barreto, 1996, p. 309), sendo esta última, àquela época, “considerada boa para o fim que se tem em vista” (Barreto, 1996, p. 312). Rabêlo, ao descrever a região escolhida para sediar a nova capital (ver Imagem 9), indica que

A geografia do arraial tinha ao sul a Serra do Curral, então chamada Congonhas, desdobrando-se no sentido da Serra do Rola Moça, e ao norte e ao leste, o vale do Rio das Velhas, na altura dos atuais limites de Belo Horizonte com os municípios de Santa Luzia e Sabará. Ao oeste, seu extenso território alcançava o que é hoje a região de Sete Lagoas, no vale do Paraopeba, compreendendo um grande número de fazendas e pequenas lavouras, além de outros povoados que começavam a surgir. Com exceção da Serra do Curral e de alguns outros trechos com predominante formação mineral, quase todo o terreno se prestava à pastagem e à produção rural, dispoñdo de elevado número de lagoas e cursos d’água e de exuberantes matas virgens. (Rabêlo, 2013, p. 31).

Imagem 9 – Vista parcial de Belo Horizonte/MG – Fase inicial da cidade



Autoria: Ehrhard Brand, 10/1894-4/4/1896.
Fonte: Acervo APM.

Belo Horizonte é uma das poucas cidades planejadas no contexto brasileiro, condição experimentada em função da necessidade de ser alterada a capital do recém-constituído estado de Minas Gerais, como descrito anteriormente. A Comissão Construtora da Nova Capital (CCNC) registrou, no estudo comparativo das localidades potenciais à implantação desta capital, que a atual área de Belo Horizonte apresentava

[...] a bela forma de um vasto e amplo anfiteatro, aberto para o Oriente, como para receber desde cedo os benéficos raios solares, e, encostando-se, ao sul, à *serra do Curral*, que a protege contra os ventos frios e úmidos [...], e,

ao norte, a *serra da Contagem* [...]. Esse belo anfiteatro oferece, sob a forma de um dodecágono, superfície superior a 1.900ha e bem suficiente, portanto, para o estabelecimento, em boas condições higiênicas, de uma população de 190.000 habitantes [...]; sendo que, fora dele, há ainda a grande várzea do *Capão da Posse*, que permite o desenvolvimento futuro da população em larga proporção. (Barreto, 1995, p. 350-351-1v, grifos do autor).

Considerando a tradição minerária da região, cabe destacar o desconhecimento acerca de lavras potencialmente exploráveis na área em que se consolidou a ocupação resultante do arraial do Curral del Rei, posteriormente alcunhado Belo Horizonte. Em referência ao ribeirão existente na área, atualmente denominado Arrudas, e à ausência de material rochoso que contivesse ouro em sua composição, tem-se a seguinte descrição:

O leito do ribeirão e os de seus numerosos afluentes não ofereciam o rico e excelente cascalho aurífero. Não havia os tabuleiros e gupiaras, que em outros sítios deparavam descobertos famosos e deslumbrantes. Em compensação a esse malogro, rasgava-se ao olhar do bandeirante uma das mais grandiosas e belas perspectivas que a natureza pode oferecer. [...] A topografia excepcionalmente favorecida destas paragens prestava-se para o estabelecimento de uma povoação dada à cultura e à vida pastoril. (Barreto, 1996, p. 100).

Reiterando o que foi apresentado anteriormente, a opção pela localidade de Belo Horizonte não deve ser justificada exclusiva e necessariamente a partir da técnica, visto que a localização preferível e tecnicamente justificável indicava como ideal a escolha pela Várzea do Marçal. Infere-se, assim, a influência de aspectos políticos, inerentes ao espaço urbano e à sua produção desde os primórdios. De toda forma, importa, neste contexto, ressaltar parte da descrição atribuída à localidade de Belo Horizonte junto ao relatório que subsidiou a decisão técnica que a priorizou em detrimento da Várzea do Marçal:

Belo Horizonte – Situada na encosta ocidental do vale do *rio das Velhas*, em altitude superior de mais de 100 m à cidade de *Sabará*, da qual se afasta cerca de 18 km para oeste, demora esta localidade quase no planalto divisor das águas desse grande rio das Velhas e do *Paraobepa*, confluente ambos do *S. Francisco*, dominando, em esplêndido horizonte, a maior parte do chapadão que se estende para o norte. [...]. (Barreto, 1995, p. 350-1v).

Com base nessa descrição, evidencia-se, especificamente, a menção da cidade existente a leste dessa localidade, Sabará, que, à época, era ligada ao Rio de Janeiro pela Estrada de Ferro Central do Brasil (EFCB).

Hobsbawm (2004) atribui a criação de um mundo expandido, tornado capitalista, principalmente, à invenção da estrada de ferro e do telégrafo, invenções

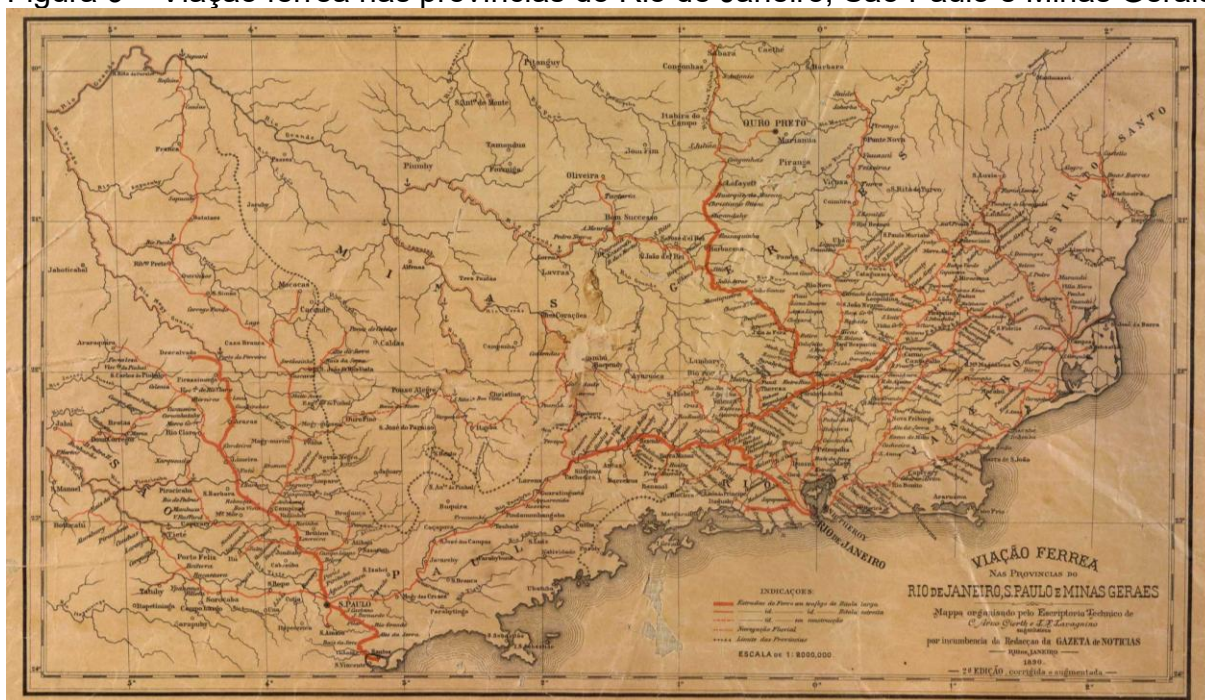
essas que possibilitaram, respectivamente, a ampliação do território no qual se desenvolviam relações socioeconômicas e a transmissão de informações, como dito anteriormente. Pode-se considerar e inferir, então, que a existência da estrada de ferro nas imediações da localidade de Belo Horizonte configurava grande atrativo, inicialmente negligenciado na descrição final do relatório técnico elaborado para subsídio da definição propriamente dita, desconsiderando, nesse caso, a imprescindibilidade do deslocamento de pessoas e mercadorias para o sistema capitalista. Tal aspecto, no entanto, foi apontado como de interesse posteriormente. A esse respeito, Rabêlo (2013, p. 49) evidencia determinação da época que “incumbia à comissão [...] projetar e orçar todas as obras da nova capital, inclusive as da via férrea que deverá ligá-la à Estrada de Ferro Central do Brasil”.

O mapa referente à Figura 9 representa o traçado da EFCB ainda durante o período do Brasil Imperial. Nele é possível observar seu traçado, que, já em 1890, contava com ramal que tangenciava a região de Sabará, parte da Província de Minas Gerais àquela época. A EFCB, inaugurada em 1869, anteriormente chamada Estrada de Ferro Dom Pedro II em homenagem ao imperador que a idealizara, “foi construída para atender à necessidade do escoamento da produção dos produtos agrícolas destinados à exportação, principalmente o café, e ao abastecimento interno” (Silva, 2018, p. 15).

Relatório apresentado pela CCNC indicou como o primeiro problema a ser enfrentado a necessidade de integração da nova capital ao plano geral de viação do estado de que essa nova cidade seria sede. Indicou-se, assim, que,

por sua situação no vale do rio das Velhas, a nova via de comunicação não podia deixar de ser tributária da Estrada de Ferro Central do Brasil e o ribeirão dos Arrudas que, nascendo na serra do Curral, a 30 km de Belo Horizonte, corre na direção do W-E- N-E, atravessando a povoação, era o traçado natural do ramal projetado. (Barreto, 1996, p. 59-2v).

Figura 9 – Viação férrea nas províncias do Rio de Janeiro, São Paulo e Minas Geraes



Fonte: Acervo BDLB.

Definido o traçado do ramal férreo, estabeleceu-se, ademais, a criação de “suas dependências, inclusive a Estação Central (*Minas*) e a de entroncamento (*General Carneiro*)” (Barreto, 1996, p. 60-2v), com perspectivas projetuais apresentadas, respectivamente, na Imagem 10 e na Imagem 11. Registrou-se, assim,

No dia 1º de fevereiro de 1895, à foz do ribeirão do Arrudas, na margem esquerda do rio das Velhas, Estado de Minas Geraes, município de Sabará, pelas 11 e meia horas do dia, presentes [...] engenheiros e empregados administrativos da Comissão e outros cidadãos qualificados [...] reunidos para o fim de assistirem à colocação da pedra fundamental da dita Estação de General Carneiro no entroncamento do ramal férreo da nova capital com a Estrada de Ferro Central do Brasil [...] (Barreto, 1996, p. 64-2v).

Ressalta-se, ainda, a constatação de que “impunha-se, com urgência, a construção de uma linha telefônica entre o arraial e a futura estação de General Carneiro” (Barreto, 1996, p. 61-2v), infraestrutura inerente à estação e efetivamente providenciada quando do lançamento da pedra fundamental desta última. A execução do projeto tal qual previsto permitiu, assim, a transmissão de despacho telegráfico ao Rio de Janeiro, então capital do país, comunicando a abertura do tráfego para entroncamento do ramal da EFCB da nova capital mineira.

Imagem 10 – Estação Central da rede ferroviária em Belo Horizonte



Fonte: Acervo APM.

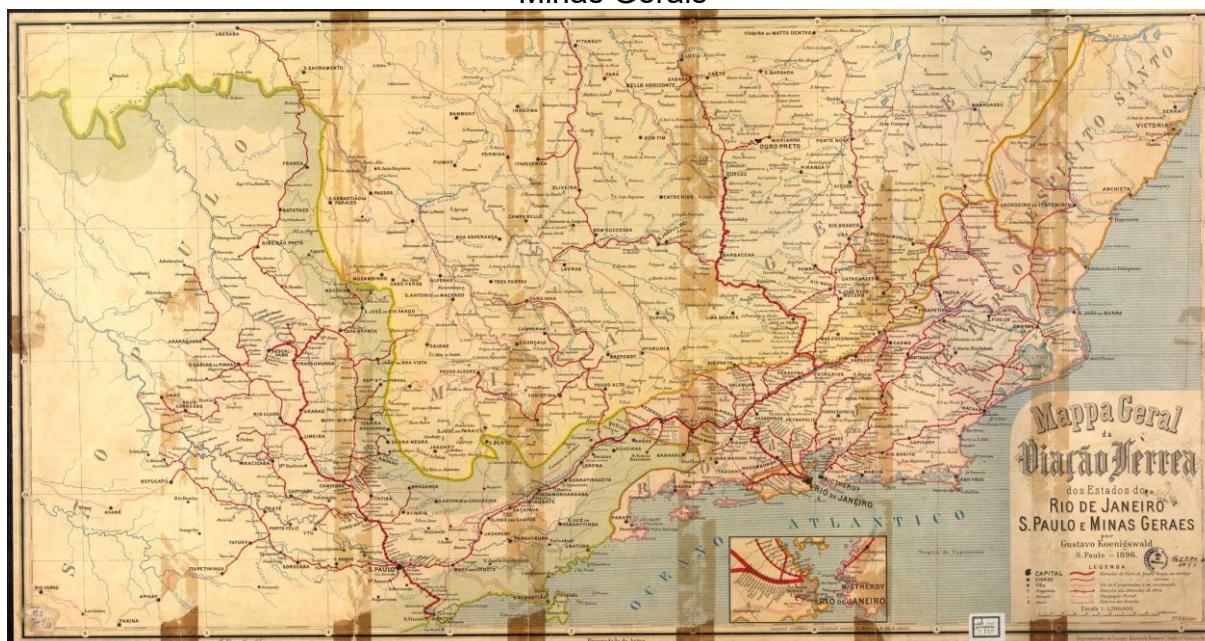
Imagem 11 – Estação ferroviária em General Carneiro/Sabará – Entroncamento



Fonte: Acervo APM.

Mapa representativo da viação férrea dos estados do Rio de Janeiro, São Paulo e Minas Gerais, datado de 1896, um ano após o lançamento da pedra fundamental anteriormente mencionada, e contido na Figura 10, inclui o ramal criado para articulação de Belo Horizonte à EFCB, partindo de Sabará, conforme planejado. Fora solucionada, portanto, a situação referenciada como o primeiro problema imposto à CCNC, mediante a inclusão da região da nova capital ao sistema de circulação — tanto de pessoas quanto de mercadorias —, imprescindível ao desenvolvimento e ao progresso almejados. Consequentemente, integra-se, ainda, a futura cidade ao circuito do capital nacional e mundial.

Figura 10 – Mapa geral da viação férrea dos estados do Rio de Janeiro, São Paulo e Minas Gerais



Autoria: Koenigswald, Gustavo.
Fonte: Acervo BDLB.

Lançada a pedra fundamental, seguida pelas obras de implantação da estação de entroncamento em General Carneiro, foram iniciadas as desapropriações na área em que o traçado das vias urbanas e a consequente divisão dos lotes, também urbanos, seriam implantados. A condição de acesso viário à região proporcionou, para além do deslocamento das pessoas entre o Rio de Janeiro e a área futura capital, o recebimento dos materiais imprescindíveis a todas as obras que seriam realizadas para concretização do plano.

Destaca-se, contudo, que, até aquele momento, o referido território ainda correspondia ao distrito de Belo Horizonte, subordinado ao domínio administrativo e econômico de Sabará. Tal condição somente fora alterada quando da publicação do Decreto n° 716, em junho de 1894, que dispôs acerca do desligamento do território daquele distrito do município de Sabará, providenciando, ainda, a administração local concernente. Ressalta-se, porém, que o território então desmembrado correspondia, aproximadamente, ao necessário para a implantação do perímetro destinado à cidade, perfazendo área equivalente a 19,2 km². Essa área, como mencionado antes, equivalia à ocupação inicialmente denominada Curral Del Rei, sobreposta pelo traçado ortogonal da zona urbana projetada por Aarão Reis. O desligamento da integralidade do território que constituiria o município de Belo Horizonte, incluindo a

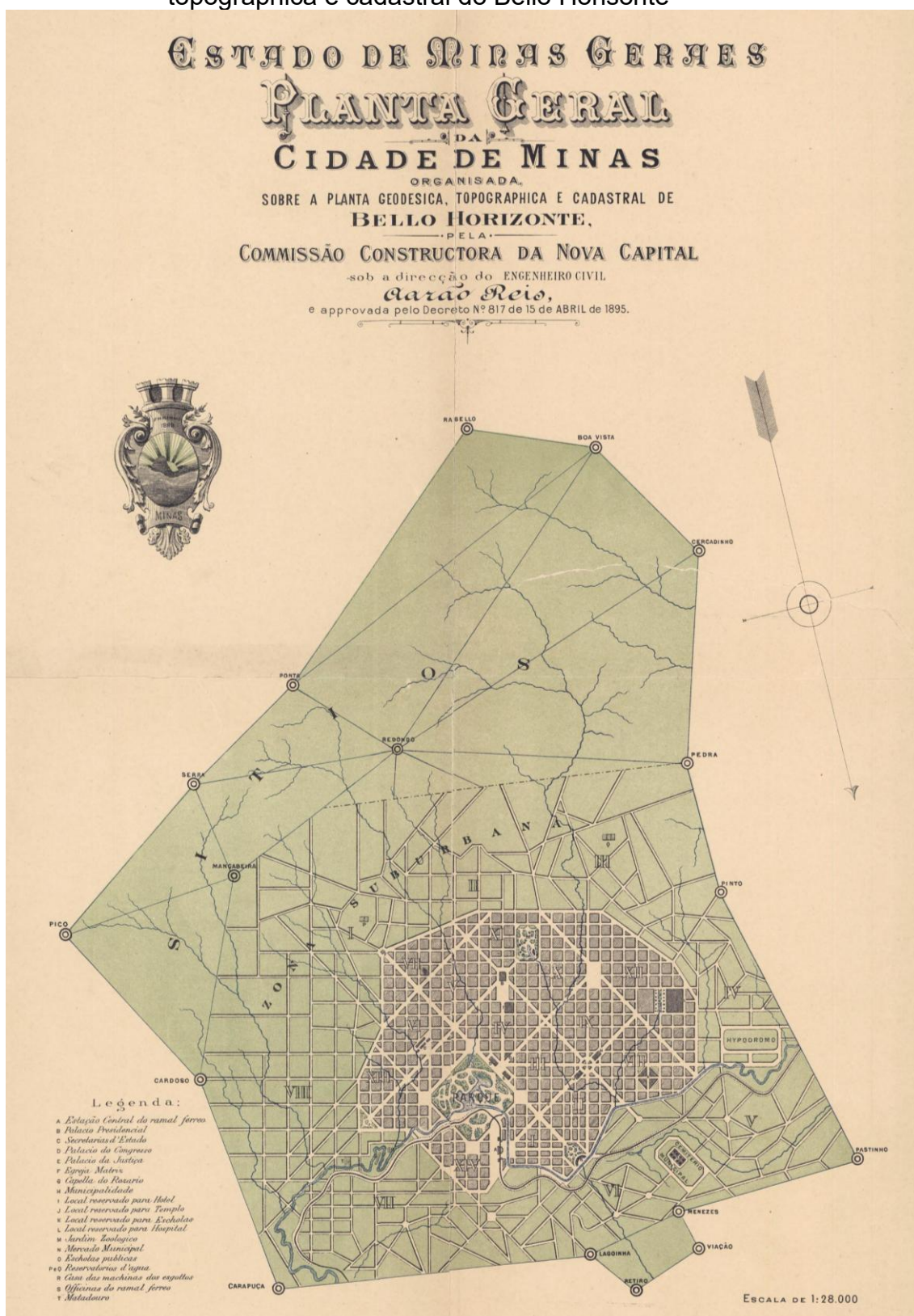
desapropriação dos mananciais, das pedreiras, das jazidas de barro, dentre outros, existentes na localidade, ocorreu meses depois, em agosto, mediante promulgação do Decreto n° 776.

Em descrição minuciosa do projeto, o engenheiro e coordenador dos trabalhos sob responsabilidade da CCNC, Aarão Reis, representando-a, indica que

Foi organizada a planta geral da futura cidade dispondo-se na parte central, no local do atual arraial, a área urbana de 8.815.382 m², dividida em quarteirões de 120 x 120 m, pelas ruas, largas e bem orientadas, que se cruzam em ângulos retos, e por algumas avenidas que as cortam em ângulos de 45°. Às ruas fiz dar a largura de 20 m, necessária para a conveniente arborização, a livre circulação dos veículos, o tráfego dos carris e os trabalhos da colocação e reparações das canalizações subterrâneas. Às avenidas fixei a largura de 35 m, suficiente (*sic*) para dar-lhes a beleza e o conforto que deverão, de futuro, proporcionar à população. Apenas a uma das avenidas — que corta a zona urbana de norte a sul, e que é destinada à ligação dos bairros opostos — dei a largura de 50 m, para constituí-la em centro obrigado da cidade e, assim, forçar a população, quanto possível, a ir-se desenvolvendo do centro para a periferia, como convém à economia municipal, à manutenção da higiene sanitária e ao prosseguimento regular dos trabalhos técnicos. Essa zona urbana é delimitada e separada da suburbana por uma avenida de contorno, que facilitará a conveniente distribuição dos impostos locais, e que, de futuro, será uma das mais apreciadas belezas da nova cidade. A zona suburbana, de 24.930.803 m² — em que os quarteirões são irregulares, os lotes de áreas diversas, e as ruas traçadas de conformidade com a topografia e tendo apenas 14 de largura —, circunda inteiramente a urbana, formando vários bairros e é, por sua vez, envolvida por terceira zona de 17.474.619 m² reservada aos sítios destinados à pequena lavoura. (Barreto, 1996, p. 250-251-2v).

Após aferição das dimensões gerais do projeto e da área no qual este seria implantado, constatou-se que o território da cidade correspondia a 51.220.804 m² (Barreto, 1996, p. 281-2v), distribuídos entre as zonas urbana, suburbana e de sítios, como representado na Figura 11. Considerando se tratar da capital administrativa e financeira do estado, foram previstas em projeto, além dos prédios públicos majoritariamente concentrados no que viria a ser a Praça da Liberdade, áreas para a construção de casas que seriam ocupadas pelos funcionários públicos, áreas estas contidas na zona urbana.

Figura 11 – Planta geral da Cidade De Minas organizada sobre a planta geodesica, topographica e cadastral do Bello Horisonte



Autoria: CCNC.
 Fonte: Acervo APM.

Passado intenso período de atividades para materialização da Cidade de Minas, posteriormente restituída a denominação de Belo Horizonte, aproximava-se o dia 17 de dezembro de 1897, último prazo estabelecido constitucionalmente para que fosse concretizada a transferência do Governo do Estado da cidade de Ouro Preto para a nova capital. Contudo,

[...] pela madrugada de 12 de dezembro de 1897, retumbante salva de 21 tiros de dinamites atroou o espaço, saudando o alvorecer da memorável data, e logo o clangorar de duas bandas musicais percorreu as ruas de Belo Horizonte, despertando os seus habitantes com os vivos acentos do Hino Nacional e de vibrantes marchas e dobrados.

A cidade embrionária apresentava aspecto festivo no seu primeiro dia de existência. As ruas principais amanheceram embandeiradas e ostentando belos arcos triunfais, ornamentadas de folhagem, festões, bandeirolas, galhardetes e árvores plantadas para efeito durante as festas. (Barreto, 1996, p. 740-2v).

No decorrer dos anos, contrariando o plano para a cidade e todas as intenções envolvidas na sua elaboração, constatou-se que a ocupação da área se deu de forma díspar e eventualmente contrária ao que fora planejado e almejado à época de sua criação. Essa ocupação ocorreu de maneira simultânea, porém discrepante, tanto em sua zona urbana quanto na suburbana, sobretudo em função das condições de acesso aos lotes ditos urbanos pelos operários envolvidos no processo de sua materialização. Esses trabalhadores ocuparam, mediante parcelamento e criação de bairros, principalmente, mas não só, as áreas adjacentes à avenida do Contorno, porém fora de seu limite, sobretudo às margens do Ribeirão Arrudas, para concepção de suas moradias. Apesar de não planejada, essa ocupação corresponde à expansão urbana prevista na ocasião dos estudos para definição do território no qual seria erigida a Nova Capital de Minas, ocupada antes mesmo de exauridos os lotes demarcados na zona urbana desde os primórdios.

O subversivo processo de ocupação e uso do solo, considerando o contexto do que se refere ao ordenamento planejado, resultou em ambiência urbana que poderia, eventualmente, ser categorizada como bucólica, sobretudo em função dos muitos vazios resultantes da parca intensidade na produção de edificações, como pode ser visto nas representações subseqüentes da área urbana entre a primeira e a segunda décadas do século XX. A expansão descomedida da ocupação da zona suburbana para moradia

[...] se deu principalmente por motivo dos preços dos terrenos na área central, inacessíveis à maioria dos habitantes, tanto os locais quanto os vindos de

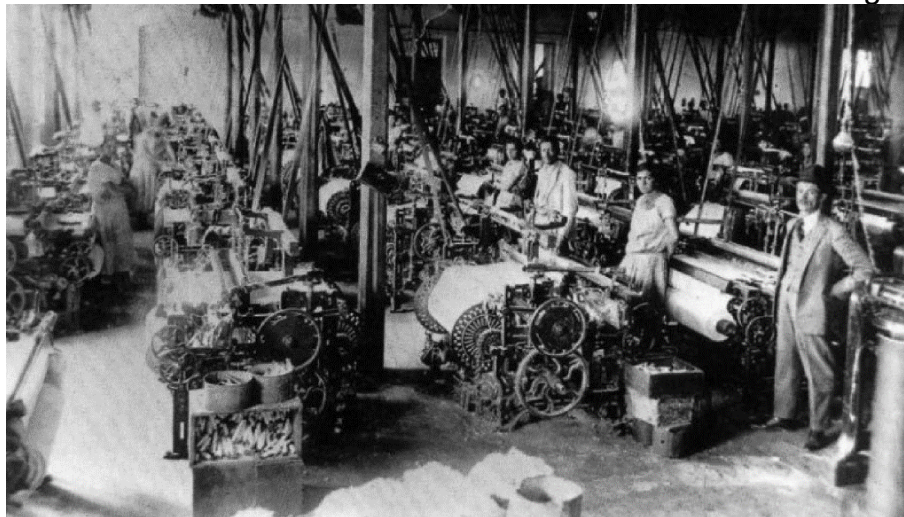
fora, entre estes, também os estrangeiros sem maior qualificação. Por isso tiveram de instalar-se nas zonas mais distantes e desprovidos dos mínimos recursos de urbanização. Já em 1912, cerca de 70% dos moradores de Belo Horizonte viviam na periferia. Durante anos, grandes espaços dos bairros centrais permaneceram não utilizados, apesar de todas as obras de infraestrutura ali realizadas. (Rabêlo, 2013, p. 73).

Em funcionamento, ainda que não totalmente concluídas as obras de sua implantação, a nova capital seguiria se desenvolvendo até sua consolidação enquanto sede administrativa e econômica do estado de Minas Gerais. Cumpre mencionar, entretanto, que, diferentemente dos anos e séculos anteriores, seria um equívoco considerar que apenas a atividade minerária era relevante no contexto do estado a partir do século XX. Como apresentado na Figura 12, o crescimento populacional, incluindo processos migratórios, associado ao aprimoramento de técnicas e processos inerentes à modernização da sociedade e dos produtos por ela produzidos, resultaram em diversificação tal que se tornou possível a setorização da produção extrativa, agrícola e pecuária no estado.

Observando o cartograma, constata-se, não obstante a mencionada diversificação, que a extração mineral aurífera segue como uma das mais relevantes atividades na zona central do estado, na qual se encontra a capital. Tal atividade é superada, nesse caso, pela extração mineral de manganês. Verifica-se, ainda, a produção de ferro em barra, resultante de manufatura do minério de ferro explorado em região posteriormente classificada como quadrilátero ferrífero, a sudeste de Belo Horizonte. Entretanto, como percebido ao longo de toda a descrição histórica, tais atividades são desempenhadas concomitantemente à produção agrícola e pecuária. Tratando-se do âmbito regional, condição imprescindível ao desenvolvimento da capital e do estado nos moldes desejados, Sabará se destaca, mais uma vez, a partir da criação da Companhia Siderúrgica Belgo-Mineira (ver Imagem 12) em seu território no ano de 1922. Essa usina, a primeira moderna do Brasil e a única da América Latina capaz de produzir, de maneira integrada, gusa e aço, foi indutora do processo de instalação da grande siderurgia mineira e brasileira (Rabêlo, 2013).

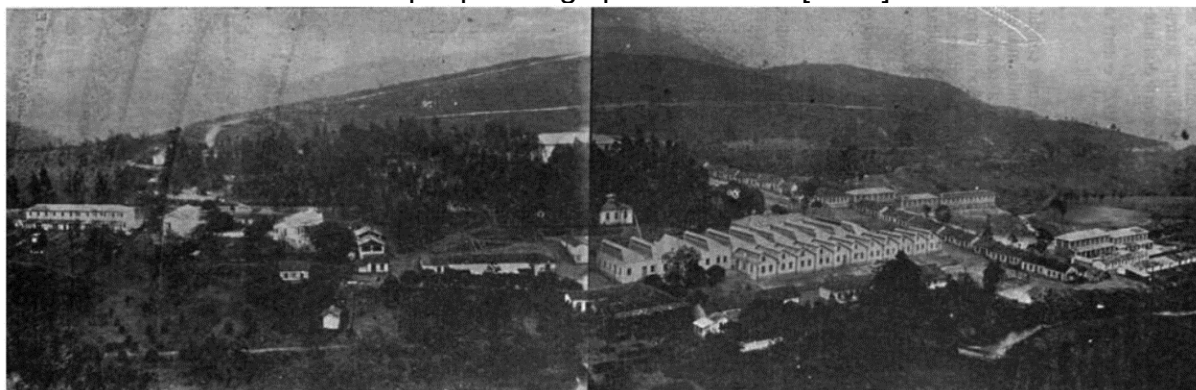
Enquanto isso, especificamente em Belo Horizonte, ampliavam-se as indústrias de roupas, calçados, fiação e tecelagem, cerâmica, móveis, alimentos e bebidas, produtos médicos e farmacêuticos, assim como a própria siderurgia. É importante destacar, ainda que não mencionado anteriormente, a existência prévia do desempenho de atividades industriais nas imediações de Belo Horizonte, ainda durante o período de sua implantação. Barreto (1996-v1) relembra acontecimento de 1878, descrito como “glorioso” para o município de Sabará e, particularmente, para o então Curral Del Rei. Trata-se da formação de grupo empreendedor, de origem sabarense, que organizou a chamada Companhia Industrial Sabarense. Essa companhia foi a responsável pela fundação da Fábrica de Tecidos Marzagão (ver Imagem 13), a qual passou a corresponder, anos depois, à Companhia Fiação e Tecidos, responsável pela manutenção de todo o complexo (ver Imagem 14) criado para desenvolvimento da atividade industrial, que incluía instalações destinadas à reprodução social dos funcionários e de suas famílias, condição que o tornava praticamente autossuficiente.

Imagem 13 – Vista do setor de teares da Fábrica de Tecidos Marzagão [1920]



Fonte: IPHAN/MG, 2014.

Imagem 14 – Complexo de Marzagão, da Companhia Industrial Sabarense, com destaque para o galpão industrial [1925]



Fonte: IPHAN/MG, 2014.

As muitas indústrias que vieram a existir em Belo Horizonte ao longo da segunda década do século XX foram implantadas em localidades distintas. Entretanto, identificou-se certa concentração no que futuramente seria conhecido como área industrial Barro Preto, nas imediações do Ribeirão Arrudas e junto às estradas de ferro ali existentes. As décadas de 1920 e 1930 marcaram a consolidação de Belo Horizonte enquanto núcleo urbano, sobretudo a partir da disposição de serviços inerentes e essenciais à população, que crescia acentuadamente. No intento de se ampliarem e se consolidarem os avanços conquistados, buscava-se à época condição que verdadeiramente a determinasse enquanto centro político, cultural e econômico de Minas Gerais. Entretanto, destaca-se que

[...] para isso, impunha-se dar maior densidade a sua infraestrutura produtiva, o que seria difícil fazer de maneira isolada, independente do resto do Estado. Ao contrário, esta tarefa estava ligada ao desenvolvimento de outras regiões, em particular da Metalúrgica, na qual se insere.

Pelas duas consideráveis reservas minerais, em especial de minério de ferro, a indústria siderúrgica aparecia como a atividade industrial naturalmente adequada à expansão da economia regional. (Rabêlo, 2013, p. 75).

Rabêlo conclui, assim, que Belo Horizonte,

[...] ao fim desse ciclo de duas décadas de transformações, chegou ao ano de 1940 como a primeira cidade do Estado em população (214.307 habitantes) e sua mais importante e influente concentração urbana. Com pouco mais de 40 anos, ultrapassava o número de 200 mil habitantes, que era a projeção de seus construtores. (Rabêlo, 2013, p. 77)

Os municípios a leste e sul-sudeste de Belo Horizonte, por sua vez, tiveram destaque no crescimento da indústria siderúrgica entre os anos 1920 e 1944, especificamente em Sabará, Caeté e Rio Acima, os quais faziam parte, tradicionalmente, do circuito econômico da mineração aurífera.

4.3 O processo de metropolização em Belo Horizonte e região

O projeto elaborado e implantado para efetivação do espaço correspondente a Belo Horizonte, nova capital do estado de Minas Gerais, como abordado anteriormente, tinha sua zona urbana materialmente delimitada por uma extensa avenida, a qual a contornava — a então chamada avenida do Contorno. Entretanto, sabe-se que, logo no começo, a ocupação urbana propriamente dita não se ateu ao limite previamente estabelecido. Nesse sentido, as imediações da referida avenida, áreas inicialmente demarcadas como suburbanas, destinadas à produção agrícola e ao abastecimento da zona urbana, foram ocupadas com finalidade urbana.

Ademais, cumpre ressaltar que, “desde seus primórdios, Belo Horizonte vive uma vocação metropolitana” (Teixeira; De Souza, 2003, p. 20), sendo identificáveis três momentos acerca desse tema:

O primeiro é o de muitas propostas e das primeiras realizações: novos núcleos surgem e antigos se consolidam com a rede rodo-ferroviária, o que modificou as relações regionais. [...] O segundo tem a marca do incentivo ao empreendimento privado. [...] O terceiro momento tem como característica a definição de “espaços especializados” na área metropolitana e a marcha naquele contexto inexorável à futura conurbação. (Teixeira; De Souza, 2003, p. 20-21).

Caracterizando o primeiro momento, tem-se que “a cidade é um espaço de povoações descontínuas; o primeiro loteamento (1908) é próximo a General Carneiro, no município de Sabará” (Teixeira; De Souza, 2003, p. 20). Assim sendo, uma vez que o traçado original de Belo Horizonte, com execução de uma delimitação física, não foi suficiente para conter e ‘ordenar’ a ocupação do espaço tal como previsto, a avenida do Contorno se tornou, a partir da década de 1930, uma estrutura a ser transposta. Em suma,

A interrupção brusca das avenidas principais, limitadas pela avenida do Contorno na zona urbana da cidade revelou-se como um dos problemas do traçado viário adotado pela Comissão Construtora da Nova Capital. Com a expansão da cidade para além dos limites de seu plano original, tornou-se essencial a articulação entre o sistema de arruamentos do centro urbano e o das outras zonas. (Urbanismo, 1999).

No intento de promover melhor articulação entre as áreas externas à avenida do Contorno e o centro da cidade, situado em seu interior, foram desenvolvidos estudos que resultaram no Plano de Urbanismo da cidade de Belo Horizonte, na década de 1930, tendo sido previsto um sistema composto por avenidas radiais e

avenidas sanitárias — estas últimas locadas em áreas de fundo de vale. As grandes avenidas radiais — a saber: Amazonas, Pampulha (posteriormente denominada Antônio Carlos) e Pedro II — foram implementadas durante a primeira metade da década de 1940 e promoveram tanto a articulação do centro de Belo Horizonte com as áreas mais distantes de seu território quanto de Belo Horizonte com municípios do seu entorno. A avenida Amazonas, por exemplo,

[...] possibilitava a ligação direta com a Cidade Industrial, ao mesmo tempo que permitia uma articulação com o Triângulo, oeste e sul de Minas. A avenida Antônio Carlos possibilitava a integração com a Pampulha e a avenida Pedro II fazia a ligação com o Aeroporto do Carlos Prates. (Urbanismo, 1999, p. 356).

As avenidas sanitárias, como Tereza Cristina, Franciso Sá e Silviano Brandão, complementavam o sistema composto pelas avenidas radiais. O desenho e o planejamento prévios da cidade de Belo Horizonte, não obstante a subversão da ocupação esperada, eximiram a realização de projetos e intervenções substanciais que foram imprescindíveis em outras cidades brasileiras durante o século XX, sobretudo na expectativa de se garantirem condições salubres nas áreas urbanas.

É importante destacar, no processo de metropolização e na conseqüente expansão urbana de Belo Horizonte e região, a criação de uma lagoa artificial na cidade, em 1938, oriunda do represamento do ribeirão Pampulha, em região correspondente ao bairro homônimo ao ribeirão, o qual se situava ao norte do centro de Belo Horizonte e dele distava aproximadamente vinte quilômetros. No ano de 1940, foi proposta a criação de um cassino como elemento central desse novo bairro, para o qual se previa, mediante seu amplo 'embelezamento', a criação de fomento ao turismo. Esse bairro deveria, portanto, "dotar a cidade de uma frente de expansão residencial qualificada e favorecer a prática de esportes" (Urbanismo, 1999, p. 424), um projeto, portanto, que associava a estética moderna ao novo e mais recente conceito de progresso.

As transformações ocorridas até o final dos anos de 1930 proporcionaram as condições para o efetivo desenvolvimento do ideário de modernização e expansão industrial subsequente, intensificada durante as décadas de 1940 e 1950, ensejando a realidade de que "longe iam ficando os tempos de cidade dos funcionários públicos, pacata e interiorana [...]" (Rabêlo, 2013, p. 96) da capital mineira. Nesse contexto, destacam-se a concepção e a implantação da cidade industrial, ainda na primeira metade do século XX. Como ressaltado por Mendonça,

[...] nos anos quarenta, a criação da Cidade Industrial de Contagem, então distrito de Betim, a oeste da capital, lançou as bases para a formação da futura região metropolitana, sua estrutura produtiva industrial e os processos iniciais de conurbação, definindo a formação do eixo industrial e operário da região. (2003, p. 119).

A Cidade Industrial se deu no âmbito de elaboração estratégica do plano de recuperação econômica do estado de Minas Gerais na década de 1940, conferindo a este último um distrito industrial inicialmente denominado Parque Industrial do Ferrugem. A área na qual a Cidade Industrial foi planejada e implantada estava contida, quando de sua criação, em Belo Horizonte, tendo sido incorporada ao município de Betim em 1943 (Urbanismo, 1999), mas atualmente se encontra sob os limites administrativos de Contagem. Quanto ao projeto, tem-se que

O traçado definido para esse distrito, desenvolvido pela Seção Técnica da Secretaria da Agricultura/Serviço de Indústria, era composto por hexágonos concêntricos, que se desenvolviam progressivamente a partir de uma praça central também hexagonal. Da praça irradiavam seis grandes avenidas, sendo uma delas a avenida Amazonas, eixo de ligação com o centro de Belo Horizonte. (Urbanismo, 1999, p. 336)

A condição energética, imprescindível ao desenvolvimento e à ampliação das atividades industriais, e, conseqüentemente, ao desenvolvimento econômico a eles diretamente associado, sobretudo no sistema capitalista mundial, fora determinante para a continuidade do processo de urbanização, associado ao de industrialização, de Belo Horizonte e região. O fornecimento de energia elétrica consistiu em um dos grandes desafios, pois a cidade experimentava, até então, insuficiência no abastecimento de energia elétrica, superada apenas quando da criação da Companhia Energética de Minas Gerais (CEMIG), proposta em 1947, tornada realidade cinco anos depois, em 1952, e com funcionamento a partir do ano de 1955 (Rabêlo, 2013).

Criou-se também, na década de 1940, a Cidade Universitária, prevista, inicialmente, em terreno localizado na área central de Belo Horizonte, no qual hoje se encontra o bairro de Lourdes, mas que foi comercializado pelo Estado em função da valorização imobiliária daquela região no período. Tal decisão culminou na construção de uma Cidade Universitária em terreno mais afastado do então centro, destacando-se como vantagem a disposição de uma área superior à anteriormente prevista. Dentre as alternativas, escolheu-se a chamada Fazenda Dalva, próxima à região da Pampulha, a qual distava 6.800m do centro da cidade (Urbanismo, 1999), e às

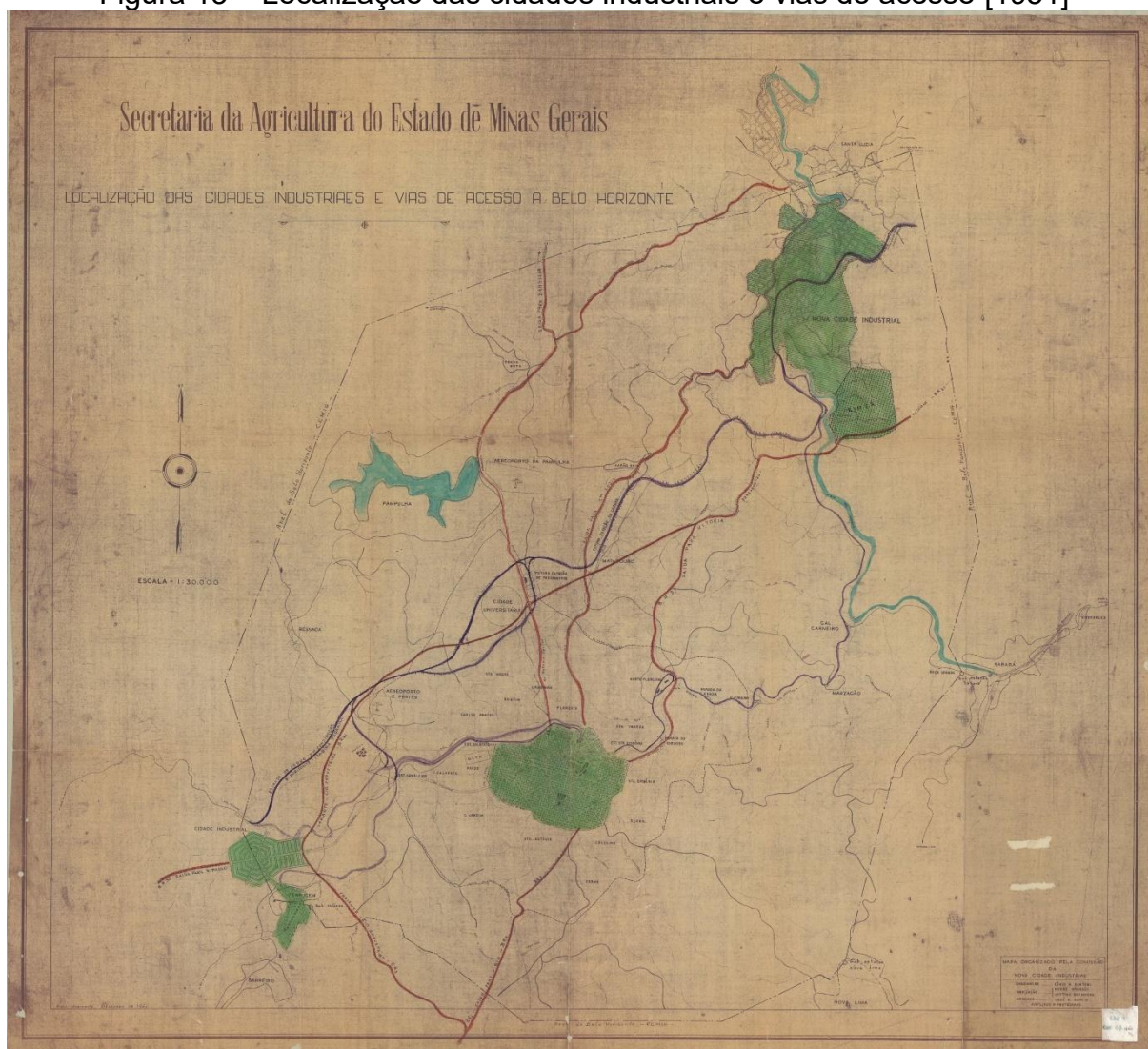
margens da avenida que, naquele período, também se denominava Pampulha e que atualmente corresponde à avenida Antônio Carlos. O terreno fora, ainda, acrescido de áreas correspondentes a terrenos limítrofes, efetivando a proposição de projeto que teve “como premissas básicas a integração da nova unidade no complexo urbano, o respeito à conformação natural do terreno e a presença da arquitetura moderna” (Urbanismo, 1999, p. 336).

Mesmo que a criação da barragem da Pampulha e de seu complexo urbanístico se destaque no contexto da espacialização e da setorização de infraestrutura quando do ainda incipiente processo de metropolização em direção ao norte, estabelecem-se, nessa região, um complexo penitenciário e uma segunda cidade industrial, ambos externos ao limite administrativo da capital. Acerca dessa expansão, sabe-se que

[...] ela se deu ocupando os municípios vizinhos com o que não correspondia à metrópole, principalmente em Santa Luzia e Ribeirão das Neves. Para o primeiro, foi planejado o segundo distrito industrial de Belo Horizonte que, tal como o de Contagem, deveria localizar-se fora da capital. Embora o distrito industrial de Contagem não estivesse saturado, o fato de Belo Horizonte encontrar-se à jusante deste fazia com que a capital recebesse pelos cursos d'água — já assenhoreados com condutores de dejetos — a carga poluidora da cidade industrial de Contagem. Assim, Santa Luzia apareceu como “opção” para as indústrias com maior potencial poluente. Também definido como o lugar do indesejável na capital, a Ribeirão das Neves coube um dos símbolos da ordem do Estado, o conjunto penitenciário que, em ampla medida, foi responsável pela moldagem da reprodução desse município. (Gomes, 2012, p. 204).

Além disso, cumpre destacar que o modelo rodoviarista de deslocamento, tanto de pessoas quanto de mercadorias, constitui condição imprescindível e uma das características inerentes à facilitação da expansão urbana e consequente disseminação desse tipo de ocupação no território. Referido modelo assumiu maior relevância a partir da década de 1950, tendo sido influenciado por fatores como a ascensão da indústria automobilística e o estabelecimento de políticas governamentais de incentivo à construção de rodovias, ambos associados à visão de que a expansão rodoviária contribuiria ainda mais para o desenvolvimento econômico e para a integração nacional. No tocante a esse tema, a localização de ambas as cidades industriais e as vias que as interligavam ao centro da capital no início da década de 1951 são representadas na Figura 13 a seguir.

Figura 13 – Localização das cidades industriais e vias de acesso [1951]



Fonte: Acervo APM.

Autoria: Organizado Pela Comissão da Nova Cidade Industrial.

Enquanto uma das principais vias de acesso à Cidade Industrial de Contagem, a sudoeste do centro de Belo Horizonte, existe a denominada “Variante – Cidade Industrial – BR-31/BR-3”, atual trecho da BR-040 em suas mediações e da MG-155/BR-356 na saída para o Rio de Janeiro. Ainda articulada à Cidade Industrial de Contagem, há a “BR-55”, equivalente a trecho da BR-381 na saída para São Paulo. Para articulação entre o centro de Belo Horizonte e a Nova Cidade Industrial, localizada a nordeste, em Santa Luzia, e diametralmente oposta à primeira, dispunha-se da “BR-31/Saída para Vitória”, trecho que conhecemos por avenida dos Andradas e parte da MG-05. A figura apresenta também a existência da avenida Antônio Carlos até a atual MG-010, saída para Brasília, passando pela Cidade Universitária e pela

Pampulha. Percebe-se, ainda, o traçado da rua Jacuí com extensão até Santa Luzia e a Cidade Industrial nela instalada a partir da confluência com o agora Anel Rodoviário Celso Mello Azevedo.

A observação desse mapa evidencia a desarticulação rodoviária (destacada em vermelho) com a porção leste do território, ao menos no que é caracterizado hierarquicamente como relevante entre as áreas representadas. Ressalta-se, entretanto, a existência de conexão ferroviária (destacado em roxo) entre essa porção e a área central, a qual corresponde, especificamente, ao trecho da EFCB concebida no final do século XIX. O trecho inclui a estação ferroviária em General Carneiro, mencionada anteriormente, no entroncamento com trecho da mesma estrada que chegava até a sede de Sabará, e o trecho integrado a Santa Luzia, tendo este último parte incorporada aos limites da Nova Cidade Industrial. No sentido oposto ao mencionado, a EFCB seguia, chegando a tangenciar o limite norte da área urbana no projeto de Aarão Reis para a capital, às margens do Ribeirão Arrudas, até as adjacências da primeira Cidade Industrial. As cidades industriais também se articulavam — alternativa e até mais diretamente — por meio de transporte ferroviário, com traçado que percorria a região central do território no sentido NE-NO, perpendicularmente à avenida Antônio Carlos.

O conteúdo representado na Figura 13 se relaciona à indiscutível articulação entre a região central — do que agora se entende pelo centro do município-sede da RMBH, coincidente com o plano inicial para a Nova Cidade de Minas — e as ocupações e os usos distribuídos em seu entorno. Não obstante o enfoque para as cidades industriais — aspectos importantes para a discussão acerca das especificidades dos vetores da RMBH —, essa figura representa a posição do centro também em relação à região do Barreiro, ao município de Nova Lima, à região do Ressaca, atualmente em Contagem, a Venda Nova e a General Carneiro e Sabará, como mencionado anteriormente. Encontram-se indicados, ainda, os bairros contíguos à área compreendida pela avenida do Contorno, os quais seguiram o processo de ocupação iniciado concomitantemente à ocupação do centro propriamente dito, bem como os aeroportos Carlos Prates e Pampulha, e as estações de passageiros limiars à ferrovia. Nessa linha, Rabêlo destaca que

De 1960 a 1980 e nos anos seguintes, a Cidade viu consolidar-se seu processo de metropolização, acentuando a influência exercida sobre os municípios vizinhos e estendendo-a para outras partes do território mineiro. Belo Horizonte e área periférica tiveram, no período, um desenvolvimento

superior aos dos demais polos econômicos do Brasil, incluindo São Paulo e Rio. A região passou a atrair vultosos investimentos, em grande parte estrangeiros: dos 500 maiores empreendimentos industriais instalados em Minas, na década de 1970, mais de 80% se localizaram na Região Metropolitana. Seu parque manufatureiro correspondia a mais de um terço da produção industrial mineira, e, em alguns casos, a quase 70%. A Cidade Industrial de Contagem tornou-se o principal núcleo fabril do Estado. A implantação da Fiat, em Betim, provocou um impacto na vida econômica da região [...]. Na mesma época, houve a construção da Refinaria Gabriel Passos, também em Betim, que centralizou a produção e a distribuição dos derivados do petróleo para grande extensão do território de Minas. (2013, p. 177).

Reforçando o caráter de fomento ao desenvolvimento econômico no estado de Minas Gerais, sobretudo por meio de ações institucionais, destaca-se a criação de importante estrutura de planejamento, ainda na década de 1960, a qual inclui o Banco de Desenvolvimento (BDMG), a Fundação João Pinheiro (FJP), o Instituto de Desenvolvimento Industrial (INDI) e a Companhia de Distritos Industriais (CDI) (Costa; Mendonça, 2023, p. 23). Frente à iminência do processo de metropolização,

Em 30 de junho de 1971, o Conselho Estadual de Desenvolvimento firmou convênio entre o Governo do Estado e os 14 municípios que integrariam posteriormente a RMBH, para dar prosseguimento aos trabalhos de elaboração do Plano de Desenvolvimento Integrado da Região Metropolitana de Belo Horizonte. Foi então contratada a Fundação João Pinheiro (FJP), onde se criou o Grupo Executivo do Plano Metropolitano de Belo Horizonte (PLAMBEL). [...] Teve início assim o processo de planejamento metropolitano, anteriormente à regulamentação federal. (Tonucci, 2012, p. 113).

Ainda que iniciada, enquanto processo, na década de 1950, a instituição da Região Metropolitana de Belo Horizonte (RMBH) aconteceu apenas em 1973, abrangendo, à época: Betim; Caeté; Contagem; Ibité; Lagoa Santa; Nova Lima; Pedro Leopoldo; Raposos; Ribeirão das Neves; Rio Acima; Sabará; Santa Luzia; Vespasiano; e sua sede, Belo Horizonte (Brasil, 1973). A Constituição Federal de 1973 estabeleceu a condição de que a União instituisse, no intuito de oportunizar a realização de serviços comuns, regiões metropolitanas, as quais seriam “constituídas por municípios que, independentemente de sua vinculação administrativa, façam parte da mesma comunidade sócio-econômica” (Brasil, 1973, Art. 164). Dessa forma, a RMBH foi criada em conformidade com o que é estabelecido no art. 1º, § 2º, da Lei Complementar Federal nº 14, de 8 de junho de 1973, que instituiu, ainda, as regiões metropolitanas de São Paulo, Porto Alegre, Recife, Salvador, Curitiba, Belém e Fortaleza, como mencionado anteriormente.

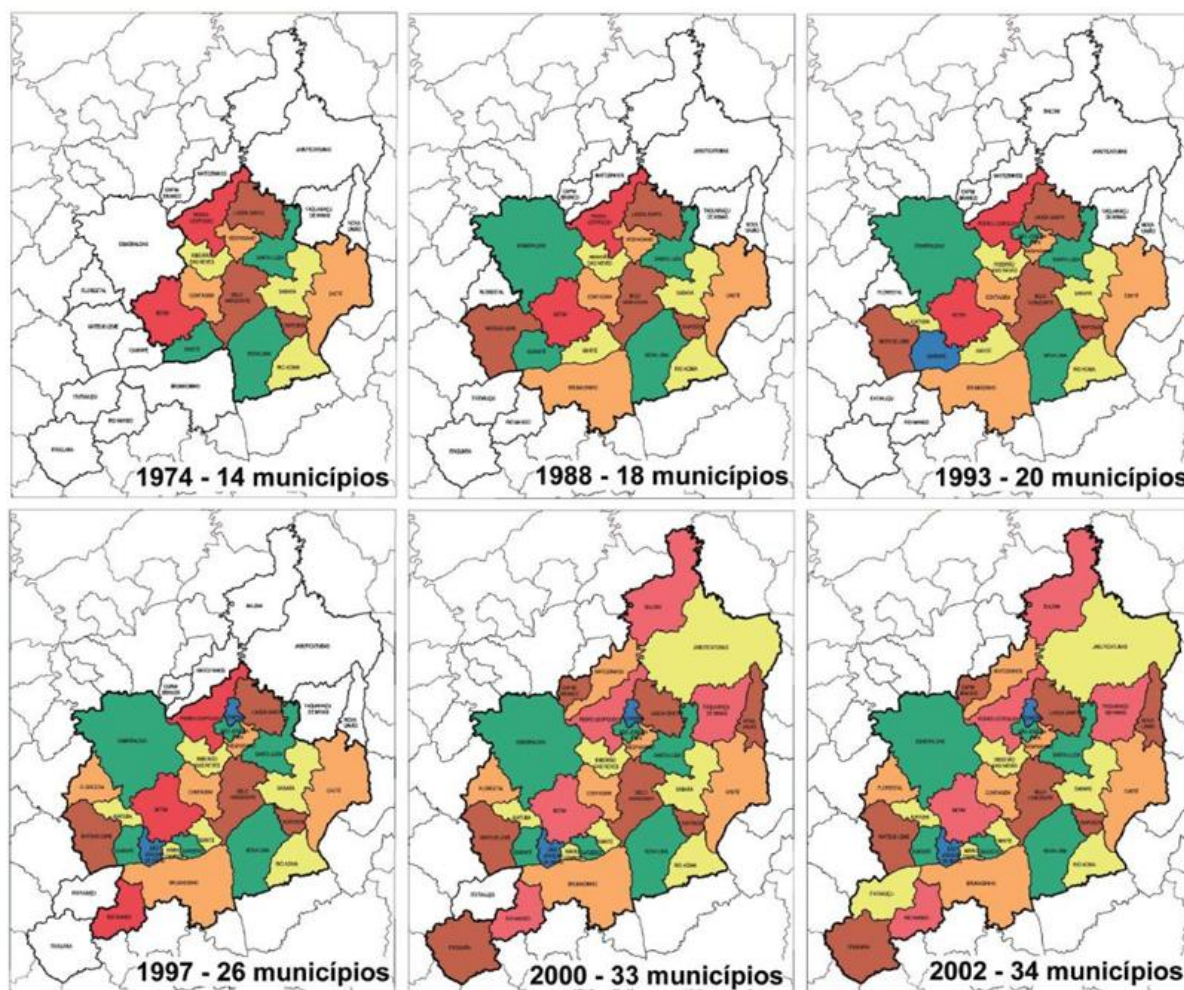
A ampliação da RMBH, desde sua instituição em 1973, veio a ocorrer após promulgação da Constituição Estadual de Minas Gerais, em 1989, uma vez que esta foi responsável por atribuir ao estado de Minas Gerais a competência de instituir região metropolitana em seu território (Minas Gerais, 1989, Art. 9º, inciso X). A Constituição Estadual estabelece, portanto, que

O Estado poderá instituir, mediante lei complementar, região metropolitana e aglomeração urbana constituídas por agrupamento de Municípios limítrofes do mesmo complexo geoeconômico e social, para integrar o planejamento, a organização e a execução de funções públicas de interesse comum. (Minas Gerais, 1989, Art. 42).

A Lei Complementar nº 26, de 14 de janeiro de 1993, incorporou à RMBH os municípios de Brumadinho, Esmeraldas, Igarapé, Juatuba, Mateus Leme e São José da Lapa. A referida lei determinou, ainda, que “os municípios do entorno da Região Metropolitana de Belo Horizonte atingidos pelo processo de metropolização integrarão o planejamento, a organização e a execução de funções públicas de interesse comum” (Minas Gerais, 1993, Art. 22), estabelecendo, assim, o colar metropolitano dessa região. Posteriormente, foram incorporados à RMBH os municípios de Baldim, Capim Branco, Confins, Florestal, Itabirito, Itaguara, Mário Campos, Matozinhos, Nova União, Rio Manso, São Joaquim de Bicas e Sarzedo, por meio da Lei Complementar nº 53, de 1º de dezembro de 1999. Sete anos depois, com a promulgação da Lei Complementar nº 89, de 12 de janeiro de 2006, foram incluídos os municípios de Itatiaiuçu, Jaboticatubas e Taquaraçu de Minas. Tal lei implicou igualmente a retirada do município de Itabirito da RMBH, o qual passou a compor o colar metropolitano. A Figura 15 apresenta o processo de agregação de municípios à RMBH no período descrito. Tonucci (2012, p. 97) destaca que

[...] a incorporação de muitos desses municípios se deveu mais a motivações políticas do que a considerações técnicas a respeito da sua efetiva integração e vinculação ao processo de metropolização segundo critérios demográficos, urbanísticos e socioeconômicos precisos.

Figura 15 – Agregação de Municípios à RMBH



Fonte: Tonucci, 2012.

A Lei Estadual nº 6.303/74, que dispunha especificamente sobre a RMBH, estabeleceu — naquele momento, como autarquia — a Planejamento da Região Metropolitana de Belo Horizonte – PLAMBEL, órgão com finalidade de, dentre outros,

[...] II - elaborar o Plano Metropolitano da Região de Belo Horizonte e controlar sua execução;

III - elaborar estudos, projetos e programas de realização dos serviços de interesse metropolitano e controlar sua execução;

IV - coordenar a execução dos serviços comuns de interesse metropolitano empreendidos pelo Estado e Municípios;

V - articular-se com órgãos e entidades federais visando à compatibilização de programas de interesse metropolitano;

VI - fornecer elementos, dados e informações solicitados pelo Conselho Deliberativo e pelo Conselho Consultivo e executar suas deliberações;

[...]

(Minas Gerais, 1974, Art. 2º).

Dadas as muitas atribuições do PLAMBEL, proporcionalmente grandes foram as suas contribuições, sobretudo por ter sido responsável por uma rica e extensa experiência de planejamento integrado, pela elaboração de diagnósticos e planos de alto nível técnico e pela formação de uma geração de planejadores ainda atuantes na RMBH.

A estrutura econômica tinha, naquele contexto temporal, o setor industrial como o mais dinâmico, ainda que não o mais representativo na geração de empregos. Relativamente a esse aspecto, destacava-se “a predominância de gêneros intermediários e a pequena participação de ramos de bens de demanda final” (FJP, 1974, p. 5). Tal estrutura levou à constatação de que

[...] o nível de renda da RMBH depende de seus produtos intermediários cuja demanda é gerada fora de sua economia. Essa dependência retrata a função complementar exercida pelo parque industrial metropolitano que exporta os produtos industriais semi-manufaturados (produtos metalúrgicos, minerais não metálicos e extrativa mineral) e os importa em fase final. (FJP, 1974, p. 6).

Dessa forma, comércio e serviços predominam na empregabilidade da população nas primeiras décadas da metrópole, o que leva à confirmação de que a estrutura produtiva não foi capaz de absorver a força de trabalho disponível, alocando, conseqüentemente, parte da população em setores de baixa produtividade e, portanto, baixa remuneração (FJP, 1974). Destaca-se que

A distribuição funcional da renda na RMBH vem ratificar o diagnóstico de sua estrutura produtiva e qualificação de sua força de trabalho: o elevado índice de desemprego, o subdesenvolvimento de atividades terciárias e a baixa qualificação da mão de obra, além dos fenômenos estruturais, geram uma distribuição extremamente concentrada, com 50% da população mais pobre detendo apenas 14% da renda, ficando com os 5% mais ricos 36%. (FJP, 1974, p. 8).

Tal como ocorrido em outras cidades brasileiras, constatou-se na RMBH uma associação direta entre o rápido crescimento demográfico e um baixo nível de renda, o que levou a um quadro de desordenamento da expansão urbana, sobretudo frente à realidade de que as forças de mercado foram incapazes de otimizar o processo de ocupação do solo e ao fato de que o setor público se manteve omissivo quanto ao rápido crescimento demográfico e no que tange às demandas destes oriundas.

A expansão do tecido urbano, em decorrência dos loteamentos desenfreados, resultado da especulação imobiliária fez surgir os bairros periféricos, ocupados pelos estratos médios e baixos da população, na sua maioria, desprovidos de infraestrutura urbana (água, esgoto, telefone,

calçamento etc.) e sobretudo de um centro local capaz de atender às necessidades imediatas daquela população. O centro da cidade reteve em sua área as atividades e atrativos que criam o dinamismo da cidade especialmente o comércio, as diversões e os equipamentos sociais. (FJP, 1974, p. 10).

Estudo intitulado “Evolução da Urbanização Mineira em Duas Décadas: 1960/1970 e 1970/1980”, elaborado em 1985 pelo Instituto de Geociências Aplicadas (IGA), que teve por objetivo explicar a dinâmica do crescimento da população urbana, o crescimento numérico e populacional das cidades mineiras e sua distribuição espacial, apresenta que Belo Horizonte

[...] aparece como cidade-primaz nos três momentos analisados, com uma população muito superior à da cidade colocada em 2º lugar no ranking. A sua taxa geométrica de crescimento decaiu de 72,2% na década 1960/1970 para 30,3% na década de 1970 a 1980, revelando uma relativa estagnação no seu crescimento. (Minas Gerais, 1985, p. 26).

Dessa forma, o município-sede da metrópole acabou categorizado como uma das cidades em retração, assim como Sabará e Caeté. Betim, Contagem e Santa Luzia, entretanto, são categorizadas como cidades em expansão, sendo aquelas que apresentam um maior crescimento na década de 1970 em relação à anterior, diferentemente de Nova Lima, incluída na categoria de cidades em estagnação, as quais experimentaram taxas de crescimento pouco diferenciadas nas duas décadas.

Quanto à expansão territorial e em reflexo das dinâmicas populacionais da época, identificou-se, em 1974, que a expansão do aglomerado metropolitano seguiu condicionada aos grandes troncos viários, anteriormente destacados, com intensidade diretamente relacionada à topografia. Nesse sentido, sugeriu-se a possibilidade de que o crescimento projetado para as décadas seguintes fosse acentuado no sentido leste-oeste, sobretudo em função da instalação do Distrito Industrial de Betim. Intuiu-se, ainda, que o fenômeno, com menor intensidade, se estenderia a áreas mais amplas de municípios já conurbados a Belo Horizonte, especificamente Ibirité, Ribeirão das Neves, Sabará e Santa Luzia. Entretanto, como pode ser observado na Figura 16, observa-se, na porção leste da área planejada de Belo Horizonte, que a mancha urbana do aglomerado se manteve praticamente inalterada a partir de 1940. De maneira oposta, percebe-se a expansão da ocupação nos sentidos norte, oeste e sul, sobretudo a partir de 1967, sendo referida expansão caracterizada pela dispersão das áreas ocupadas. Tem-se, em 1972, o adensamento das áreas anteriormente alcançadas pela urbanização, além da continuidade de sua

expansão nos mesmos sentidos da década anterior, sendo confirmada a estagnação do desenvolvimento urbano no sentido leste da RMBH.

Figura 16 – Aglomerado Metropolitano de Belo Horizonte – Evolução da Área Urbanizada (1900-1972)



Fonte: Adaptado de PLAMBEL, 1974.

Considerando a continuidade do processo de industrialização e as bases de sua economia, conclui-se que

O espaço metropolitano era, no início dos anos oitenta, menos complexo e com oposições mais bem definidas. [...] As áreas caracterizadas pelos segmentos populares configuravam as favelas de Belo Horizonte e o eixo norte; o operariado estava mais concentrado a oeste, no “eixo industrial”, e a leste, nos municípios de Rio Acima e Sabará, e na sede de Nova Lima, região com perfil extrativo mineral. Os segmentos médios e superiores estavam absolutamente concentrados no município de Belo Horizonte, na zona sul, na Pampulha e nas áreas pericentrais, entre a Pampulha e a zona central do município. (Mendonça, 2003, p. 139).

Por sua vez, esse processo reverberou, levando à constatação de que “a década de noventa presenciou o aprofundamento da dinâmica centro-periferia na estrutura socioespacial metropolitana” (Mendonça, 2003, p. 147), experienciada nos anos anteriores e consolidada nas décadas seguintes.

5 DESENVOLVIMENTO URBANO NA REGIÃO METROPOLITANA DE BELO HORIZONTE E AS DIFERENÇAS DO VETOR LESTE

“Se quiserem acreditar, ótimo. Agora contarei como é feita Otávia, cidade-teia-de-aranha. Existe um precipício no meio de duas montanhas escarpadas: a cidade fica no vazio, ligada aos dois cumes por fios e correntes e passarelas. Caminha-se em trilhos de madeira, atentando para não enfiar o pé nos intervalos, ou agarra-se aos fios de cânhamo. Abaixo não há nada por centenas e centenas de metros: passam algumas nuvens; mais abaixo, entrevê-se o fundo do desfiladeiro.

Essa é a base da cidade: uma rede que serve de passagem e sustentáculo. Todo o resto, em vez de se elevar, está pendurado para baixo [...].

Suspensa sobre o abismo, a vida dos habitantes de Otávia é menos incerta que a de outras cidades. Sabem que a rede não resistirá mais que isso.”

(Italo Calvino, em *As cidades invisíveis*)

O fenômeno urbano, frente ao seu dinamismo e à sua expansão, pressupõe condições para seu planejamento, as quais são assumidas pelo Estado. Nesse sentido, apresentam-se os processos socioespaciais relacionados à RMBH, os quais são entendidos e, neste contexto, tratados como

[...] aqueles que cobrem um amplo espectro que tem início com a produção social do espaço no capitalismo, passando pelas formas de sua estruturação funcional e territorial (social) e chegando às formas de intervenção sobre esta estruturação, especialmente pelo poder público, por meio do planejamento e da gestão. (Costa, 2005, p. 29).

A verificação acerca da abordagem do planejamento urbano na RMBH, analisado aqui com base nos dois momentos identificados por Tonucci (2012), busca evidenciar a maneira como os municípios a leste do centro metropolitano foram tratados e quais são as propostas principais para essa região. O primeiro momento, caracterizado pela atuação do PLAMBEL por meio da elaboração e da implantação do Plano de Desenvolvimento Integrado Econômico e Social da RMBH (PDIES-RMBH), se concentra na atuação dessa autarquia entre as décadas de 1970 e 1980. O segundo momento, compreendido entre as décadas de 2000 e 2010, marca a retomada do planejamento urbano no contexto da metrópole belo-horizontina, após a extinção do PLAMBEL, com a elaboração do Plano de Desenvolvimento Integrado da RMBH (PDDI-RMBH), solicitado pela Secretaria de Estado de Desenvolvimento

Regional e Política Urbana (SEDRU) do estado de Minas Gerais e desenvolvido sob coordenação da Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG).

Especificamente quanto à Gestão Urbana no contexto metropolitano, tem-se o desafio imposto pela condição de autonomia garantida aos municípios desde a Constituição Federal de 1988, o que faz com que ações que extrapolem tais limites administrativos dependam de acordos de cooperação e, mais que isso, do entendimento acerca daquilo que compreende o interesse comum para toda a região. A gestão urbana na metrópole se configura, portanto, como um desafio aos administradores do espaço, o que afeta o cotidiano de todos os envolvidos, uma vez que as políticas públicas previstas, que poderiam contribuir para o equacionamento de desigualdades, não se tornam realidade, fazendo com que as condições estruturadas em conjunturas outras se perpetuem. Dessa forma, sem a implementação das propostas que poderiam rever a configuração da estrutura urbana atualmente existente, são mantidas as tendências iniciadas quando em outro contexto social e político, as quais agravam as diferenciações entre os vetores que compõem a RMBH.

Nesse sentido, expansão urbana se conforma aos moldes já experienciados, que tendem à espacialização cada vez mais destoante entre as regiões. Essa realidade nega, assim, a implementação de práticas que estejam de acordo com a conjuntura que atualmente enfrentamos, sobretudo quanto ao desenvolvimento sustentável da sociedade, ainda que as propostas de planejamento já as considerassem desde o primeiro momento.

5.1 Planejamento e Gestão da Metrópole

O Plano de Desenvolvimento Integrado Econômico e Social da Região Metropolitana de Belo Horizonte (PDIES-RMBH), elaborado na década de 1970 pela PLAMBEL, instituíra instrumentos para solução dos problemas daquele contexto, bem como antecipava condições e situações críticas que sucederiam o não ordenamento imediato da expansão na região. As diretrizes de planejamento estabelecidas à época se baseavam na

[...] ideia do “planejamento territorial”, em que se assumia o planejamento metropolitano como uma escala intermediária entre o planejamento econômico regional e o planejamento urbano de nível local. O planejamento metropolitano tomava assim a RMBH como um espaço único, não tratando

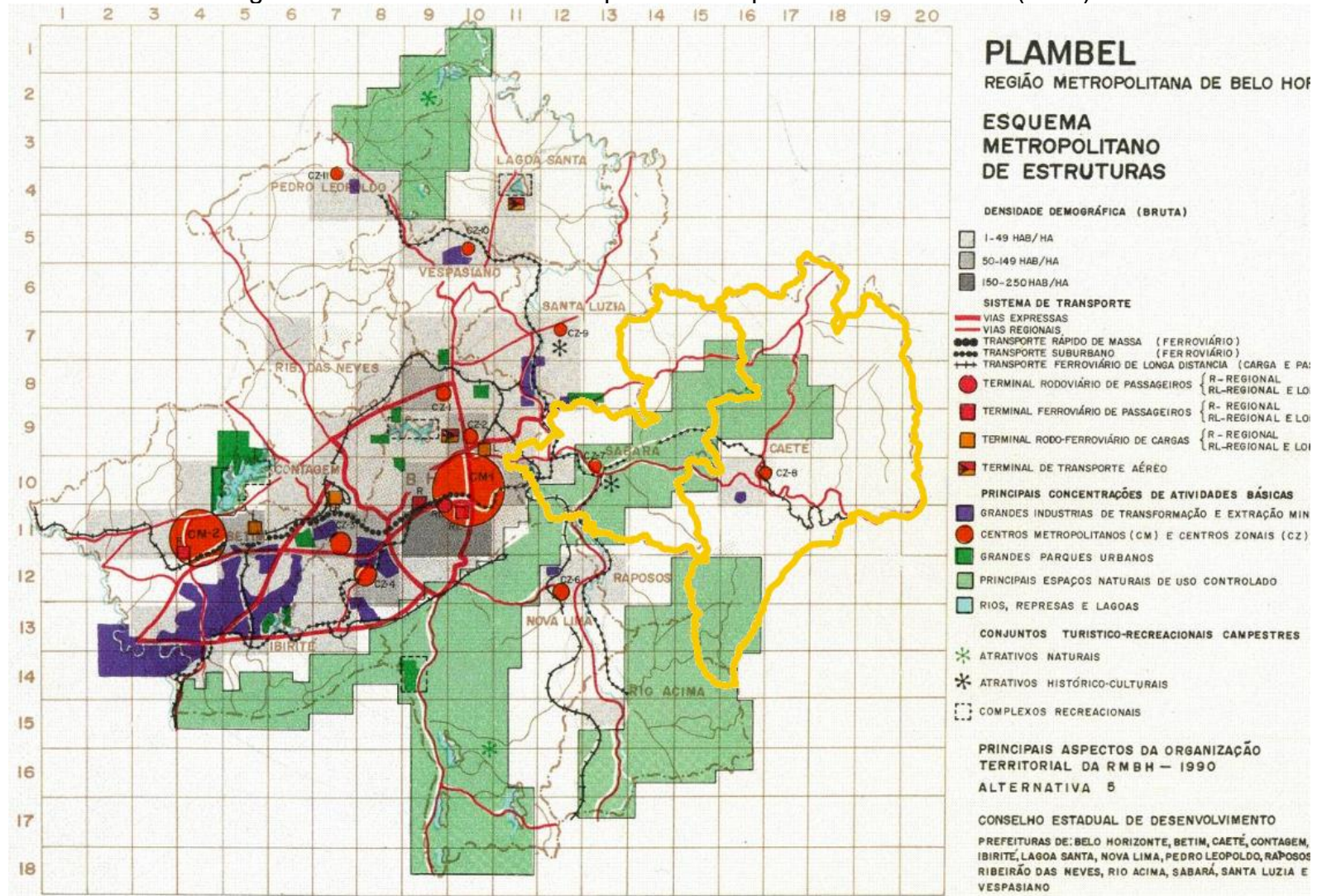
da diferenciação interna dos seus diversos núcleos urbanos. (Tonucci, 2012, p. 129).

A observação do Esquema Metropolitano de Estruturas (EME), disponível na Figura 17, organização territorial proposta nesse contexto, indicava a seguinte configuração:

- a) Dois centros metropolitanos, afastados um do outro, que concentrariam serviços e equipamentos de atendimento a uma demanda sofisticada;
- b) Divisão da oferta de empregos secundários entre os dois centros;
- c) Ligações viárias eficientes entre os dois centros metropolitanos, a partir de eixos paralelos que configurariam uma malha direcional de expansão urbano no sentido leste-oeste que oferecesse, ao logo de sua extensão, condições intensamente atrativas para o assentamento do uso residencial. (Tonucci, 2012, p. 136).

O endosso à ocupação no sentido leste-oeste supramencionado se restringia, de fato, à articulação entre os dois centros metropolitanos propostos, ficando a área sudoeste do aglomerado metropolitano demarcada, preponderantemente, como “Principais Espaços Naturais de Uso Controlado”. Quanto à efetividade das propostas da PLAMBEL, aquelas que se viabilizaram — principalmente no campo dos transportes e sistemas viário e da regulação do uso do solo — tiveram importância central na organização do espaço metropolitano para dar continuidade ao processo de crescimento e industrialização da RMBH. Todavia, contrariamente aos seus objetivos originais, tiveram como efeito também a reprodução dos mesmos processos de segregação e diferenciação que marcam a formação do espaço na Região Metropolitana de Belo Horizonte desde os seus primórdios. (Tonucci, 2012, p. 159).

Figura 17 – PDIES-RMBH – Esquema Metropolitano de Estruturas (EME)



Fonte: Adaptado de Tonucci, 2012.

Cumprida a etapa de Diagnóstico e Prognóstico da Estrutura Urbana da RMBH, integrante da revisão do Plano de Desenvolvimento Integrado Econômico e Social (PDIES), referenciados quando da caracterização do processo de metropolização em Belo Horizonte (ver item 4.3, a partir da página 123), identificou-se “a expectativa de aguçamento dos conflitos decorrentes da metropolização, o aprofundamento das desigualdades de apropriação dos benefícios urbanos e o distanciamento físico e social entre os lugares centrais e os periféricos” (PLAMBEL, 1988, p. 11). Evidenciada a tendência de acirramento das questões existentes naquele contexto temporal e o conseqüente rebaixamento dos níveis de qualidade ambiental e de vida urbana nesta metrópole, foi desenvolvida pela PLAMBEL uma proposta para essa estrutura, a qual serviria de “referência para a ação de todos os agentes envolvidos com a produção do espaço urbano, com vistas à construção de um espaço melhor para se viver na Região” (PLAMBEL, 1988, p. 11). A concepção dessa estrutura resultou em “diretrizes referentes à diferenciação espacial (no 1º nível de aproximação), à articulação do espaço metropolitano (rede de centros e sistema de ligações), à expansão urbana e à distribuição espacial da população e do emprego” (PLAMBEL, 1988, p. 11).

A estrutura urbana proposta pela PLAMBEL no final da década de 1980 reiterava a condição do centro de Belo Horizonte, porção correspondente à área planejada do município, como o polo primaz, o Centro Metropolitano na RMBH, apesar da relativização de sua importância frente ao desenvolvimento e à diversificação de polos chamados secundários em áreas mais afastadas. Essa estrutura indicou, ainda, a inevitável manutenção da preponderância do binômio estabelecido entre o Centro Metropolitano e o Centro Industrial, indicando, simultaneamente, “a requalificação dos espaços periféricos, o fortalecimento dos centros de estruturação destes espaços e o redirecionamento do caráter radioconcêntrico da organização espacial” (PLAMBEL, 1988, p. 15). Propôs-se, enquanto espaços de reforço para concentração de atividades distintas, dentre outros, os centros das sedes municipais, sobretudo em relação a espaços urbanos não conurbados, para os quais se almejava a condição de “reterem sua população no atendimento das atividades básicas cotidianas (o comércio, a educação, a saúde, o lazer), impulsionando-os também como centros geradores de emprego” (PLAMBEL, 1988, p. 15).

Nesse cenário, os municípios do vetor Leste já não despontavam como aqueles para os quais a expansão urbana seguiria, tampouco contavam com alguma proposta de articulação ou de locação de novas áreas industriais. Como pode ser visto na

Figura 18, sobre os municípios de Sabará, Caeté e Santa Luzia foi proposta a criação de um circuito turístico — portanto, a leste da RMBH. A mancha dessa proposta contava, ainda, com a indicação de se tratar de uma intenção de circuito turístico relativo às cidades históricas, com existência que remonta a período inclusive anterior ao da instalação do município de Belo Horizonte.

Esse circuito histórico faria parte do programa de turismo e lazer metropolitano, que tinha por objetivo, dentre outros, valorizar e proteger o patrimônio paisagístico e cultural da RMBH, e minimizar o impacto da metropolização, impedindo a degradação desse patrimônio e o rompimento do equilíbrio ecológico. O circuito histórico propriamente dito compreenderia as localidades de Sabará, Mestre Caetano, Santa Luzia, Macaúbas, Caeté, Morro Vermelho e Serra da Piedade.

Figura 18 – PDIES-RMBH – Estrutura urbana proposta (1995)



Fonte: PLAMBEL, 1988.

Na figuração das macrounidades da estrutura metropolitana, o plano identificou oito referentes ao primeiro nível de aproximação, o qual considerava o respectivo

referencial de atuação no contexto metropolitano. Como pode ser visto na Figura 19 a seguir, o município de Sabará correspondia, majoritariamente, a uma área de expansão metropolitana, dispondo de uma periferia (General Carneiro) que se destaca já nesse momento por não ser adjacente a nenhuma das outras unidades espaciais diretamente relacionadas ao núcleo central, sendo separada da área pericentral por uma extensa faixa classificada como franja.

As periferias, como é o caso de General Carneiro, com ocupação associada ao contexto de instalação de Belo Horizonte, sobretudo em função do ramal férreo construído na região, foram “caracterizadas como espaço de assentamento de população pobre, pouco diversificadas em termos de atividades econômicas e carente dos benefícios urbanos básicos” (PLAMBEL, 1988, p. 20-21).

A unidade espacial referente à franja circundava todas as demais unidades que a antecediam na hierarquização proposta, a saber: Núcleo Central, Área Pericentral, Pampulha, Eixo Industrial e Periferias, e era definida como “espaço de transição rural/urbano, fortemente tensionado pela expansão do Aglomerado Metropolitano e onde se observa alta tendência ao parcelamento do solo” (PLAMBEL, 1988, p. 21).

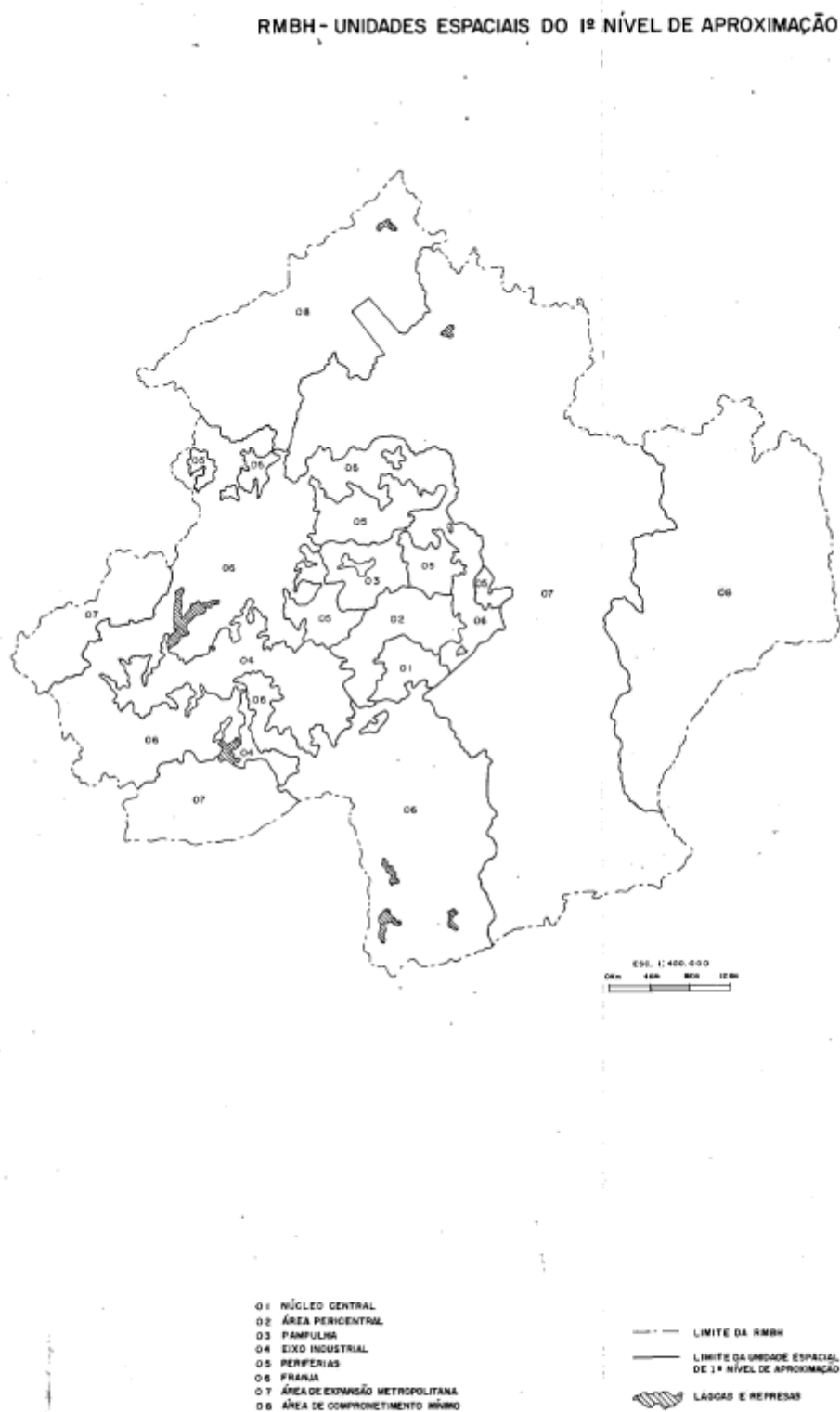
As áreas de Expansão Metropolitana, por sua vez, se caracterizavam como áreas de “médio comprometimento com a metropolização, já afetada pelo conflito rural x urbano, mas apresentando certa autonomia frente ao Aglomerado, em função principalmente da força de polarização exercida pelas sedes municipais” (PLAMBEL, 1988, p. 21).

Por fim, a área de Comprometimento Mínimo com a Metropolização — que, neste caso, equivalia exatamente aos limites administrativos do município de Caeté — se caracterizava “enquanto área que apresenta menores pressões quanto ao parcelamento e relações mais frágeis com o Aglomerado” (PLAMBEL, 1988, p. 22).

Quanto à articulação do espaço metropolitano, a simples observação do mapa referente à proposta, apresentado na Figura 20, evidencia que “a configuração de uma nova hierarquia na qual os centros das áreas periféricas ganham um peso e diversidade compatível com a população de sua área de influência e com o desejo de requalificar o espaço urbano no sentido de sua maior fruição” (PLAMBEL, 1988, p. 22) considera, preponderantemente, as periferias localizadas a oeste e a norte da RMBH, estendendo-se, ainda, às áreas de expansão metropolitana imediatas a estas. O plano destaca ademais que

Fora do aglomerado os centros mais importantes permanecem sendo os de Nova Lima e Pedro Leopoldo, pela complexidade e conseqüente raio de influência mais amplo que possuem, sendo que, no caso de Nova Lima, este atinge as sedes de Raposos e Rio Acima, e, no caso de Pedro Leopoldo, extrapola a região metropolitana, atingindo a cidade de Matozinhos. Devem ganhar força também os centros de Santa Luzia, Vespasiano e Neves, por suas articulações cada vez maiores com o aglomerado e pelo incremento da atividade industrial nestes municípios. (PLAMBEL, 1988, p. 26).

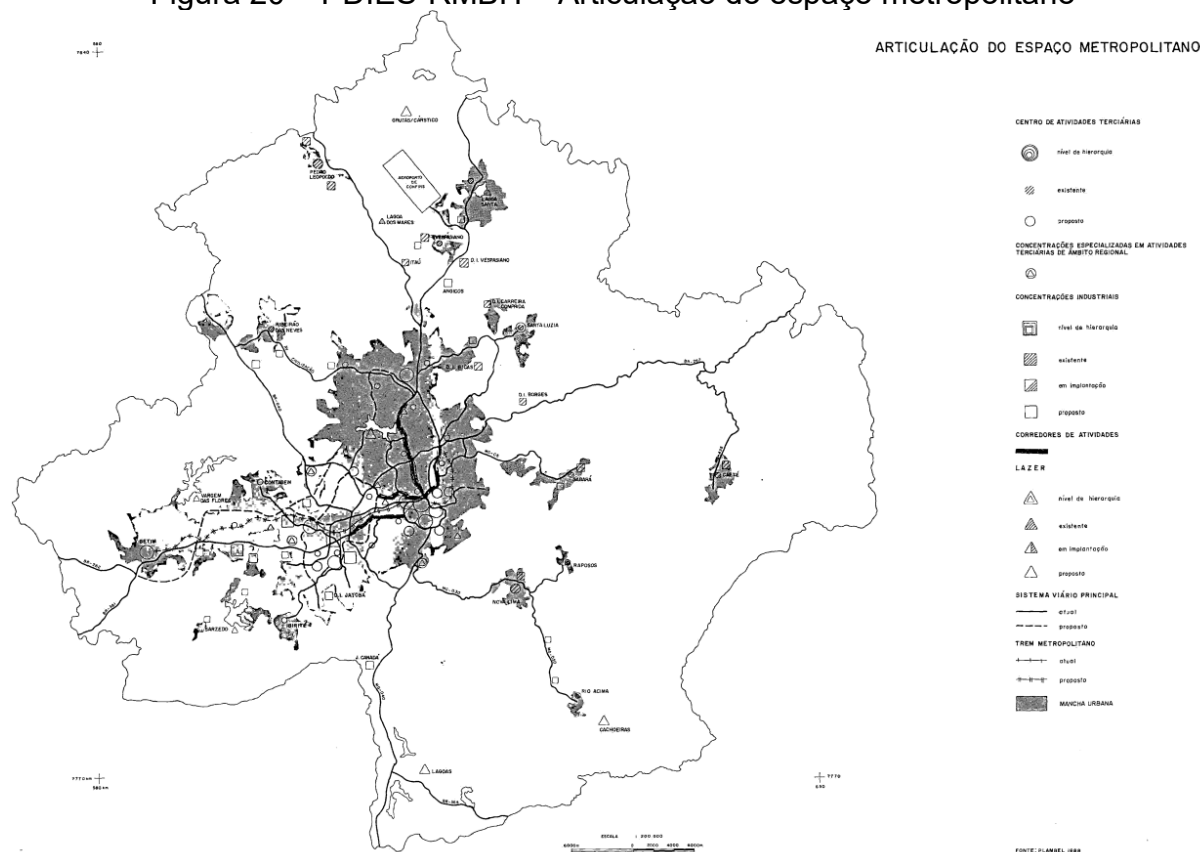
Figura 19 – PDIES-RMBH – Unidades espaciais do 1º nível de aproximação



FONTE: PLAMBEL-1985

Fonte: PLAMBEL, 1988.

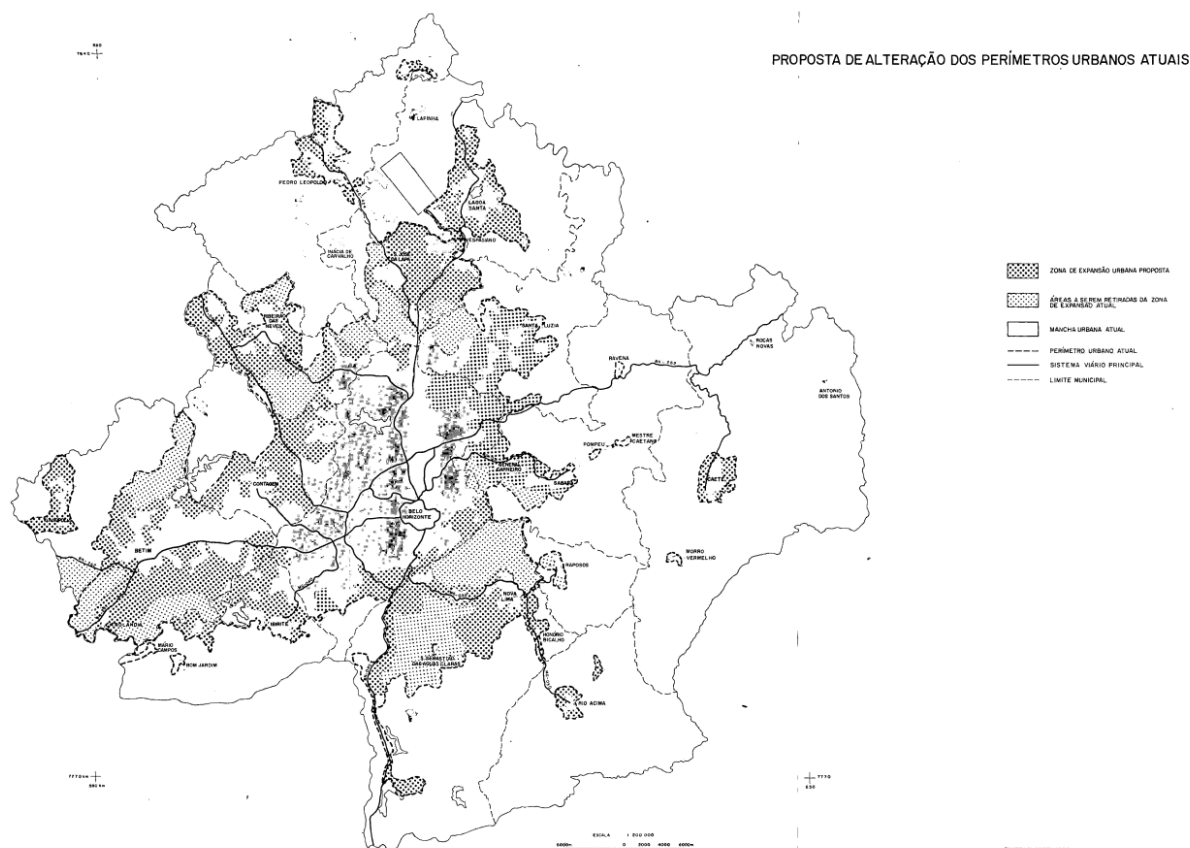
Figura 20 – PDIES-RMBH – Articulação do espaço metropolitano



Fonte: PLAMBEL, 1988.

Especificamente acerca da expansão urbana, inevitável no contexto metropolitano, o plano previa “como referência básica a necessidade de adensar a mancha urbana atual e restringir as possibilidades que a legislação vigente oferece para a expansão da mesma” (PLAMBEL, 1988, p. 29). Nesse sentido, a proposta considerou como áreas principais de expansão urbana “o entorno do Eixo Industrial, especialmente as áreas ao sul de Betim e ao longo da BR-040, entre Contagem e a Ressaca; o entorno de Ribeirão das Neves e de Vespasiano e as áreas entre Santa Luzia e o aglomerado” (PLAMBEL, 1988, p. 30). Ainda no contexto da expansão urbana, Sabará compunha o grupo de municípios com proposta de alteração nos perímetros urbanos, como representado na Figura 21 a seguir, sendo que a intenção era promover a “contenção da expansão ao Sul e Oeste, impedindo a conurbação de Marzagão com o Aglomerado, com o objetivo de evitar o parcelamento em terrenos de altas declividades e preservar a paisagem natural” (PLAMBEL, 1988, p. 30).

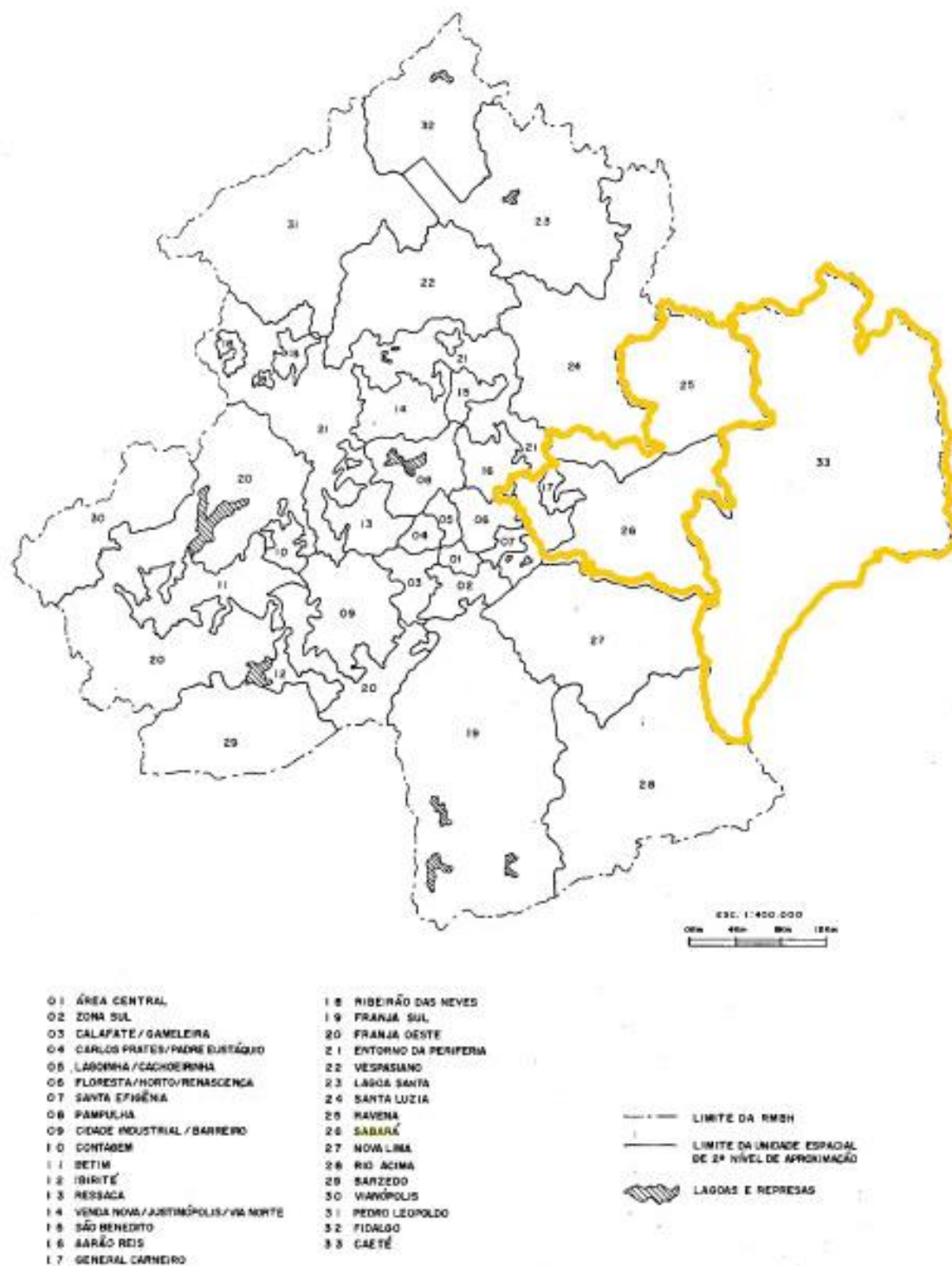
Figura 21 – PDIES-RMBH – Proposta de alteração dos perímetros urbanos



Fonte: PLAMBEL, 1988.

Retornando às unidades espaciais consideradas no referido plano, foram estabelecidas, ainda, unidades de segundo e terceiro níveis de aproximação, apresentadas, respectivamente, na Figura 22 e na Figura 23 a seguir. No segundo nível de aproximação, o município de Caeté permaneceu com a mesma delimitação, consistindo, portanto, em uma única unidade. Isso é diferente do que se dá com Sabará, que teve sua área correspondente à expansão metropolitana no primeiro nível fragmentada nas unidades de Ravena e Sabará propriamente dita, sendo mantidas as porções do território equivalentes à periferia de General Carneiro e as de franja, anteriormente apresentadas, sendo esta última entendida no segundo nível de aproximação como entorno da periferia.

Figura 22 – PDIES-RMBH – Unidades espaciais do segundo nível de aproximação



Fonte: Adaptado de PLAMBEL, 1988.

Para as unidades espaciais do terceiro nível de aproximação, o plano desenvolvido pela PLAMBEL contou com propostas mais específicas, sendo destacado que

A concepção mais global da estrutura urbana da RMBH ganha especificidade na medida em que as propostas de âmbito metropolitano, pensadas agora no espaço concreto de sua efetivação, passam a interferir diretamente na organização espacial dos lugares, em suas características urbanas e no seu modo de apropriação. (PLAMBEL, 1988, p. 48).

Nesse sentido, partindo da porção leste mais próxima ao Centro Metropolitano e, por isso, mais suscetível aos efeitos da metropolização, há, compreendidas nos limites administrativos do município de Sabará, integral ou parcialmente, as seguintes unidades: Floresta/Horto (11), Aarão Reis/São Paulo (29), Leste do Aglomerado (43), General Carneiro (30), BR-262 (51), Ravena (52), Sabará (53) e Sabará Sul (54). O município de Caeté, diferentemente das outras duas divisões, de primeiro e segundo nível, no terceiro nível de aproximação conta com quatro unidades: Roças Novas (67), Antônio dos Santos (68), Caeté (69) e Morro Vermelho (70).

Todas as propostas se enquadram em programas caracterizados como descrição a seguir:

No Programa de Dinamização de Centros Urbanos, são priorizados os centros de atendimento das periferias que, uma vez estimulados, contribuirão de maneira significativa para a estruturação e requalificação da sua área de influência, conferindo-lhe uma maior autonomia. [...]

Nas intervenções sobre o sistema viário, priorizou-se a melhoria e a implantação de vias que promovam as articulações internas necessárias à dinamização dos centros propostos, e que propiciem o descongestionamento de vias importantes e a articulação externa das periferias com os centros de emprego.

Dentre as áreas para as quais são propostas a implantação de equipamentos e tratamento urbanístico, foram tomadas como prioritárias as que são dotadas de maior acessibilidade e, portanto, possam ser utilizadas, por maior número de pessoas e as que, situadas em áreas carentes, possam vir a complementar os centros propostos para estas áreas.

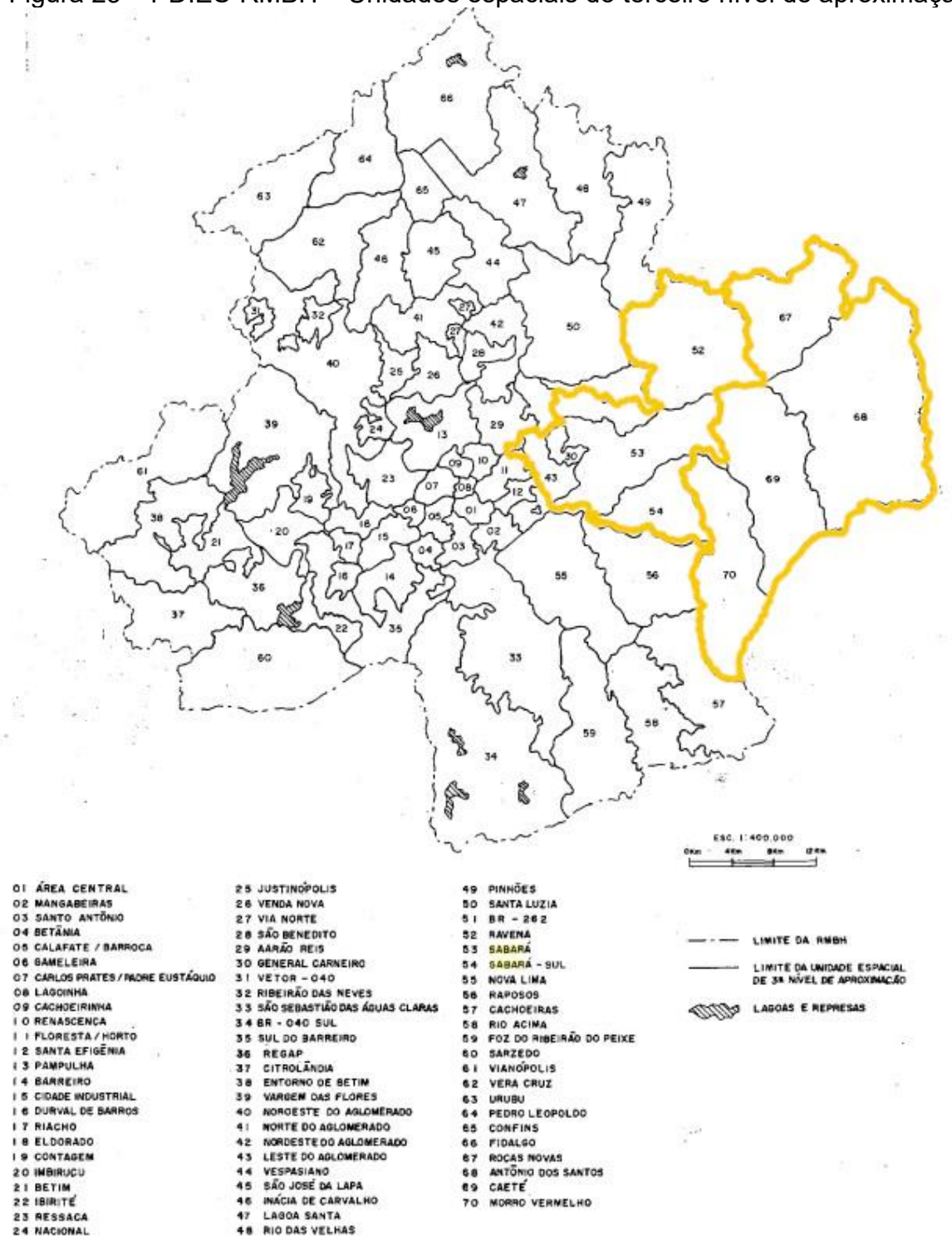
Para o Programa de Urbanização Básica, considerou-se como prioritárias as áreas já ocupadas por um volume significativo de pessoas e que não dispõem de infraestrutura urbana, bem como as áreas já parceladas, nas quais pretende-se incentivar a ocupação/adensamento. Deste modo, a urbanização básica constitui inclusive, pré-condição para o Programa de Adensamento e sua implantação figura como elemento importante no estabelecimento de prioridades para este Programa. Além deste critério, foi também considerada para o adensamento a importância das áreas para a consolidação dos centros terciários e da estrutura urbana proposta, evitando-se a reprodução dispersa e prematura de periferias.

No Programa de Preservação da Memória da cidade, por sua vez, foi dada prioridade a edificações e espaços que, dotados de valor histórico: constituam referência para segmentos mais amplos da população e estejam sofrendo maior pressão no sentido de sua descaracterização/destruição.

Finalmente, dentre as áreas propostas para implantação industrial foram consideradas como prioritárias as que estão situadas em áreas periféricas ou em suas proximidades, e que possam constituir-se em fontes de emprego

para a população aí residente. Além disto, priorizou-se a implantação de indústrias em municípios economicamente estagnados ou dependentes de uma única empresa. (PLAMBEL, 1988, p. 184-185).

Figura 23 – PDIES-RMBH – Unidades espaciais do terceiro nível de aproximação



Fonte: Adaptado de PLAMBEL, 1988.

No contexto das Ações Estruturantes a Nível Metropolitano, as propostas incidentes sobre os territórios de Sabará e Caeté se restringiram às de preservação da memória da cidade, como mencionado anteriormente e disposto no Quadro 5, incluindo, ainda, a proposta de urbanização básica para a unidade de General Carneiro enquanto uma periferia na metrópole. No conjunto de propostas para estruturação urbana composto pelas propostas específicas para as unidades do terceiro nível de aproximação, verifica-se a organização destas em função dos municípios aos quais se aplicam, sendo destacadas, nesta pesquisa, aquelas propostas referentes aos municípios de Sabará e Caeté, compiladas no Quadro 6.

Observa-se que, não obstante a desarticulação identificada entre a porção leste da RMBH e as demais áreas pertencentes à metrópole, o plano não previu nenhuma obra realmente estruturante para o sistema viário, tampouco ações para adensamento e locação de áreas industriais, com exceção da previsto para área ao longo da MG-435 no município de Caeté. Conclui-se, portanto, que a proposta para estrutura urbana da RMBH quando da revisão do PDIES, elaborado pela PLAMBEL na década de 1980, reforçou a estrutura consolidada em Belo Horizonte e região quando do início de sua industrialização, reiterando o caráter industrial do vetor Oeste, propondo, complementarmente, novas áreas industriais a norte e a sul do centro metropolitano. As propostas que incluíam Sabará e Caeté, localizados a leste do centro metropolitano, se restringiram ao caráter preservacionista, levando ao entendimento de que as sedes desses municípios deveriam ser preservadas e cumprir um papel turístico e cultural no contexto metropolitano, sem, contudo, estarem interligadas aos demais circuitos sociais e econômicos da região.

Quadro 5 – PDIES-RMBH – Propostas estruturantes de âmbito metropolitano

Dinamização de centros urbanos	Sistema viário	Implantação de equipamentos e tratamento urbanístico de áreas especiais	Preservação da memória da cidade	Urbanização básica	Adensamento	Localização industrial	Turismo/Lazer Metropolitano
Centro Metropolitano Venda Nova São Paulo Abílio Machado Barreiro Eldorado Betim	Via 210 Via 700 Av. Teresa Cristina Via Urbana Leste-Oeste (Compl.) Av. dos Andradas (Compl.) <u>Trem Metropolitano:</u> Trecho Centro-Bairro São Paulo Ramal Barreiro Trecho Eldorado-BETIM <u>Troleibus:</u> Av. Cristiano Machado Via 210	Proximidades do CEASA Entorno da Estação Calafate Pampulha Aeroporto Carlos Prates Parque da Gameleira complementação Parque da Lagoa do Nado Represa de Margem das Flores Represa de Ibirité Lagoa Santa	Área Central de Belo Horizonte Sabará Santa Luzia Caeté	Unidade Periferias (1º nível) Porções periféricas do Eixo Industrial Favelas	Unidade Periferias (1º nível) Porções rarefeitas do Eixo Industrial	Vespasiano (Angicos) Vespasiano (Sede) Nova Lima (Jardim Canadá) Betim (BR-381) Contagem (Jardim Riacho) Santa Luzia (São Benedito) Ribeirão das Neves (Sede) Ribeirão das Neves (Justinópolis) Lagoa Santa	Áreas do relevo Cárstico Cidades Históricas Cachoeiras (Rio Acima) Lagoas (Nova Lima)

Fonte: Adaptado de PLAMBEL, 1988.

Quadro 6 – PDIES-RMBH – Ações propostas para Sabará e Caeté

	Dinamização de centros urbanos		Sistema viário		Implantação de equipamentos e tratamento urbanístico de áreas especiais	Preservação da memória da cidade	Urbanização básica	Adensamento	Localização industrial
	Estímulo	Ordenamento	Melhoria	Implantação					
SABARÁ	Área central de Sabará Santo Antônio da Roça Grande General Carneiro Ravena	Área central de Sabara Centro de General Carneiro	Trecho já implantado da Av. Perimetral Via de ligação Nações Unidas/General Carneiro MG-05	Av. Perimetral (conclusão)	Estudo para utilização da área ao longo da MG-05	Núcleo Histórico da Sede Pompeu Arraial Velho Mestre Caetano Complexo da Fábrica de Marzagânia Núcleo antigo de Ravena	Áreas carentes da margem esquerda do Ribeirão Sabara General Carneiro (toda a área ocupada, exceto o Conjunto Nações Unidas) B. Alvorada Ravenópolis		
CAETÉ	Área Central de Caeté		Av. João Pinheiro (trecho)	Transposições do Ribeirão Caeté (novas alternativas)	Terminal de transporte rodoviário na Av. João Pinheiro Área externa ao Ginásio Poliesportivo	Núcleo antigo da Sede Solar do Tinoco Cerâmica João Pinheiro	Região do Pedra Branca/São João		Área ao longo da MG-435

Fonte: Adaptado de PLAMBEL, 1988.

Frente ao exposto, questiona-se a seguinte constatação apresentada na introdução do relatório que contém a referida proposta:

Observando no Aglomerado Metropolitano a profunda desigualdade entre o Núcleo Central e as Periferias, conclui-se que, no processo de produção e apropriação do espaço urbano prevalece a lógica da privatização dos benefícios e da socialização dos ônus da metropolização. Neste sentido é que se destacam, como processos preponderantes na formação espacial, os processos simultâneos de concentração, dispersão e segregação social no espaço.

Estes processos são apoiados e reforçados pela configuração espacial rádio-concêntrica em que a centralidade do binômio Centro Metropolitano/Cidade Industrial, (binômio CM/CI) que preside a organização espacial da região, é periodicamente realimentada pelos investimentos públicos. A outra face deste processo é a reprodução das periferias em frentes cada vez mais afastadas e dispersas, do que resulta a permanência de enormes desigualdades na fruição dos benefícios urbanos e o rebaixamento dos níveis de qualidade de vida. (PLAMBEL, 1988, p. 13).

A PLAMBEL, autarquia responsável pelo estudo e planejamento da RMBH nas primeiras décadas de sua existência, foi extinguida em 21 de maio de 1996, por meio da Lei nº 12.153 (Minas Gerais, 1996). Essa lei determinou, à época, a transferência das atribuições de pesquisa, documentação, estudo e orientação técnica aos municípios para a FJP, as de coordenação do planejamento metropolitano e de assessoria técnica à Assembleia Metropolitana para a Secretaria de Estado do Planejamento e Coordenação Geral, e, por fim, as de geoprocessamento para o Instituto de Geociências Aplicadas (IGA). Considerando sua criação em 1971, trata-se de uma trajetória de 25 anos de planejamento metropolitano sob as bases da PLAMBEL.

O Estatuto da Metrópole (Minas Gerais, 2015), ao indicar os critérios estabelecidos para garantia da gestão metropolitana plena, menciona que esta deve, para além de possuir formalização e delimitação mediante lei complementar estadual e contar uma estrutura de governança interfederativa própria, elaborar um plano de desenvolvimento urbano integrado. Nesse sentido, Tonucci e Monte-Mór (2003, p. 14), ao ressaltarem o caráter do planejamento metropolitano, considerando o caso do PDDI-RMBH, indicam que este

[...] teria a tarefa de buscar articular políticas territoriais municipais hoje fragmentadas e desarticuladas, e o processo de gestão metropolitana deveria buscar construir laços políticos entre localismos e formas de articulação supralocal, apontando para uma urbanização mais solidária e menos desigual.

A proposta de estruturação da região metropolitana nesse plano, apresentada na Figura 24, considerava a estrutura urbana aferida quando de sua elaboração, a qual se encontrava bem mais complexa que a identificada pela PLAMBEL décadas antes, assim como mais extensa. Ressalta-se, comparativamente, que

A rede de centralidade proposta no PDDI busca configurar uma nova hierarquia urbana na RMBH, contrária à situação de excessiva concentração no núcleo central de Belo Horizonte e à existência de apenas um centro metropolitano de segundo nível hierárquico, a área do Eldorado em Contagem. (Tonucci, 2012, p. 188).

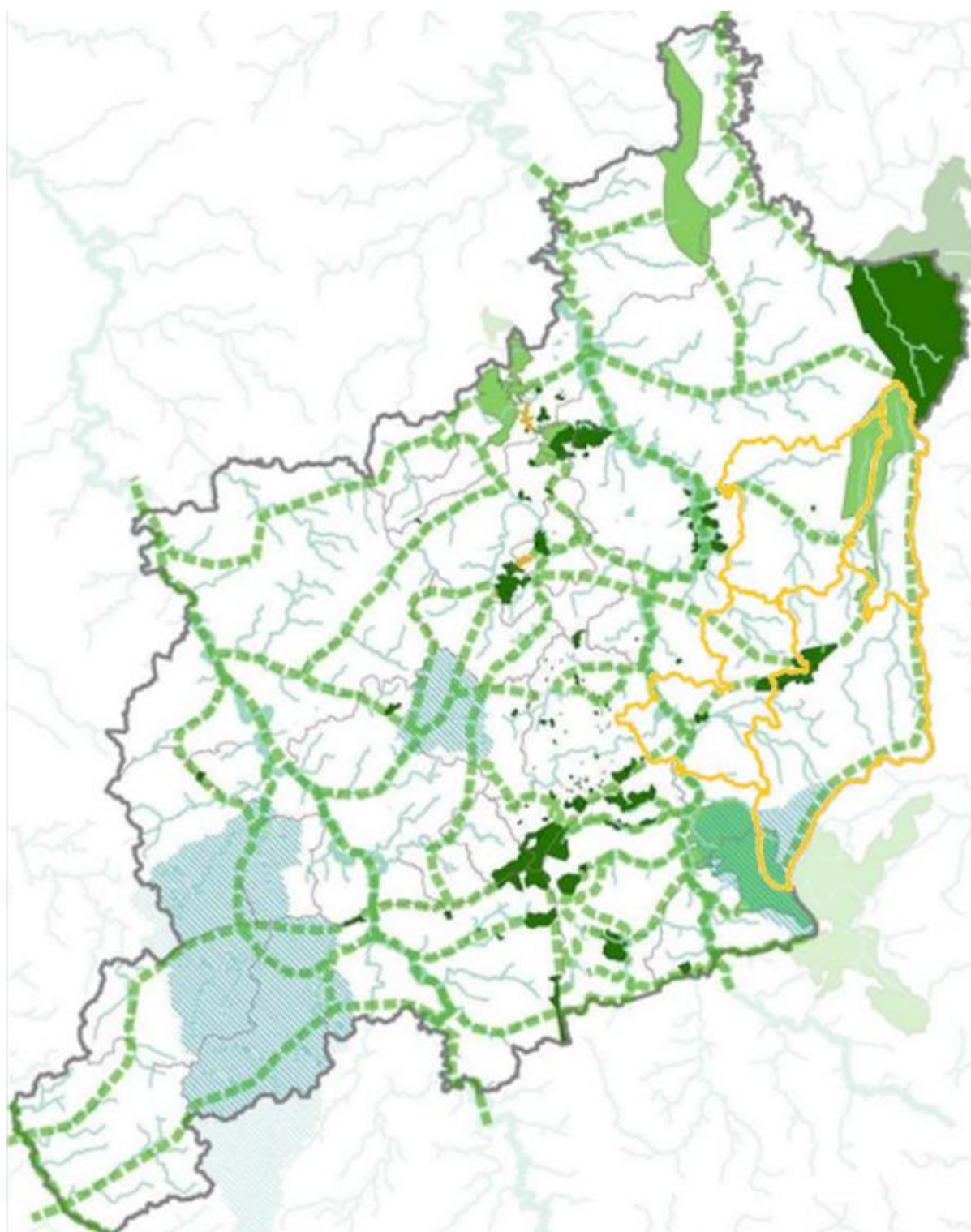
Além da categorização dessa área como “Centro Metropolitano”, o plano indica nessa mesma hierarquia outras duas centralidades, as quais podem ser consideradas mais recentes quanto à relevância no contexto metropolitano. A primeira delas, no sentido extremo sul da RMBH, se destaca como extensão das ocupações que se desenvolveram e se intensificaram ao sul da capital, caracterizando esse vetor de expansão como aquele ocupado pelas populações de mais alta renda. A segunda, equivalente ao norte da aglomeração metropolitana, diz respeito àquela que recebeu os investimentos estatais mais recentes na RMBH, os quais correspondem a “projetos do governo de estado voltados para potencializar o desenvolvimento econômico do vetor norte [...] através da atração de investimentos e criação de polos de alta tecnologia em aeronáutica, microeletrônica, semicondutores e saúde” (Tonucci, 2012, p. 101). Essa condição de investimento contrasta com a permanente exclusão de municípios, por exemplo, do vetor Leste da região, a partir da qual se chega à conclusão de que, “à exceção dos investimentos planejados pelo Governo do Estado para o vetor norte, os demais investimentos planejados na RMBH e seu entorno reforçam as desigualdades existentes” (Tonucci, 2012, p. 101).

A dimensão ambiental foi apreciada no PDDI-RMBH com destaque aos temas concernentes ao desenvolvimento socioeconômico sustentável e aos bens comuns de alcance metropolitano: áreas de preservação, rede de recursos hídricos articulados com a ocupação e apropriação das margens, conforme identificado na “trama verde e azul”, apresentada na Figura 25. A elaboração desta última, utilizada para proposição acerca do ordenamento territorial da RMBH, se deu com a premissa de

[...] pensar nessa trama como uma maneira de colocar, no centro do debate da estruturação metropolitana, elementos alternativos àqueles que tradicionalmente assumiram essa posição — as zonas industriais, o sistema viário e os centros de comércio e serviço (as centralidades). Pretendia-se propor uma articulação de outros elementos, como os rios, suas margens, as áreas livres (ou não construídas), vegetadas e permeáveis, com todo o potencial que podem ter na conformação de um espaço urbano mais inclusivo, diverso e democrático, oposto à lógica atual, onde o espaço produzido segundo os interesses do capital assume o protagonismo na orientação da ocupação urbana, enquanto espaços com alto valor de uso comum ficam relegados a uma condição residual, de precariedade. (Oliveira; Costa, 2018, p. 548).

Destacam-se, portanto, as discussões acerca do desenvolvimento, tanto urbano quanto econômico — principalmente ao considerar a inerência entre estes. Um desenvolvimento, portanto, que seja sustentável, ponto de vista considerado no âmbito da elaboração do PDDI a partir da proposição de controle do uso e da ocupação do solo por meio de ações que “asseguem a utilização do espaço metropolitano sem conflitos e sem prejuízo à proteção do meio ambiente” (artigo 8, Inciso da Lei Complementar 89/2006 *apud* UFMG; PUC Minas; UEMG, 2011). Essa proposição se evidencia a partir do estabelecimento, pelo Macrozoneamento Metropolitano (MZ), de Zonas de Interesse Metropolitano (ZIMs), apresentadas na Figura 26, “entendidas como territórios delimitados da RMBH em que o interesse metropolitano seja preponderante sobre o interesse local” (UFMG, 2014, p.52). As ZIMs podem, além disso, ser caracterizadas em três grupos, a saber: ZIMs Ambientais; ZIMs de Centralidade e Eixos; e ZIMs Serras e Rodoanel.

Figura 25 – PDDI-RMBH – Trama Verde e Azul da RMBH (preliminar)



Áreas Protegidas

- UCs existentes com proteção efetiva
- Corredores ecológicos - SAP Vetor Norte
- Propostas oficiais de novas UCs
- Áreas de proteção de mananciais
- Possíveis conexões

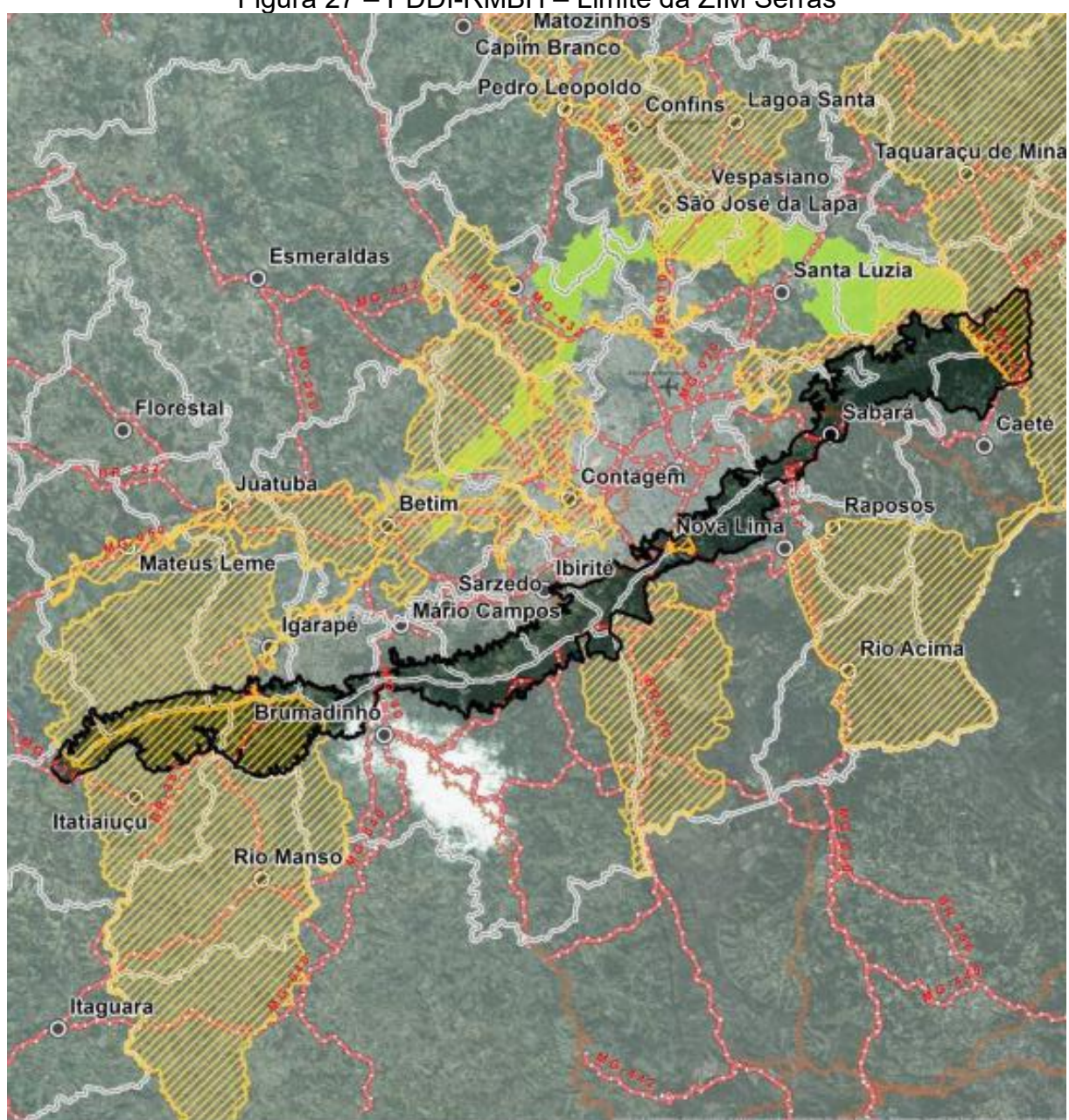
Fonte: Adaptado de Oliveira, 2019.

O PDDI-RMBH, ao descrever o vetor Leste de expansão da RMBH no que tange à dinâmica imobiliária sobre este incidente, indica que

Sabará apresenta área conurbada com Belo horizonte, com urbanização precária e tendência a pequena verticalização, abrigando grande parcela da população de baixa renda com vínculos com a capital; nos demais municípios, assim como naqueles mais distantes do eixo oeste, o comprometimento com o processo de ocupação da capital se dá pela implantação de chácaras e sítios de lazer voltados para a população de renda média. (UFMG; PUC Minas; UEMG, 2011, p. 51).

Em complemento às tendências territoriais de desenvolvimento metropolitano na RMBH, o estudo elaborado pela UFMG (2014) aponta que o vetor Leste apresenta menor nível de integração com a metrópole, condição que pode ser também entendida por “menor comprometimento metropolitano” (Tonucci, 2012). Considerando que “o espaço social é, ao mesmo tempo, um produto das relações sociais, e um condicionador dessas mesmas relações” (Souza, 2020, p. 99) e que “a organização espacial e as formas espaciais refletem o tipo de sociedade que as produziu, mas a organização espacial e as formas espaciais, uma vez produzidas, influenciam os processos sociais subsequentes” (Souza, 2020, p. 99), importa observar as dinâmicas urbanas em curso nesse vetor, principalmente considerando as pressões exercidas pelos processos incidentes em Belo Horizonte sobre os territórios adjacentes. Tais dinâmicas, ainda que incipientes e pouco significativas, sobretudo quando se observam as intervenções e projetos estatais nos demais vetores, podem resultar em pressão sobre os recursos naturais ali existentes e possivelmente ainda preservados. Observa-se, a esse respeito, por exemplo, a demarcação de parte do território equivalente ao vetor Leste como Zona de Interesse Metropolitano – ZIM Serras (ver Figura 27), instituída no âmbito do Macrozoneamento Metropolitano (UFMG, 2014) em decorrência de suas Funções Públicas de Interesse Comum (FPICs) para proteção e gestão de recursos naturais e desenvolvimento socioeconômico (UFMG, 2014).

Figura 27 – PDDI-RMBH – Limite da ZIM Serras



Fonte: UFMG, 2014.

O território que corresponde a essa ZIM “constitui-se de uma conexão contínua nos eixos das Serras do Itatiaiuçu, Rola Moça, Moeda, Curral e da Piedade” (UFMG, 2014, p.42), como apresentado na Figura 27, compreendendo parte dos municípios de Itatiaiuçu, Mateus Leme, Igarapé, São Joaquim de Bicas, Mário Campos, Sarzedo, Brumadinho, Ibirité, Nova Lima, Belo Horizonte, Santa Luzia, Sabará e Caeté — os dois últimos inseridos no vetor Leste de expansão da RMBH.

Estão presentes nessa ZIM as seguintes Funções Públicas de Interesse Comum (FPIC) associadas ao interesse metropolitano: Proteção e gestão de recursos naturais; e Desenvolvimento socioeconômico. Isso indica que ela

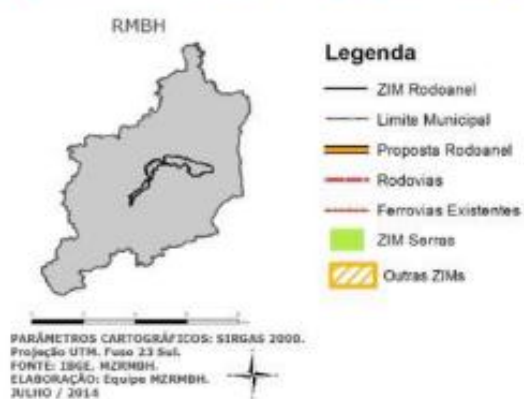
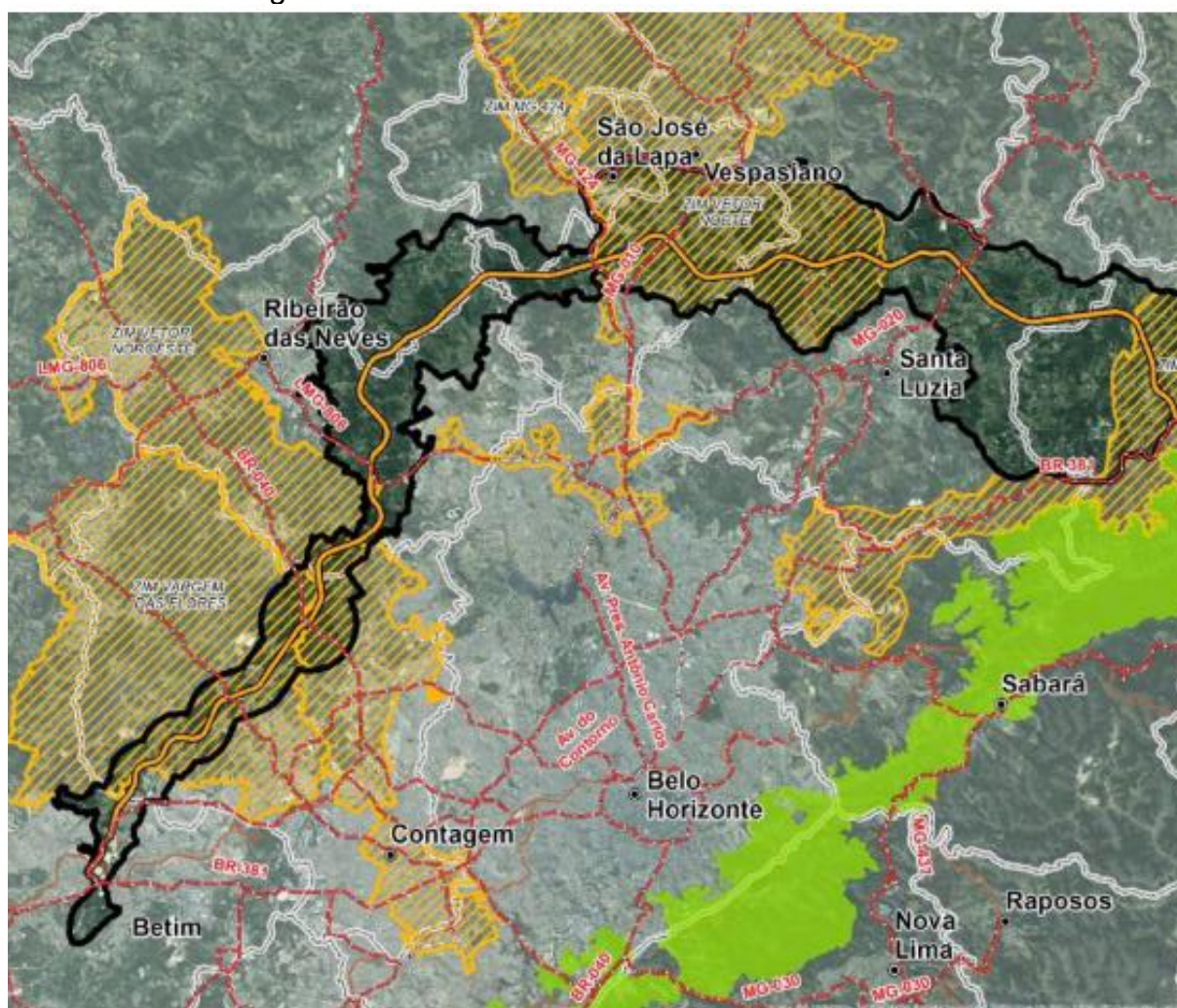
[...] tem grande potencial e disponibilidade de recursos naturais. Sua criação fortalece o uso de diversos instrumentos de proteção e preservação dos recursos ambientais, mas ao mesmo tempo, conflita com interesses econômicos ligados, principalmente, aos processos minerários [...]. (UFMG, 2014, p. 42).

Frente a essa característica, cabe ressaltar a evidente tendência do desenvolvimento de atividade extrativista minerária, conflitante com a preservação ambiental, no território do vetor Leste e adjacências, conforme apontado por Andrade, Mendonça e Diniz (2015, p. 42-43) ao o caracterizarem como

[...] um dos mais heterogêneos. Ao mesmo tempo em que conta com uma típica cidade dormitório (Sabará), o vetor também se notabiliza pela forte presença da atividade mineradora, sendo, ainda, composto por unidades em que a produção agrícola domina a produção de riquezas.

Ainda considerando a delimitação de ZIMs e a sua sobreposição com parte do território correspondente ao vetor Leste de expansão da RMBH, aponta-se a possibilidade de “implementação do futuro grande eixo estruturador do território metropolitano” (UFMG, 2014, p. 60), projeto denominado Rodoanel, ao qual corresponde a ZIM Rodoanel, apresentada na Figura 28 a seguir. Enquanto Funções Públicas de Interesse Comum (FPIC) identificadas para proposição dessa ZIM, são apontados o Desenvolvimento Socioeconômico, o Transporte Intermunicipal e, em especial, o Sistema viário de âmbito metropolitano (UFMG, 2014).

Figura 28 – PDDI-RMBH – Limite da ZIM Rodoanel



Fonte: UFMG, 2014.

Acerca do projeto equivalente ao Rodoanel, ressalta-se que este último se encontra ainda em elaboração, condição apontada pela UFMG (2014), mantida hodiernamente, sendo importante “registrar que não são descartados ajustes nos limites, a partir do projeto definitivo do Rodoanel” (UFMG, 2014, p. 60). Ainda quanto

ao sistema viário na região, como apresentado no Capítulo 3, são previstas a ampliação e a modernização da rodovia BR-381, processo que, quando concluído, poderá alterar substancialmente a dinâmica no vetor Leste, não apenas a partir da intensificação do tráfego, mas também mediante a abertura de novas frentes de ocupação.

Tendo em vista outros vetores, os quais estabelecem maior relação com a metrópole em si, pode-se também analisar e comparar as dinâmicas urbanas contemporâneas incidentes no vetor Leste da RMBH frente às demais, identificando-se, assim, suas principais diferenças, as quais possivelmente tenderão a explicitar suas características, especificidades e, eventualmente, potencialidades. O que torna pertinente o questionamento acerca dos processos que resultaram nessa configuração urbana da metrópole belo-horizontina é considerar que a preexistência de uma configuração dotada de melhores condições de acesso, quando da escolha para o local de implantação da capital, fora aparentemente determinante, sem ser, contudo, relevante no decorrer dos processos subsequentes, incluindo a metropolização.

A produção e a reprodução do ambiente urbano, necessariamente associadas ao modelo econômico predominante, o capitalismo, principalmente enquanto expressão da sociedade a este correspondente, resulta em propostas urbanas e intervenções que reproduzem um modelo largamente experimentado, a respeito do qual se conhecem muitas das possíveis consequências adversas. Ou seja, um processo ainda em curso e intensificado a cada momento, uma vez que

[...] no tecido urbano extensivo, as questões se prendem à forma e processos de transformação do espaço natural e transformado em espaço construído. Assumindo uma abordagem crítica aos padrões hegemônicos que marcaram períodos passados, a análise passa a se centrar nas diversas e múltiplas formas possíveis de produção e extensão do tecido urbano e seus impactos sobre o meio ambiente e condições de reprodução e conservação do espaço natural. (Monte-Mór, 1994, p. 259).

Na iminência da extensão do tecido urbano, sobretudo frente à constatação de que o vetor Leste corresponde àquele com a menor extensão de área urbanizada, resta-nos a compreensão do que há em seus vazios. Esses vazios são caracterizados também pela ausência de propostas de planejamento urbano que indicassem, objetivamente, alguma tendência para ocupação dessa área — ou, ao menos,

ausência de projetos que tenham, de fato, se materializado para mudança da realidade então caracterizada nesse vetor.

5.2 Expansão urbana e desenvolvimento sustentável

O desenvolvimento da sociedade, considerando sua totalidade e de acordo com Barbier (1987), compreende — ou, no mínimo, deveria compreender — transformações de ordem política, econômica, social e cultural. Barbier (1987) apresenta, ainda, uma lógica baseada em um desenvolvimento que prioriza, específica e estritamente, a seara econômica em detrimento das demais. Nesse sentido, desconsidera-se que a economia é apenas uma parte do desenvolvimento total, submetendo-a a uma análise independente, com dimensão quantitativa associada à acumulação ou, quando estendida a todos, ao crescimento per capita, que não garante, obrigatoriamente, uma distribuição equiparada da renda e do que está a ela associada. A dimensão qualitativa, por sua vez, sob o viés simplesmente econômico, é mensurada em função dos avanços tecnológicos ou de outras inovações, no sentido mais amplo e indefinido.

Alternativamente ao modelo de desenvolvimento econômico e incorporando aspecto relacionado ao desenvolvimento sustentável, oriundo de período entre as décadas de 1960 e 1970, e equivalente à busca pela garantia da satisfação das necessidades humanas básicas para toda a população mundial (Barbier, 1987), tem-se a possibilidade de análise sob uma perspectiva de desenvolvimento econômico sustentável. Esse modelo, diferentemente do anterior, mas também apresentado por Barbier (1987), é indistinguível do desenvolvimento total da sociedade, incluindo, portanto, para além do econômico, as ordens política, social e cultural. Sua observação, única e exclusiva, se torna inviável, pois a sustentabilidade, nesses termos, pressupõe a interação das mudanças econômicas com transformações sociais, culturais e, principalmente, ecológicas. A dimensão quantitativa se encontra associada ao aumento e/ou à manutenção dos meios materiais à disposição de todos, com fins de proporcionar um adequado bem-estar físico e social, além de segurança contra a pobreza. A garantia do potencial ecológico, social e cultural de longo prazo, inicialmente para sustentação da atividade econômica, corresponde à dimensão qualitativa desse modelo. Sabe-se, porém, que já não é possível proporcionar a sustentação das atividades econômicas, da forma como estas se dão frente à natureza, sobretudo em função das constatações recém-apreendidas acerca das

inevitáveis mudanças climáticas resultantes da ação humana, ao molde industrial-capitalista, sobre o planeta Terra.

Os modelos de desenvolvimento econômico e econômico sustentável se diferenciam também — e em consequência dos aspectos anteriormente abordados — no que alude à aferição de seu desenvolvimento, visto enquanto processo. Sob esse prisma, o primeiro modelo se revela estritamente econômico, facilmente mensurável; e o segundo, econômico sustentável, impossível de se medir integralmente (Barbier, 1987). Essa impossibilidade conferida ao último resulta da integração mútua e inseparável entre as ordens política, social, cultural e econômica, as quais ainda se reforçam mutuamente e não podem, assim, ser capturadas e submetidas a um conceito de medição direto e preciso, como um índice econômico qualquer.

Muito da constatação acerca da insustentabilidade do modelo de desenvolvimento que se experimenta desde a revolução industrial, sobretudo a partir da globalização, que consiste na associação econômico-capitalista-industrial, pode ser atribuído à constante e cada vez mais acentuada exploração de recursos naturais, inclusive aqueles considerados finitos. A sociedade urbana, na qualidade de produto da urbanização completa, não pode ser limitada àquela que ocupa os centros urbanos, uma vez que as relações sociais correspondentes a esse ambiente em específico não se contêm dentro de limites constituídos legalmente, transcendendo tais barreiras imaginárias e permeando áreas que não são, necessariamente, assim caracterizadas. Entretanto, dada a ruptura que o espaço urbano categoricamente representa frente às demais lógicas de ocupação do espaço, nele se concentra a manifestação clara da crise socioambiental emergente. Reitera-se ademais que, mesmo quando tal crise se apresenta — inicialmente, de forma dissociada do contexto estritamente urbano —, pode-se inferir uma relação, muitas vezes direta, entre referida crise e as demandas geradas a partir da e pela sociedade a esta equivalente. Alega-se tal inferência dado que muito do que se produz e como isso é feito se dá em resposta a demandas, justificáveis ou não, originadas desse contexto.

Não se pode atribuir aos indivíduos, ainda que considerados coletivamente, a responsabilidade pelos danos ambientais e por suas consequências, não apenas por estarem tais implicações relacionadas a uma escala temporal que excede a expectativa de vida média da população, mas também pelo fato de não serem apresentadas alternativas, sobretudo pelos detentores de poder, quer econômico ou

político, e pela motivação explícita de se promover acumulação financeira por uma parcela ínfima da sociedade. Desmistifica-se, assim, a possibilidade de um desenvolvimento que seja baseado em um consumo consciente ou sustentável, principalmente porque a grande maioria da sociedade não se encontra em condições de fazer escolhas. A ausência de autonomia resulta não apenas de uma alienação generalizada, mas também decorre do fato de que a premissa para escolhas é elaborada única e exclusivamente em função de um orçamento, individual ou familiar, que se origina, para um contingente populacional significativo, de um salário obtido no desempenho de trabalhos cada vez mais precarizados. Laschefski (2019, p. 492) aponta que “a estrutura espacial é intrinsecamente vinculada com o consumo individual das pessoas”, uma vez que a mudança dos hábitos relacionados a esse aspecto é inviabilizada “devido à estrutura socioespacial dispersa em que organiza o seu cotidiano”. A iminência e a relevância para intento de um desenvolvimento, tanto urbano-ambiental quanto, conseqüentemente, social alternativo, evidenciam-se mediante constatação de que

[...] com a predominância sempre crescente da população urbana, amontoada em grandes centros pela produção capitalista, esta [a cidade], por um lado, acumula a força motriz histórica da sociedade e, por outro lado, desvirtua o metabolismo entre o homem e a terra, isto é, o retorno ao solo daqueles elementos que lhe são constitutivos e foram consumidos pelo homem sob forma de alimentos e vestimentas, retorno que é a eterna condição natural da fertilidade permanente do solo. [...] Mas ao mesmo tempo que destrói as condições desse metabolismo, engendradas de modo inteiramente natural-espontâneo, a produção capitalista obriga que ele seja sistematicamente restaurado em sua condição de lei reguladora da produção social e numa forma adequada ao pleno desenvolvimento humano. Na agricultura, assim como na manufatura, a transformação capitalista do processo de produção aparece a um só tempo como martirólogo dos produtores, o meio de trabalho como meio de subjugação, exploração e empobrecimento do trabalhador, a combinação social dos processos de trabalho como opressão organizada de sua vitalidade, liberdade e independência individuais. [...] Por isso, a produção capitalista só desenvolve a técnica e a combinação do processo de produção social na medida em que solapa os mananciais de toda a riqueza: a terra e o trabalhador. (Marx, 2013, p. 607).

Na impossibilidade de dizer que a situação elucidada por Marx, ainda em 1867, permanece a mesma, cabe mencionar que essa fora, a bem da verdade, agravada, não exclusivamente em função do aumento populacional, mas também e especialmente devido ao padrão de consumo excessivo e ao ‘estilo de vida’ de uma parcela específica da sociedade.

Destaca-se, dessa forma, que “à lógica da produção industrial se opõe também a lógica da reprodução da natureza, implícita nos escritos de Lefebvre, mas hoje com

maior ênfase e visibilidade” (Monte-Mór, 2015, p. 63). Imprescindível considerar, dada a conjuntura de desestabilização entre o metabolismo social e o natural e dada igualmente a conseqüente alienação humana, a urgência em se pensar uma práxis que implique a desaceleração do cotidiano de forma propícia à constituição de uma sustentabilidade urbana. No entanto, diferentemente da noção de sustentabilidade urbana dada como algo extrínseco da natureza propriamente dita, uma que se faça efetiva, conforme apresentado por Monte-Mór (2015, p. 63), “demanda o resgate radical da natureza, uma imbricação do tecido urbano com o espaço natural, a extensão da natureza dentro do urbano extensivo”.

Retomando a lógica dos processos de transformação do espaço, os quais consistem na realidade urbana e são dominados e orientados pelo processo de industrialização, essa lógica é ocultada e substituída por representações, tanto ideológicas quanto institucionais, correspondendo, como mencionado anteriormente, ao urbanismo (Lefebvre, 1999, p. 48). No entanto,

[...] ao nascer de um questionamento geral ao projeto, a análise ambiental em suas diversas vertentes questiona também, necessariamente, o modelo de organização territorial associado àquele projeto, expresso nas diferentes formas assumidas pela urbanização contemporânea. (Costa, 1999, p. 58).

Tem-se, nessa linha, a tentativa de utilização da expressão *meio ambiente urbano*

na busca de sintetizar dimensões físicas (naturais e construídas) do espaço urbano com dimensões de ambiência, de possibilidades de convivência e de conflito, associadas às práticas da vida urbana e à busca de melhores condições de vida, seja para a cidadania, seja na busca de qualidade da vida urbana. Trata-se da procura da justiça socioambiental em si, bem como da criação e/ou manutenção das condições materiais/ambientais que deem suporte e expressem tal justiça. (Costa, 1999, p. 56).

Diante desse cenário, torna-se imprescindível a discussão acerca de um eventual *desenvolvimento urbano sustentável*, cabendo ressaltar a constatação de que “não há desenvolvimento que não seja sustentável” (Costa, 1999, p. 62), execrando “a opção de crescimento econômico a qualquer custo, principalmente aos elevados custos socioambientais, que vêm caracterizando, há séculos, grande parte da expansão capitalista” (Costa, 1999, p. 62). Deve-se, portanto, apreender que a “noção de *sustentabilidade ambiental* corresponde a uma dimensão a ser incorporada à própria noção de desenvolvimento e não a um conceito fundamentalmente diferente do anterior” (Costa, 1999, p. 62).

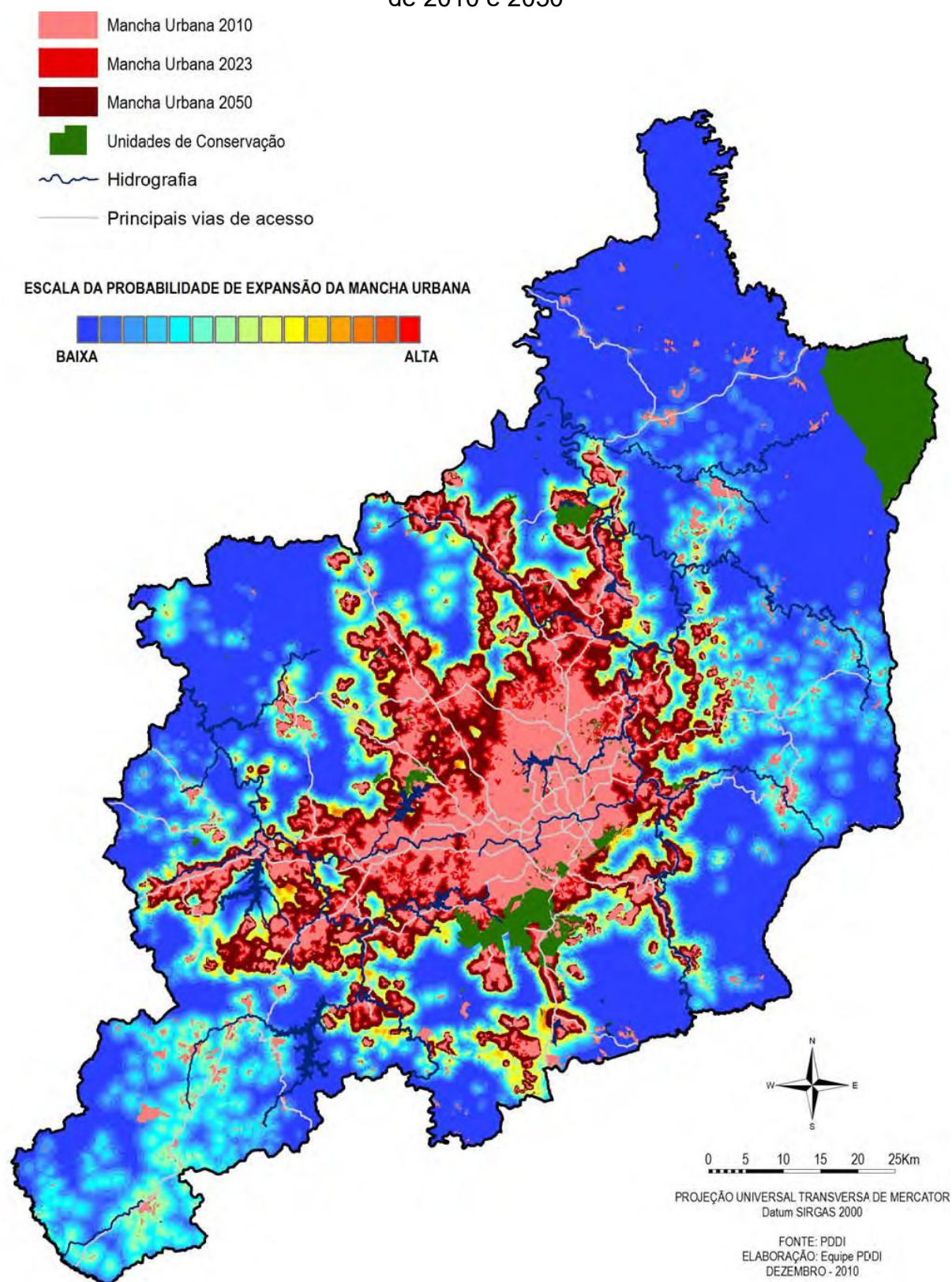
A urbanização completa, condição diametralmente oposta à ausência de urbanização, considerando o eixo urbano, espacial e temporal proposto por Lefebvre (1999), indica a tendência geral da sociedade urbano industrial, a qual, ainda que não necessariamente para fins de ocupação, visa promover a disseminação das práticas urbanas a todo o território.

Entretanto, o aumento populacional e a concentração cada vez maior dessa população nos grandes centros urbanos tornam a expansão da mancha urbana, inclusive na RMBH, inevitável. Nesse sentido, utilizando-se de georreferenciamento, quando da elaboração do PPDI-RMBH, elaborou-se simulação da expansão horizontal da referida mancha urbana para os anos de 2023 e 2050. Durante o processamento dos dados que resultou nessa simulação, apresentada na Figura 29 a seguir, foram incorporadas informações acerca das principais variáveis que influenciam a ocupação humana, como:

bases georreferenciadas que proíbem ocupação humana (corpos d'água e áreas de proteção ambiental), bases restritivas à ocupação (áreas com risco de inundação e deslizamento) e bases estimuladoras da ocupação (sistema viário principal, áreas de adensamento do macrozoneamento municipal, áreas com mercado imobiliário ativo, vetores de crescimento econômico, vazios urbanos). (UFMG; PUC Minas; UEMG, 2011, p. 152).

De maneira geral e partindo do entendimento de que a expansão da mancha urbana tende a se dar preponderantemente a partir do uso do solo já experimentado em suas imediações e relativamente a suas especificidades, cabe mencionar que esse uso na RMBH “revela a dinâmica de processos econômicos, políticos e sociais sobre um território de características bem distintas” (UFMG; PUC Minas; UEMG, 2011, p. 50). Nessa linha, é preciso considerar a iminente demanda por áreas, sobretudo para comportar a população nos centros urbanos, e a indissociável expansão do espaço urbano produzido.

Figura 29 – Probabilidade de expansão da mancha urbana da RMBH entre os anos de 2010 e 2050



Fonte: UFMG; PUC Minas; UEMG, 2011.

Previu-se, em caracterização anterior a elaboração dos planos metropolitanos apresentados, que a aglomeração metropolitana correspondente à RMBH, inicialmente compreendida pelo município-sede e pela Cidade Industrial, em Contagem,

deixada a seu crescimento espontâneo se estenderia em mancha de óleo incorporando ainda as sedes municipais de outros municípios: Santa Luzia, Ibitaré, Sabará, e mesmo Nova Lima, caso venha a se admitir, na Serra do Curral, uma excepcional descontinuidade do tecido urbano. (Hidroservice, 1969).

Entretanto, observa-se que, mesmo com a estrutura urbana pregressa à instalação de Belo Horizonte, no que tange ao seu desenvolvimento, quando da industrialização da sociedade e a consequente metropolização da região, as ações destinaram todos os incentivos a outros vetores. Dessa maneira, configura-se um vazio entre aquilo que se apresenta como a aglomeração metropolitana e a sede do município de Sabará, tão relevante quando da constituição da nova capital do estado. Ainda na década de 1980, observou-se que

A organização atual do território da RMBH deixa entrever, claramente, a predominância de alguns usos sobre outros na competição pela ocupação do espaço. Neste contexto, o uso urbano/industrial surge como dominante por sua expressão crescente, seguido pela mineração também em posição de dominação, e, como usos secundários, ou em posição recessiva, estão o setor primário, especialmente a agricultura, e as áreas naturais de preservação. (PLAMBEL, 1985, p. 26).

Estando a predominância urbana e industrial a oeste e, posteriormente, a norte, restou ao sul e ao leste a configuração das áreas de mineração, atividade desenvolvida nessa região desde o século XIX. A expansão de ambas as ocupações do espaço colocou em condição recessiva as atividades de agricultura e a delimitação de áreas naturais de preservação, as quais se apresentam cada vez mais necessárias. Cabe, ainda, destacar o imenso conflito configurado entre as atividades de exploração mineral e preservação ambiental, podendo estas serem consideradas antagônicas.

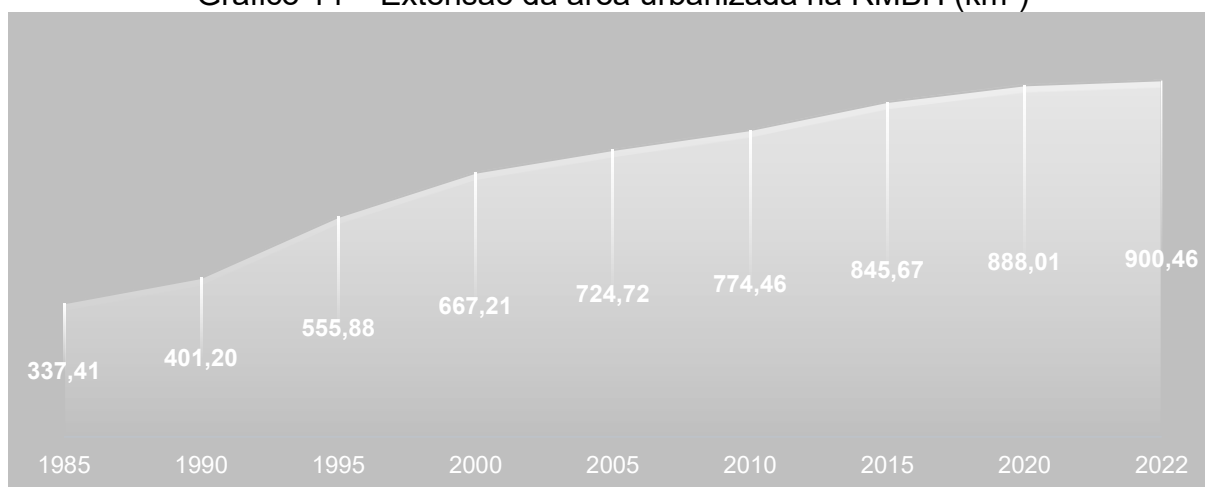
Nessa linha, é preciso considerar, portanto, as duas formas de ocupação do solo, mineração e urbanização. Para tanto, vale recorrer a dados levantados na elaboração do mapeamento anual da cobertura e do uso do solo promovida pelo MAPBIOMAS, no qual são utilizadas imagens de satélite e técnicas de sensoriamento remoto.

A urbanização, no contexto do MAPBIOMAS, diz respeito à expansão e à densificação de áreas urbanas, que inclui cidades, vilas e outras aglomerações

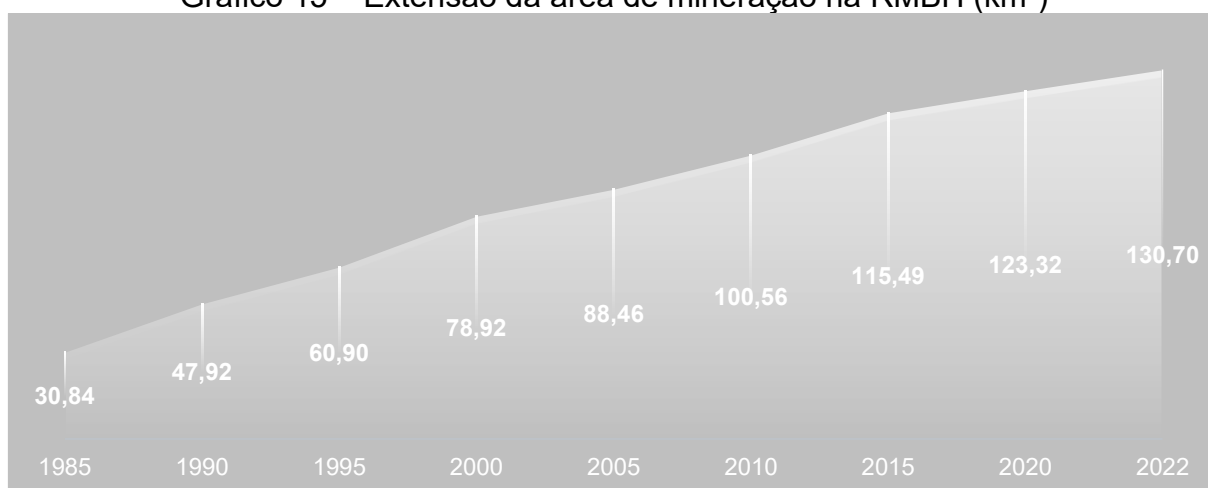
humanas com infraestrutura desenvolvida, considerando a identificação de áreas construídas, redes viárias, áreas pavimentadas e outros indicadores de desenvolvimento urbano mediante análise de imagens de satélite de alta resolução. A caracterização do uso do solo para mineração, igualmente realizada por meio da análise de imagens de satélite de alta resolução, se dá principalmente a partir do reconhecimento de características como a presença de minas a céu aberto, áreas de rejeitos, instalações de processamento e vias de acesso.

Considerando essa base de dados, identifica-se, na área correspondente à atual configuração da RMBH, independentemente de quando os municípios foram a ela agregados, que a área urbanizada aumento mais de 150% no período entre 1985 e 2022, como apresentado no Gráfico 14 a seguir. A área de mineração, por sua vez, no mesmo período, aumentou em mais de 300% na mesma região, como pode ser visto no Gráfico 15.

Gráfico 14 – Extensão da área urbanizada na RMBH (km²)

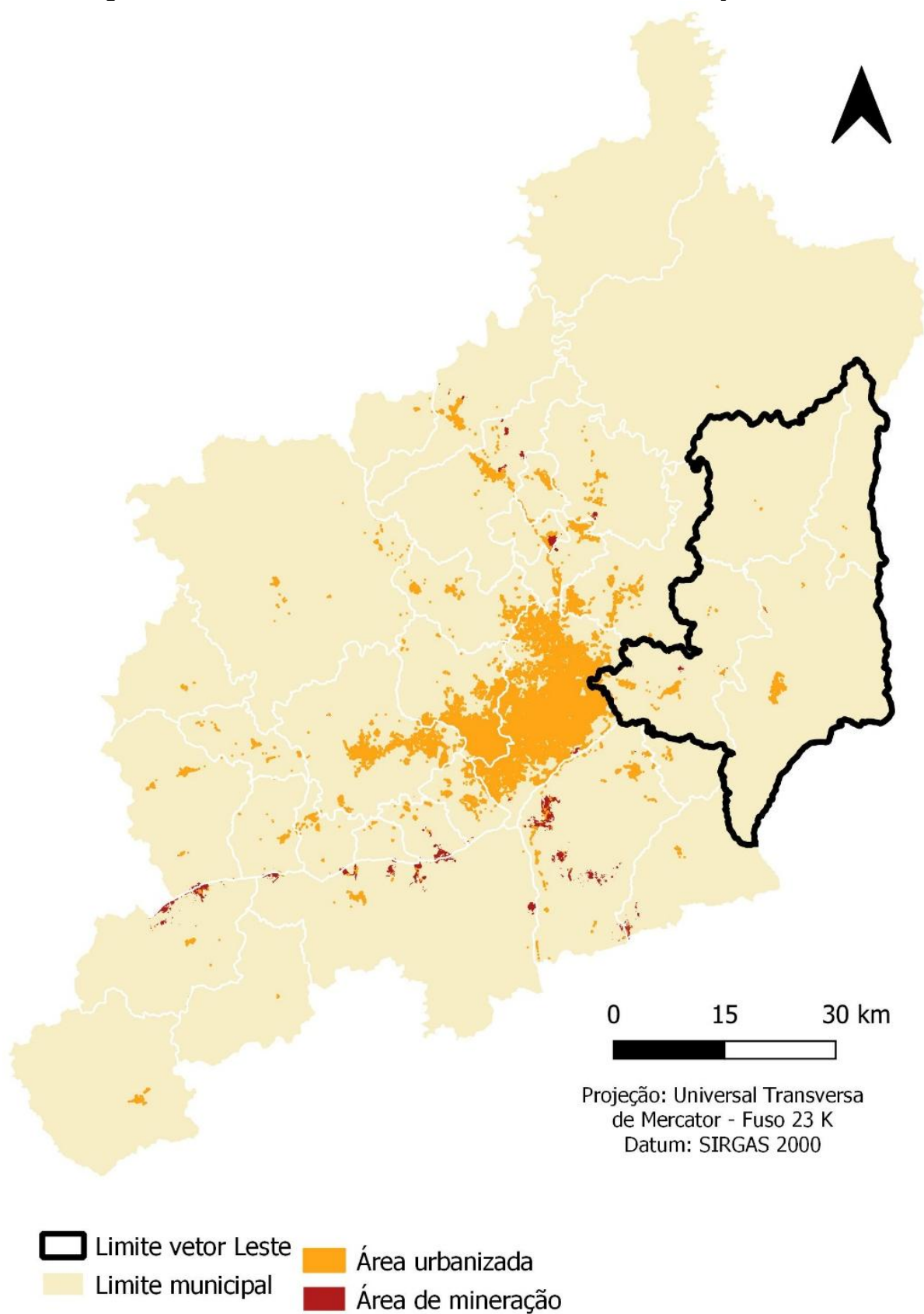


Fonte: Elaboração própria, adaptado de MAPBIOMA, 2023.

Gráfico 15 – Extensão da área de mineração na RMBH (km²)

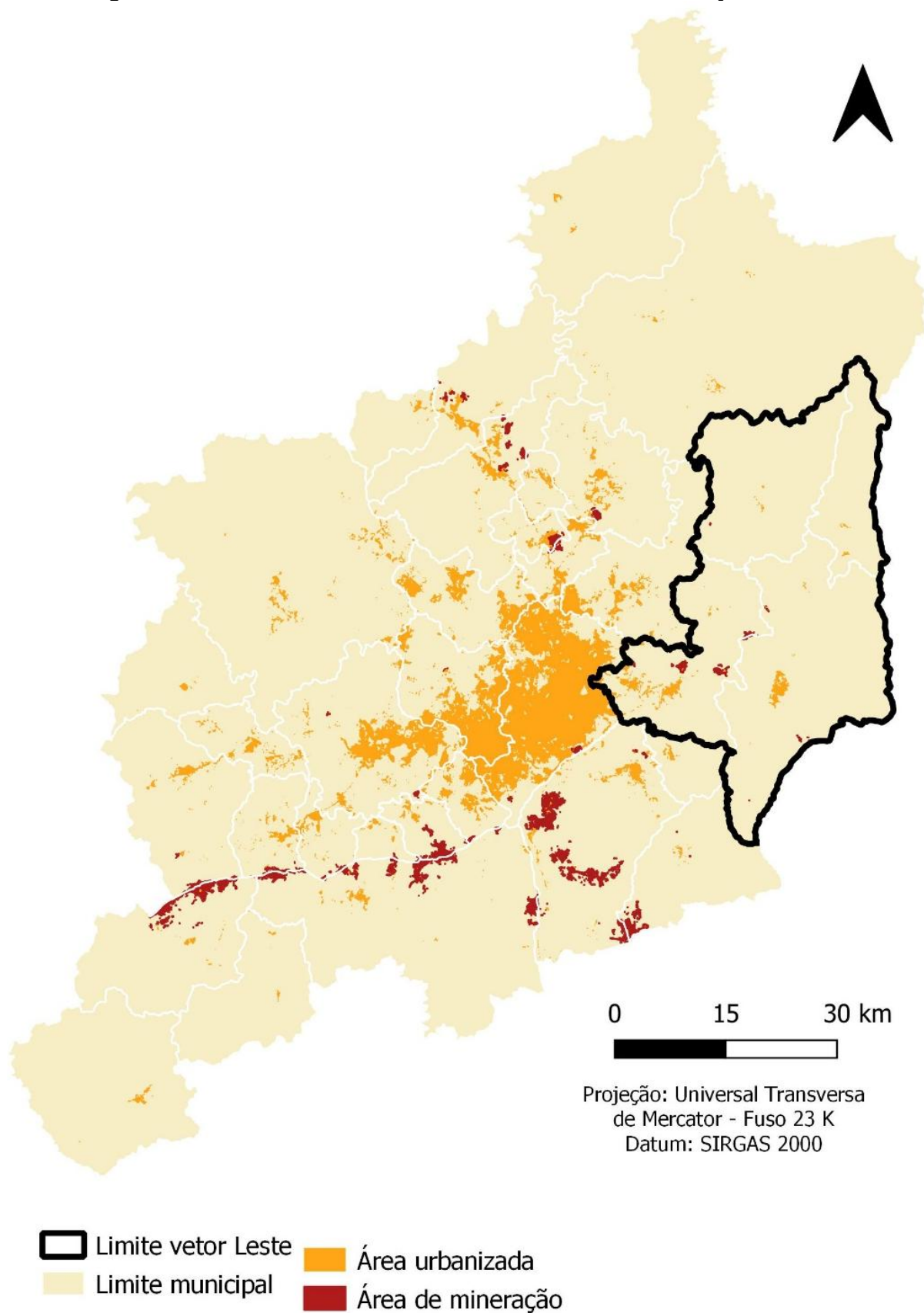
Fonte: Elaboração própria, adaptado de MAPBIOMA, 2023.

Figura 30 – Extensão das áreas urbanizadas e de mineração em 1985



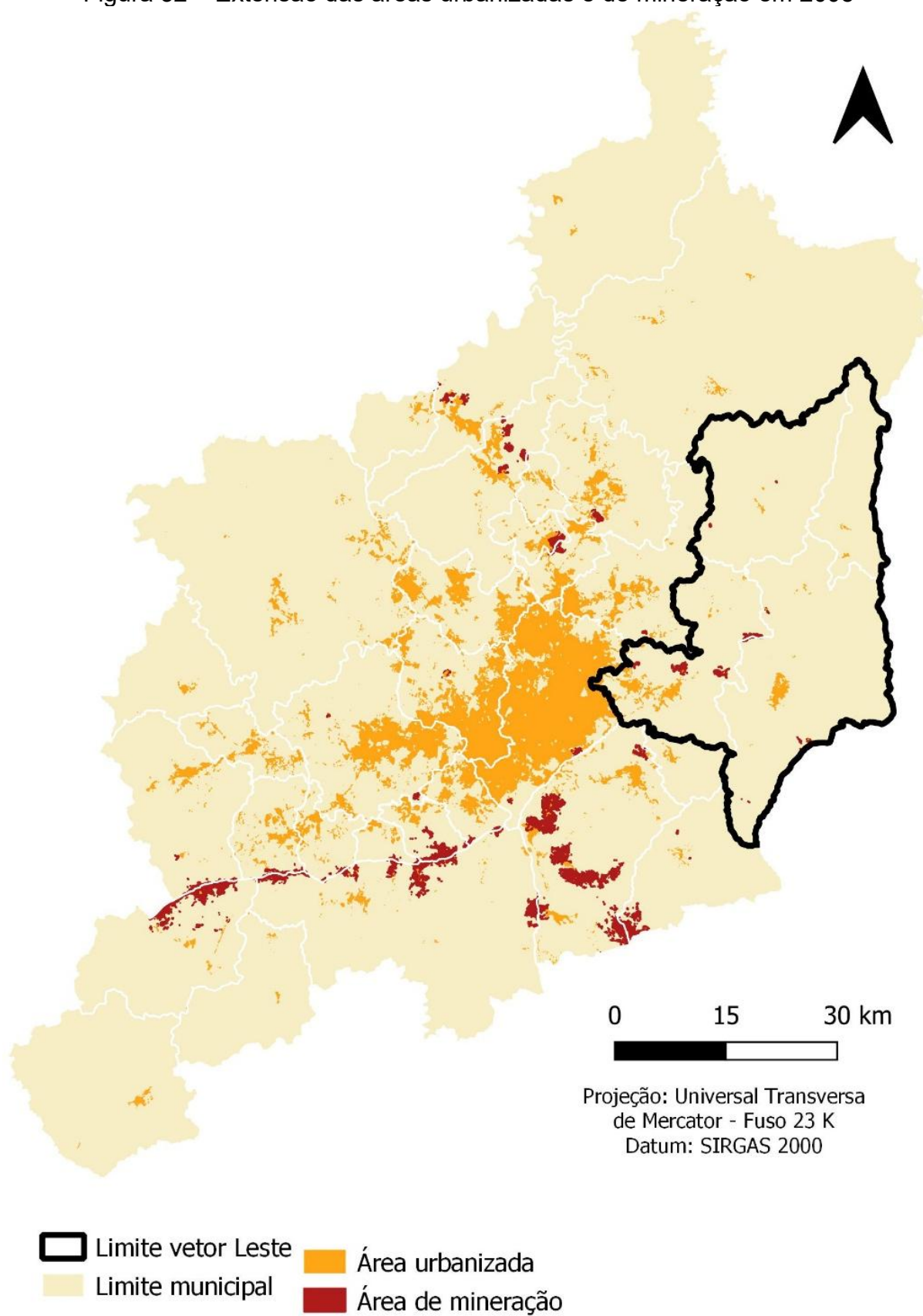
Fonte: Elaboração própria, adaptado de MAPBIOMA, 2023.

Figura 31 – Extensão das áreas urbanizadas e de mineração em 1995



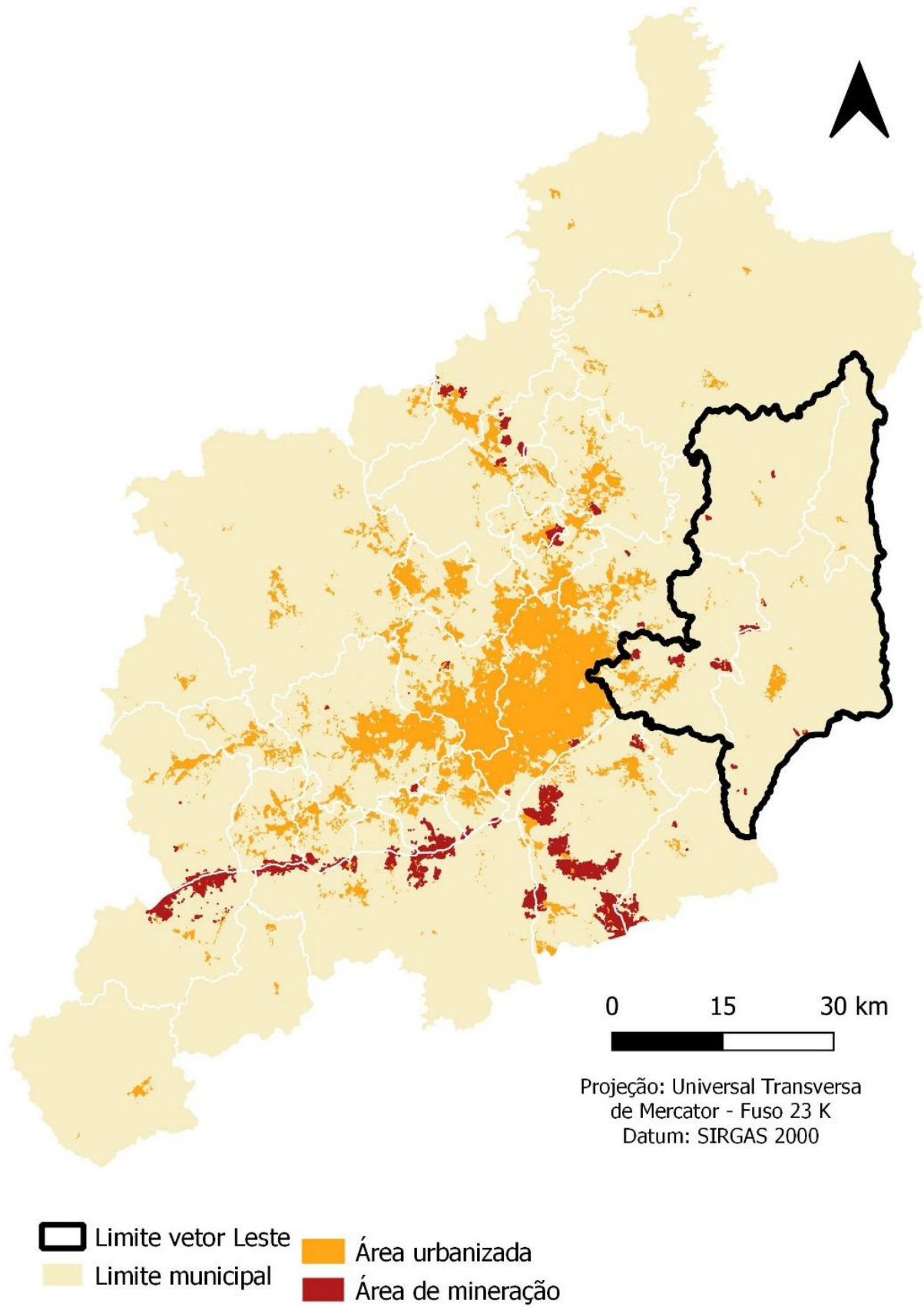
Fonte: Elaboração própria, adaptado de MAPBIOMA, 2023.

Figura 32 – Extensão das áreas urbanizadas e de mineração em 2005



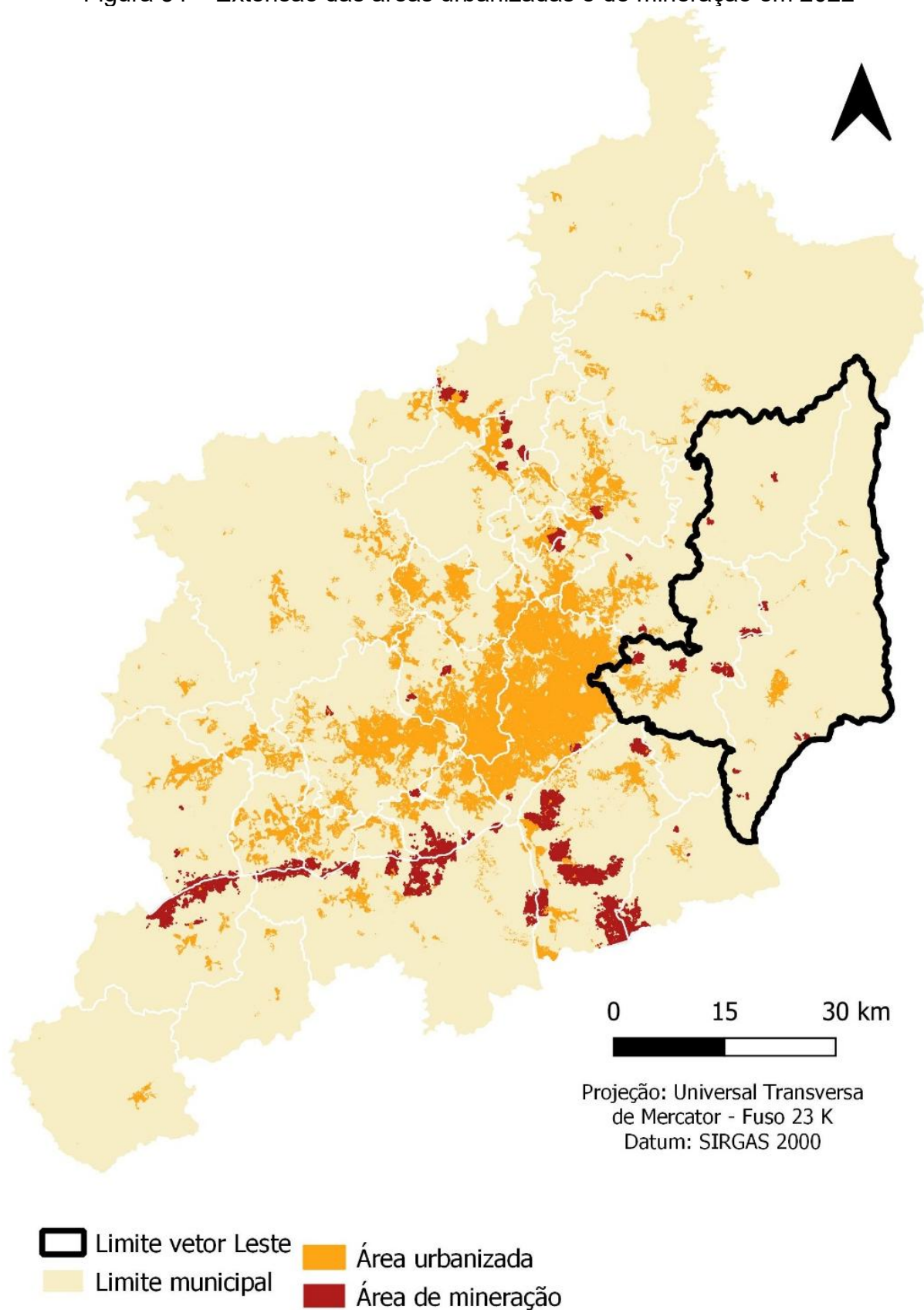
Fonte: Elaboração própria, adaptado de MAPBIOMA, 2023.

Figura 33 – Extensão das áreas urbanizadas e de mineração em 2015



Fonte: Elaboração própria, adaptado de MAPBIOMA, 2023.

Figura 34 – Extensão das áreas urbanizadas e de mineração em 2022



Fonte: Elaboração própria, adaptado de MAPBIOMA, 2023.

A expansão significativa da área urbanizada reflete o crescimento acelerado da população e a demanda crescente por infraestrutura urbana, incluindo habitação, serviços públicos, comércio e indústria. Esse aumento pode ser associado a vários fatores, como a migração interna, o desenvolvimento econômico e as políticas urbanas que incentivaram a expansão das áreas urbanas. Sabe-se, mediante o exposto, que essa expansão aconteceu mais intensamente nos sentidos oeste e norte de Belo Horizonte. Quanto à mineração, com aumento de mais de 300% na área destinada a essa atividade, tem-se revelada a intensificação da exploração mineral na região, impulsionada pela alta demanda por minerais e metais no mercado global. Essa expansão pode ter profundas implicações ambientais, incluindo degradação do solo, desmatamento, contaminação de recursos hídricos e impactos sobre a biodiversidade, estando concentrada nos demais sentidos, sul e leste.

A mineração, atividade historicamente relacionada ao desenvolvimento econômico do estado de Minas Gerais teve seu panorama — com destaque para a importância dessa atividade também na RMBH — apresentado pela PLAMBEL em 1985. O desempenho da atividade, que remonta ao século XVII, como evidenciado na caracterização histórica desta pesquisa, começou com a exploração massiva do ouro, posteriormente estendida a outros minerais, tais como: ferro, prata, bauxita e manganês no Quadrilátero Ferrífero; calcário e ardósia na Bacia Sedimentar; e granito, gnaiss, areia, argila e cascalho, na Depressão de Belo Horizonte. Quanto ao desempenho dessa atividade, destacou-se, já naquele contexto, que, “apesar de ser a atividade mais tradicional na RMBH, a mineração pouco significa em termos de geração de empregos e de arrecadação para os municípios” (PLAMBEL, 1985, p. 5).

Na caracterização da estrutura urbana da RMBH, aprovada pela PLAMBEL em 1986, evidenciava-se que

A consideração do meio natural na análise do processo de formação do espaço metropolitano decorre da concepção de que o mesmo não só representa a base física na qual são implantados os diversos usos provenientes da ação humana, como também constitui elemento que influencia e sofre interferências da organização espacial. [...] Isso porque toda atividade que se implanta no espaço físico em decorrência de uma ação humana resultante da interação de forças sociais, econômicas e políticas localiza-se a partir da escolha de um sítio e de uma posição em dado contexto espacial. Deste modo e considerando-se que cada atividade ou uso do solo requer certas condições físicas que favorecem sua localização, é que as peculiaridades do meio natural de cada região, em certo nível, são responsáveis pela distribuição destes usos no espaço, imprimindo, assim, uma identidade própria à sua organização. (PLAMBEL, 1986, p. 24).

A ampliação territorial da RMBH, com a inclusão de municípios apresentada na Figura 15, fez necessária a ampliação da abordagem feita na caracterização promovida pela PLAMBEL dos complexos ambientais dessa região metropolitana. Essa complementação, no entanto, apresenta as mesmas predominâncias anteriormente identificadas — Depressão de Belo Horizonte, Quadrilátero Ferrífero e Bacia Sedimentar —, sendo estas equivalentes às seguintes unidades geomorfológicas (IBGE, 2023): Patamares de Belo Horizonte, Serras do Quadrilátero Ferrífero e Depressão do Alto Rio São Francisco — como pode ser visto na Figura 35.

Frente à manutenção da expressividade nas proporções das áreas identificadas pela PLAMBEL, seguem caracterizadas as estruturas predominantes da RMBH, ainda de acordo com o relatório “A estrutura urbana da RMBH: o processo de formação do espaço urbano da RMBH”:

A identidade física do Quadrilátero decorre sobretudo das estruturas geológica e geomorfológica de seus terrenos, que definem de modo peculiar sua paisagem e a conformação dos elementos naturais, além de dotá-lo de importante potencial em recursos minerais, especialmente os minerais ferrosos e o ouro. [...]

Estas condições geológicas/geomorfológicas influenciaram nas características dos demais elementos do seu meio físico, como a presença de grandes maciços de vegetação de porte arbóreo, solos de baixa fertilidade, topografia muito acidentada, predominância do padrão paralelo de drenagem e, principalmente, a grande concentração de recursos minerais como ouro, prata, minério de ferro, manganês, bauxita e outros.

[...] É nessa área ainda que se encontram os melhores mananciais para abastecimento de água da Região Metropolitana. (PLAMBEL, 1986, p. 27).

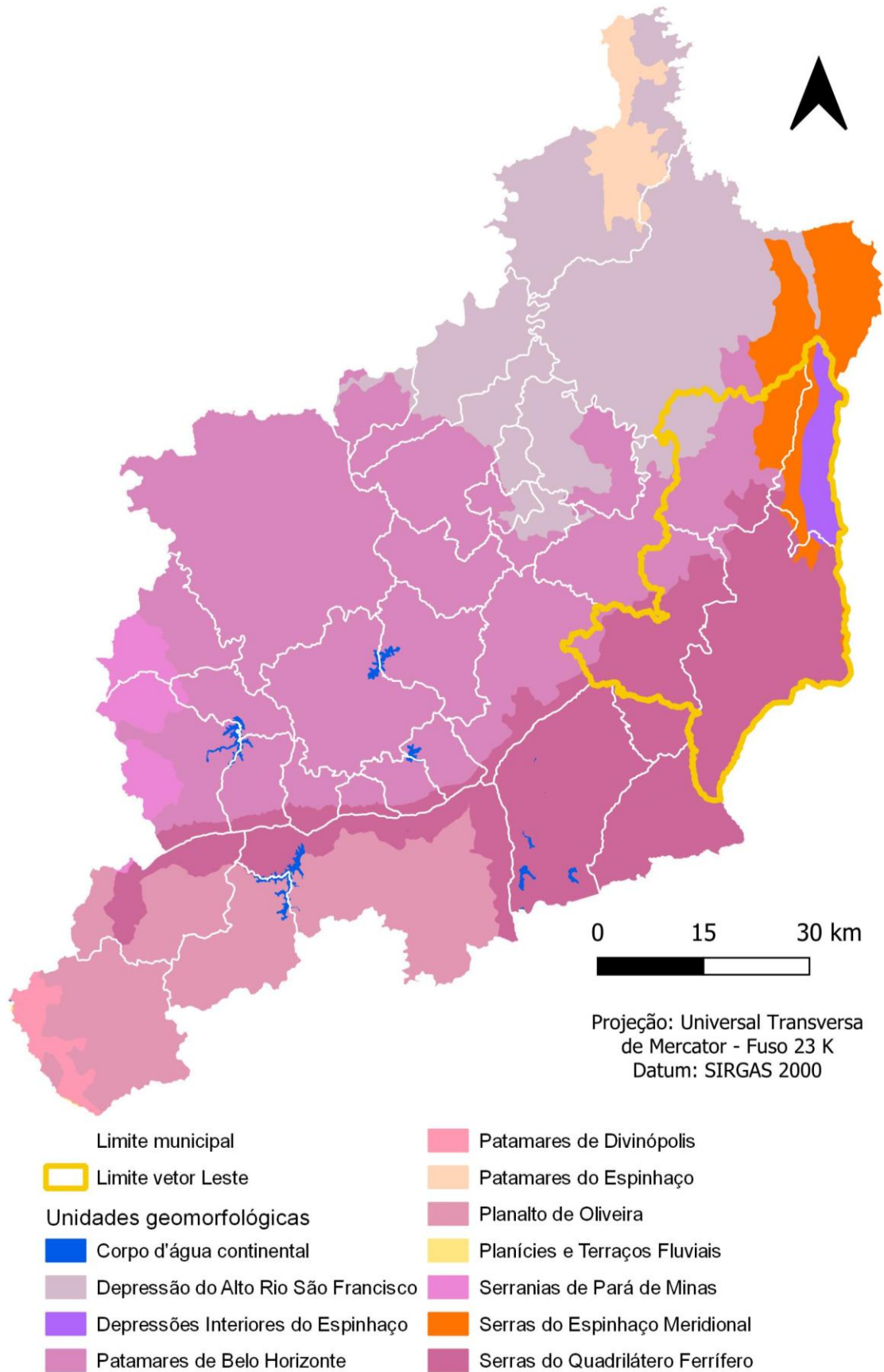
A estrutura denominada Bacia Sedimentar, correspondente à Depressão do Alto São Francisco, é

[...] amplamente conhecida como “Região Cársica de Lagoa Santa”, apresentando um relevo original em termos de formas e processos, do que resultam as características bastante peculiares de sua paisagem. [...]

A topografia apresenta baixas declividades, sendo os vales pouco extensos e descontínuos em consequência da drenagem, que se faz de forma predominantemente subterrânea, através de sumidouros e ressurgências das águas.

O regime hídrico é um dos elementos mais importantes do sistema geomorfológico do Karst, por sua influência no modelado local. [...] (PLAMBEL, 1986, p. 27).

Figura 35 – Complexos ambientais



Fonte: Adaptado de IBGE, 2023.

Nessa estrutura, tem-se como vegetação típica e que ocupa maiores extensões aquelas características do cerrado, sendo o solo bem desenvolvido e com acidez a baixos índices, o que oportuniza atividades agropecuárias. Destaca-se, ainda, a ocorrência de rochas de valor econômico, para além da predominância de jazidas de calcário, o que favorece a exploração mineral. Nessa região, também são marcantes a realização de pesquisas científicas e a beleza paisagística (PLAMBEL, 1986).

Em contrapartida, o uso urbano, considerado em termos de implantação de grandes aglomerações, encontra na Bacia Sedimentar significativo fator limitante: a drenagem subterrânea característica do cárstico dificulta a convivência de sistemas de abastecimento de água e esgotamento, propiciando a contaminação dos recursos hídricos. [...]

Do mesmo modo, a expansão industrial não é favorecida pelo regime hidrológico local, pois este constitui fator restritivo ao lançamento de efluentes, pela impossibilidade de controle de seus efeitos poluidores.

Estes aspectos ambientais, favoráveis ou limitantes da localização e expansão dos diversos usos, tem influenciado no processo de ocupação da Bacia desde o povoamento até a organização do seu espaço. (PLAMBEL, 1986, p. 28-29).

A estrutura da área de Patamares de Belo Horizonte, ou Depressão de Belo Horizonte,

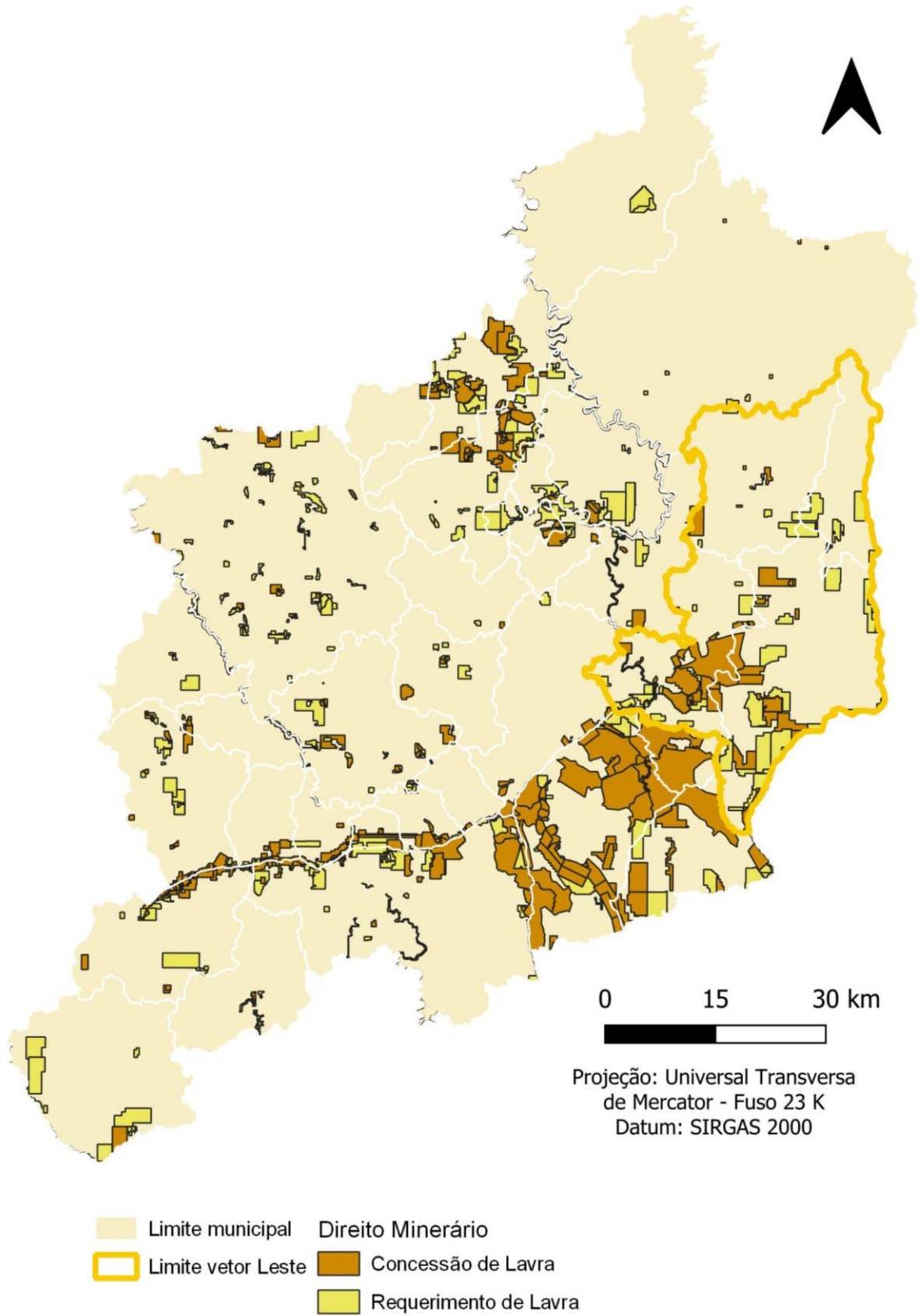
É o complexo ambiental que detém os terrenos mais antigos, da Região, formados por rochas granito-gnáissicas do embasamento cristalino. [...]

Sua morfologia é também marcada pela presença de vales extensos e largos, preenchidos por depósitos aluviais originados de materiais carreados das vertentes, em decorrência dos processos erosivos naturais a que foram submetidas.

Este relevo, marcado por uma sucessão de colinas, apresenta, porém, uma predominância de médias e baixas declividades que, aliadas aos vales extensos e largos, conformam uma topografia bastante favorável ao uso urbano. Acrescenta-se que é neste complexo que ocorre a maior mancha contínua de baixa declividade (0 a 10%) da RMBH. (PLAMBEL, 1986, p. 29-30).

As características desses complexos ambientais, considerando a descrição a cada um deles referente, elucida a concentração da atividade minerária nos vetores Sul e Leste, nos quais predomina a geomorfologia do quadrilátero ferrífero. A verificação acerca dos Direitos Minerários na RMBH, especialmente aqueles em fase de concessão e requerimento de lavra, como apresentado na Figura 36, corroboram essa afirmação.

Figura 36 – Direitos minerários



Fonte: Adaptado de ANM, 2023.

Como apresentado anteriormente, anteviu-se, ainda no momento do pleito para a escolha do território que abrigaria a nova capital do estado, que, caso esta última viesse a ser implantada na região que agora conforma Belo Horizonte, como de fato foi, sua expansão e conseqüente crescimento aconteceriam, muito provavelmente, no sentido oposto ao da localização da Serra do Curral. Concluiu-se, frente às características geomorfológicas, que “a depressão de Belo Horizonte é o Complexo Ambiental que apresenta as condições mais favoráveis para a implantação e o adensamento do uso urbano, tendo em vista, principalmente, sua morfologia” (PLAMBEL, 1986, p. 30). Na avaliação desse aspecto para a unidade geomorfológica que contém os municípios dos vetores Leste e Sul de expansão da RMBH, tem-se o seguinte:

Avaliando-se as especificidades do meio natural desta porção do espaço metropolitano e as demandas peculiares aos diversos usos do solo, verifica-se que o Quadrilátero Ferrífero detém condições altamente favoráveis à exploração mineral e atividades de lazer e turismo, favorecendo também à pecuária. Por outro lado, limita o uso urbano, tendo em vista a topografia acidentada e a propensão a processos erosivos naturais, e o uso agrícola pela carência de solos de boa fertilidade. (PLAMBEL, 1986, p. 27).

Essa colocação acaba por definir condições antagônicas também entre o desenvolvimento de atividades relativas à exploração mineral e ao uso urbano, como se a potencialidade para desenvolvimento da primeira significasse, necessariamente, o impedimento para a segunda. Entretanto, se essa fosse a realidade, não seria o vetor Sul de expansão da RMBH aquele com a maior tendência a ocupação por populações com renda mais elevada. Dessa forma, pode-se entender que a relevância da atividade minerária na região deveria ensejar que referida atividade fosse tratada no âmbito do planejamento metropolitano, incluindo-a como uma atividade urbana, sobretudo frente aos impactos inerentes ao seu desenvolvimento.

Atualmente, existe um número significativo de processos minerários em diferentes estágios na RMBH, sendo aqui destacados aqueles que dizem respeito aos requerimentos de lavra e lavras já concedidas. Os requerimentos de lavra representam a fase em que as empresas solicitam permissão para iniciar a extração mineral, submetendo um plano de exploração à Agência Nacional de Mineração (ANM). A concessão de lavra, por outro lado, indica que a permissão foi oficialmente

concedida pela ANM, permitindo que a mineração ocorra de acordo com as regulamentações estabelecidas.

Na RMBH, a espacialização dos requerimentos de lavra e das lavras concedidas reflete a importância do setor minerário na economia regional, mas também destaca a necessidade de um equilíbrio cuidadoso entre o desenvolvimento econômico e a sustentabilidade ambiental. Observa-se, ainda, que esses direitos se encontram nas áreas ‘desocupadas’ da região metropolitana, que, nesse caso, correspondem àquelas com inexistência de urbanização. Quantitativamente, esses direitos minerários representam, ainda, a predominância da extração de ouro e ferro, presentes nos vetores Sul e Leste, seguida pela extração de calcário e areia, sobretudo no vetor Norte, argila às margens dos rios e granito em localizações dispersas.







Como apresentado na Figura 37, quase dois terços da RMBH estão situados na bacia do Rio das Velhas, mas parte da região também se encontra na bacia do Rio Paraopeba, e uma outra — a menor —, na bacia do Rio Pará. Os principais rios da região, Rio das Velhas e o Rio Paraopeba, são importantes afluentes do Rio São Francisco. De acordo com dados da Agência Reguladora de Serviços de Abastecimento de Água e Esgotamento Sanitário do Estado de Minas Gerais (ARSAE-MG), o Sistema Integrado de Abastecimento de Água da RMBH “pode ser dividido em duas grandes bacias de abastecimento de água: Bacia do Paraopeba, responsável por 60% da RMBH, predominantemente pela região Oeste; Bacia do Rio das Velhas, responsável por 40%, predominantemente pela região Leste” (ARSAE-MG, 2013, p. 9).

Dessa forma, a expansão descomedida das atividades minerárias na região — que, neste caso, inclui os vetores Sul e Leste — pode comprometer o abastecimento de água em toda a RMBH, uma vez que desastres ambientais ocorridos na bacia do Rio Paraopeba já comprometeram parte do sistema total. A questão se torna ainda mais relevante se consideradas as características dessa região quanto à preservação hídrica, condição de extrema relevância no contexto metropolitano, como identificado no desenvolvimento do PDDI.

Ainda nesse contexto, é preciso verificar as condições da biodiversidade na RMBH, representadas na Figura 38, sendo classificadas de acordo com a importância biológica de cada área. O território como um todo apresenta áreas em todos os níveis, sendo predominantes as de importância especial e extrema.

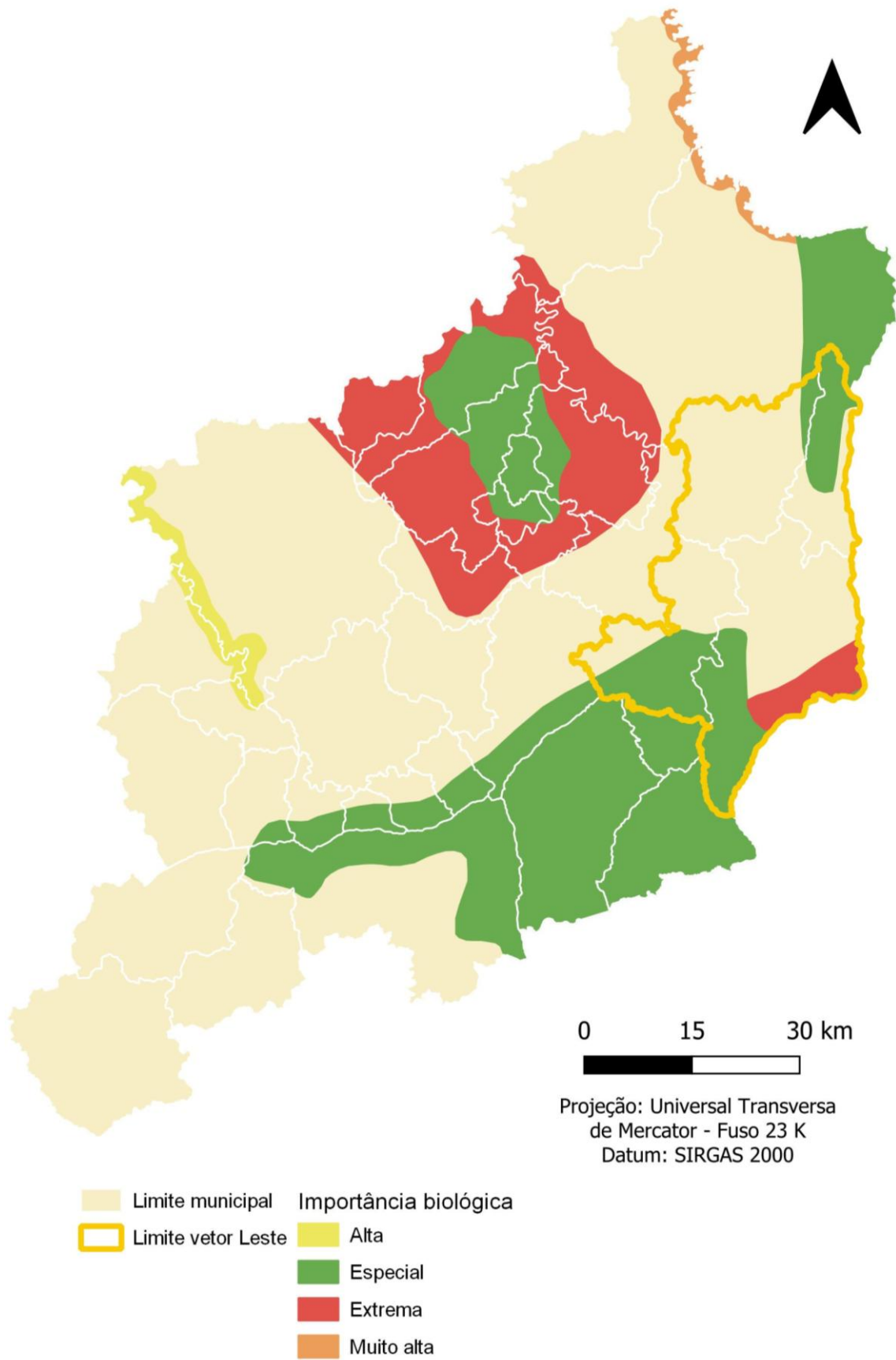
Figura 37 – Hidrografia



- | | |
|--|--|
|  Limite municipal |  Bacia hidrográfica |
|  Limite vetor Leste |  Rio das Velhas |
| |  Rio Pará |
| |  Rio Paraopeba |

Fonte: Adaptado de IBGE, 2023.

Figura 38 – Biodiversidade



Projeção: Universal Transversa
de Mercator - Fuso 23 K
Datum: SIRGAS 2000

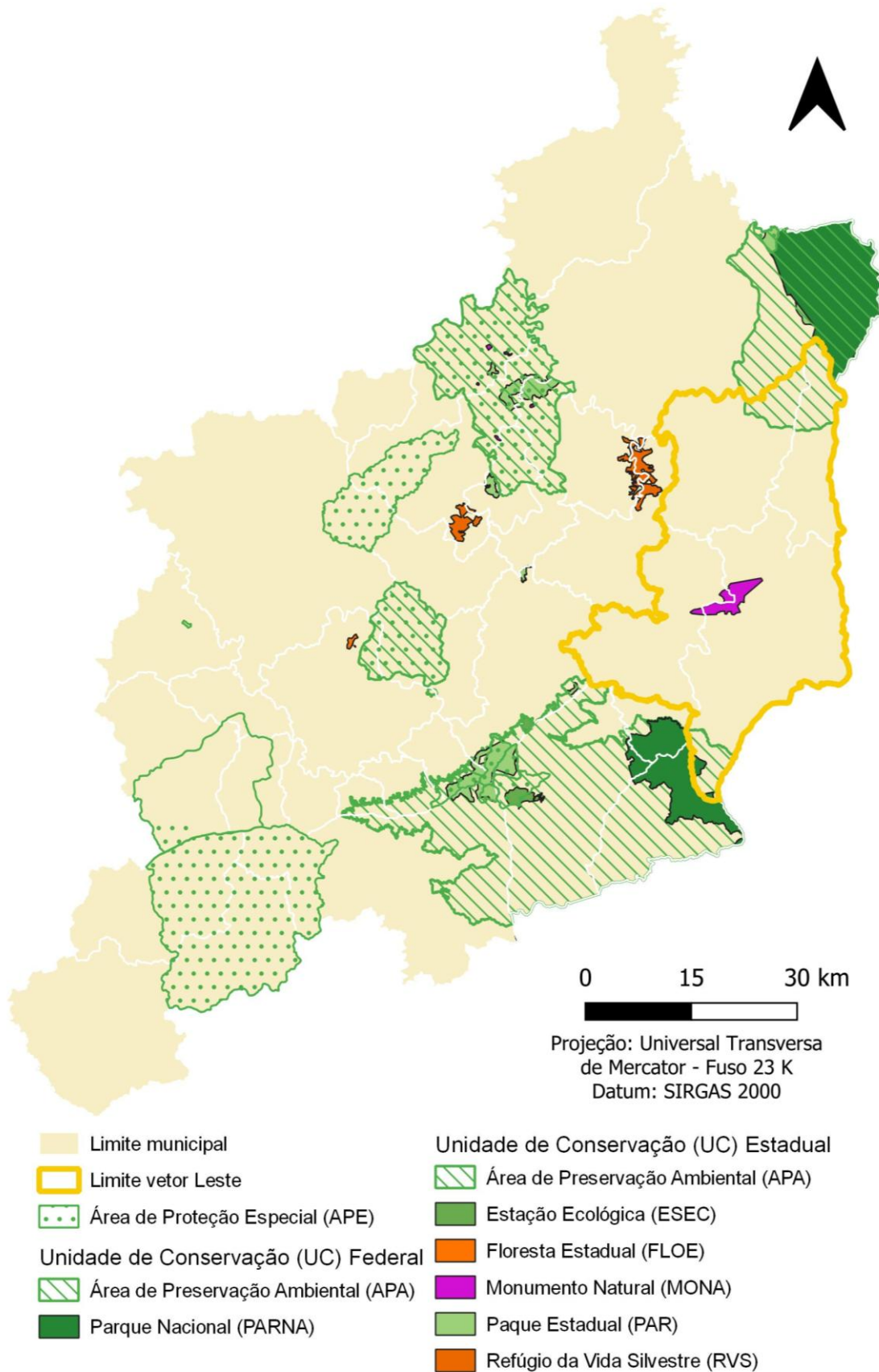
Fonte: Adaptado de Biodiversitas, 2005.

Como pode ser observado, as áreas identificadas como de importância biológica, justamente por concentrarem aspectos relevantes de biodiversidade, se sobrepõem às áreas de interesse mineral, tanto no vetor Norte quanto nos vetores Sul e Leste de expansão da RMBH. A área de especial importância identificada nos municípios de Nova União e Taquaraçu de Minas, compreendidos no vetor Leste, corresponde à área do Espinhaço Meridional e contém espécies de aves endêmicas, bem como alta riqueza de espécies da flora e da fauna. A segunda área de especial importância nesse vetor inclui, ainda, porções de municípios localizados nos vetores Sul e Sudoeste, e corresponde a área do Quadrilátero Ferrífero que apresenta endemismo de anfíbios e plantas, alta riqueza de vertebrados, ambiente único no Estado, a saber: campos ferruginosos. Por fim, a área de extrema importância, que cobre faixa da porção sudoeste do município de Caeté, também no vetor Leste, corresponde às Florestas da Borda Leste do Quadrilátero, que apresentam alta riqueza de espécies de aves raras, endêmicas e ameaçadas de extinção, e de espécies em geral.

O relatório apresentado pelo Instituto Biodiversitas (2005) indica as pressões antrópicas para cada uma das áreas classificadas como de importância biológica, sendo destacadas a mineração e a expansão urbana sobre o Quadrilátero Ferrífero, assim como a agropecuária e a expansão urbana sobre as Florestas da Borda Leste do Quadrilátero. Em contrapartida, o relatório apresenta as recomendações específicas para cada unidade em função das pressões e da condição atual dessas áreas quanto às políticas de proteção ambiental. Para o Quadrilátero Ferrífero, recomenda-se, dentre outras ações, a recuperação e a criação de unidades de conservação e planos de manejo, enquanto, para as áreas de Florestas da Borda Leste do Quadrilátero, é indicada a elaboração de planos de manejo.

Tais propostas se configuram como alternativas à proteção ambiental mediante restrições no contexto do Sistema Nacional de Unidades de Conservação da Natureza (SNUC), instituído pela Lei nº 9.985 de 18 de julho de 2000. Esse sistema, que prevê restrições e diretrizes para a preservação e uso sustentável dos recursos naturais em áreas protegidas no país, incluindo, portanto, a RMBH, indica a existência das unidades de conservação nessa região conforme apresentado na Figura 39.

Figura 39 – Restrições ambientais



Fonte: Adaptado de ICMBio, 2023.

Como pode ser visto, ainda que apresentando porção indicada como de alta importância biológica, com exceção do Monumento Natural (MONA) da Serra da Piedade, não existem muitas áreas protegidas no vetor Leste de expansão da RMBH. No limite entre este último e o vetor Sul, destaca-se a existência do Parque Nacional (PARNA) da Serra do Gandarela, uma área de proteção integral, adjacente à Área de Preservação Permanente (APA) Sul, unidade de uso sustentável. Destaca-se, nesse sentido, a existência de muitas minas na APA Sul, constatação a partir da qual se depreende que não há, efetivamente, uma restrição quanto ao desenvolvimento de atividades minerárias em áreas assim demarcadas, sobretudo desde que se cumpram as exigências de seu licenciamento.

Assim, questiona-se acerca do desenvolvimento integrado da RMBH, especificamente no concernente ao seu vetor Leste de expansão, considerando a ausência de propostas oriundas do planejamento urbano distintas daquelas associadas à preservação ambiental, uma vez que tampouco estas se encontram delineadas. O que se tem é a potencialidade de que se intensifique o desenvolvimento de atividades minerárias na região, dado seu histórico e a existência de projetos já voltados para esse fim.

Visto que não se prevê explicitamente que o crescimento urbano seja direcionado no sentido do vetor Leste da RMBH, é necessário questionar o caminho e a tendência de sua participação no contexto metropolitano, cuja importância foi extrema quando da instalação de Belo Horizonte, além de poder ser ressaltada a sua relevância durante o período colonial brasileiro. Com base no que aqui se identificou, a área é essencial, inclusive do ponto de vista da proposição de um desenvolvimento que seja de fato sustentável, o qual necessitaria incluir todos os demais aspectos, e não preconizar apenas a seara econômica, sendo, assim, incompatível com a atividade minerária nos moldes que conhecemos.

Com a espacialização da área urbanizada e demais considerações acerca da estrutura urbana a ela correspondente, as tendências colocadas pelo planejamento e, além disso, os desafios colocados a essa gestão, bem como as evidências que levam a crer na manutenção e na intensificação das atividades minerárias no vetor Leste, que apresenta ainda o desenvolvimento de atividades voltadas à agricultura e pecuária, o que se pode dizer acerca do desenvolvimento que se pretende para toda a RMBH?

6 ESBOÇO DE RESPOSTAS (OU MAIS PERGUNTAS)

“Kublai Khan percebera que as cidades de Marco Polo eram todas parecidas, como se a passagem de uma para a outra não envolvesse uma viagem mas uma mera troca de elementos. Agora, para cada cidade que Marco lhe descrevia, a mente do Grande Khan partia por conta própria, e, desmontando a cidade pedaço por pedaço, ele a reconstruía de outra maneira, substituindo ingredientes, deslocando-os, invertendo-os.

Marco, entretanto, continuava a referir a sua viagem, mas o imperador deixara de escutá-lo, interrompendo-o:

— De agora em diante, vou descrever as cidades e você verificará se elas realmente existem e se são como eu as imaginei. Em primeiro lugar, gostaria de perguntar a respeito de uma cidade construída em degraus, exposta ao siroco, num golfo em forma de meia-lua. Vou relatar algumas das maravilhas que ela contém [...].

— Você estava distraído. Eu lhe falava justamente dessa cidade quando fui interrompido.

— Você a conhece? Onde fica? Como se chama?

— Não tem nome nem lugar. Repito a razão pela qual quis descrevê-la: das inúmeras cidades imagináveis, devem-se excluir aquelas em que os elementos se juntam sem um fio condutor, sem um código interno, uma perspectiva, um discurso. É uma cidade igual a um sonho: tudo o que pode ser imaginado pode ser sonhado, mas mesmo o mais inesperado dos sonhos é um quebra-cabeça que esconde um desejo, ou então o seu oposto, um medo. As cidades, como os sonhos, são construídas por desejos e medos, ainda que o fio condutor de seu discurso seja secreto, que as suas regras sejam absurdas, as suas perspectivas enganosas, e que todas as coisas escondam uma outra coisa.

— Eu não tenho desejos nem medos — declarou o Khan —, e meus sonhos são compostos pela mente ou pelo acaso.

— As cidades também acreditam ser obra da mente ou do acaso, mas nem um nem o outro bastam para sustentar as suas muralhas. De uma cidade, não aproveitamos as suas sete ou setenta e sete maravilhas, mas a resposta que dá às nossas perguntas.

— Ou as perguntas que nos colocamos para nos obrigar a responder, como Tebas na boca da Esfinge.”

(Italo Calvino, em *As cidades invisíveis*)

Kublai Khan, em sua declaração, afirma ser imune a desejos e medos, e considera seus sonhos frutos da mente ou do acaso. Marco Polo contrapõe essa visão ao afirmar que as cidades, como entidades vivas, não se sustentam apenas pelo planejamento ou pela sorte, e que o verdadeiro valor de uma cidade está na forma como ela responde às perguntas e às necessidades humanas, refletindo nossos próprios dilemas e nos forçando a encontrar respostas, tal como o enigma da Esfinge de Tebas. Assim, as cidades seriam mais do que suas maravilhas físicas; elas seriam um espelho das perguntas existenciais que nos colocamos e que precisamos responder para viver plenamente, sobretudo enquanto sociedade. Dessa forma, mais necessário que dar respostas, faz-se importante confrontar e refletir sobre perguntas colocadas em função da realidade para, assim, avançar.

A análise da conjuntura atual da RMBH, feita comparativamente entre os seus vetores de expansão, aponta a desarticulação do vetor Leste no contexto metropolitano. Isso pode ser afirmado principalmente diante da constatação de que esse vetor conta com a menor extensão de área urbanizada, o que contraria a tendência de constante expansão da mancha urbana no contexto metropolitano. Quanto à articulação viária, ele corresponde àquele com a menor densidade de trechos, acompanhando, assim, sua diminuta área urbanizada. Diferentemente dos outros vetores, o Leste conta com apenas uma rodovia de articulação nacional, a qual apresenta, ainda, desafios quanto à infraestrutura e à garantia de segurança para aqueles que dela fazem uso. Dessa maneira, conclui-se que essa região é, dentre todas, a mais desarticulada e desconexa, principalmente entre os núcleos urbanos que a compõem.

Acompanhando as constatações acerca da urbanização, o vetor Leste também é aquele que apresenta o menor dinamismo demográfico, alcançando taxa de variação populacional próxima de zero, acompanhando a dinâmica da sede metropolitana, mas, em contrapartida, sendo um dos que apresenta uma das menores populações da RMBH. Ademais, o Leste é o vetor com a menor densidade demográfica e domiciliar, e que, conquanto composto predominantemente por domicílios categorizados por casa, tem a menor extensão urbanizada.

Economicamente, o vetor Leste também apresenta baixo desempenho, dispondo do menor PIB na região e, conseqüentemente, de um dos menores quando considerado por pessoa. Verificada a condição acerca das atividades econômicas

nele desempenhadas, verifica-se proporção entre a participação da indústria e do setor de comércio e serviços no valor adicionado ao PIB, mas predominam a administração e os demais serviços como atividades com o maior valor bruto adicionado ao mesmo índice. Ainda quanto às atividades, destaca-se o desenvolvimento de atividades associadas à indústria extrativa nesse vetor, o que contribui para o entendimento do baixo quantitativo de pessoas ocupadas, sobretudo frente à população total, uma vez que tais atividades apresentam baixa oferta de empregos.

Constatou-se que, não obstante a existência de uma ocupação de malha urbana significativa no entorno da área escolhida para sediar a capital do estado de Minas Gerais, a partir de sua implantação e de sua industrialização, seu desenvolvimento foi direcionado a outros sentidos, resultando na especialização dos outros vetores e na configuração do vetor Leste como o de ausências. A ausência se configura, inclusive, no que diz respeito à atuação do Estado, especificamente na verificação das propostas relativas ao planejamento urbano metropolitano. As primeiras proposições para a região consideravam a valoração do patrimônio histórico e cultural, e, posteriormente, a indicação de áreas à preservação ambiental, considerando critérios de interesse metropolitano.

Além disso, cumpre dizer que o desenvolvimento sustentável no contexto metropolitano é um desafio complexo que exige a consideração de múltiplas variáveis socioeconômicas e ambientais. No caso da RMBH, dada a análise das dinâmicas de crescimento dos seus diferentes vetores de expansão, percebe-se que o Leste apresenta uma série de características que suscitam reflexões importantes sobre a possibilidade de um desenvolvimento sustentável em seu sentido estrito. O vetor Leste, enquanto notadamente invisibilizado, sobretudo frente à ausência significativa de atuação do capital industrial e imobiliário na região, faz com que se caracterize um vazio em seus limites. A ausência de expansão da área urbanizada, ao contrário do que é observado nos outros vetores da RMBH — onde a urbanização e a expansão econômica são mais pronunciadas —, apresenta uma condição única na região. Entretanto, a possibilidade de expansão das atividades minerárias, características desse vetor, se apresenta como potencial para incidência de impactos ambientais negativos e um uso do território contrário aos objetivos que se pretende para preservação do meio ambiente e para a prevalência do interesse metropolitano.

Quando da elaboração do projeto de pesquisa, tudo parecia mais certo, partindo, inclusive, da seguinte hipótese: *A incipiência do desenvolvimento da região Leste da RMBH enquanto vetor de expansão, quando comparada às demais regiões, pode estar relacionada ao seu processo de formação histórica e à população que nesta reside. A região experimenta, portanto, dinâmicas urbanas específicas, as quais poderão ser consideravelmente alteradas em função de alterações na legislação, investimentos públicos, obsolescência de edificações e usos, existência de vazios urbanos, dentre outros.* Entretanto, ao buscar argumentos que pudessem confrontar essa hipótese, na intenção de verificá-la, chegando ou não à sua confirmação, foram geradas mais questões, novas perguntas.

Tendo em vista os desafios caracterizados na RMBH, a consideração acerca de desenvolvimento que se pressuponha sustentável, especialmente no condicionamento da expansão urbana no vetor Leste, poderia ser uma alternativa ao modelo até então experienciado em nossa sociedade? Poderia o vetor Leste da RMBH se transformar em um antro de experiências que visem ao alcance do desenvolvimento sustentável no contexto metropolitano? O ideal de um desenvolvimento sustentável parece distante, enquanto a expansão urbana. Aparenta estar distante de uma realidade geralmente relacionada à degradação ambiental e à promoção de desigualdades sociais. Mas seria essa uma meta inalcançável?

Infere-se, mediante as constatações apresentadas, que o vetor Leste, em sua ausência de desenvolvimento convencional, oferece um terreno fértil para que o modelo de crescimento e desempenho de atividades econômicas na RMBH seja reconsiderado. Uma reconsideração nesse sentido deveria se pautar no intento de se construir um futuro diferente, baseado em princípios sustentáveis que conciliem progresso econômico, justiça social e preservação ambiental.

REFERÊNCIAS

ANDRADE, Luciana Teixeira de; MENDONÇA, Jupira Gomes de; FARIA, Carlos Aurelio Pimenta de. **Metrópole: território, sociedade e política: o caso da Região Metropolitana de Belo Horizonte**. Belo Horizonte: Ed. PUC Minas, 2008. 444 p.

ARQUIVO PÚBLICO MINEIRO. Página inicial. **SIAAPM**: Sistema Integrado de Acesso do APM. Belo Horizonte, 2007. Disponível em:
<http://www.siaapm.cultura.mg.gov.br/> Acesso em: 13 ago. 2023.

ARSAE-MG – Agência Reguladora de Serviços de Abastecimento de Água e de Esgotamento Sanitário do Estado de Minas Gerais. **Relatório de Fiscalização; Sistema Integrado de Abastecimento de Água da RMBH**. Belo Horizonte, 2013. Disponível em:
https://arsae.mg.gov.br/images/documentos/rf_tec_op_saa_sistema_bacia_paraopeba.pdf

BARBIER, Edward. The concept of sustainable economic development. **Environmental conservation**, 14(2): summer, 1987.

BARBOSA, Waldemar de Almeida. **Dicionário histórico-geográfico de Minas Gerais**. Belo Horizonte: Satero, 1971. 543p.

BARCELOS, Mariana. Vila Real do Sabará. In: **BiblioAtlas** - Biblioteca de Referências do Atlas Digital da América Lusa. Disponível em:
https://lhs.unb.br/atlas/index.php?title=Vila_Real_do_Sabar%C3%A1. Data de acesso: 3 de mar. de 2023.

BARRETO, Abílio. **Belo Horizonte: memória histórica e descritiva**. ed. atual. rev. e anotada. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro, 1996. 2 v.

BENEVOLO, Leonardo. **História da cidade**. São Paulo: Perspectiva, 7ª edição, 2019 [1983].

BIODIVERSITAS, Fundação. **Projeto áreas prioritárias: estratégias para a conservação da biodiversidade e ecossistemas de Minas Gerais**. Belo Horizonte, 2005.

BRASIL. **Lei Complementar nº 14, de 8 de junho de 1973**. Institui a Região Metropolitana de Belo Horizonte e a Assembleia Metropolitana e dá outras providências. Diário Oficial da União: Brasília, DF, 11 jun. 1973. Disponível em:
http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/LCP/Lcp14.htm. Acesso em: 23 maio 2024.

BRASIL. **Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015**. Institui o Estatuto da Metrópole, altera a Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, e dá outras providências. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 13 jan. 2015.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. Diferenciação socioespacial. **Revista Cidades**, v. 4, n. 6, 2007. p.45-60

CARVALHO, Theophilo Feu de. **Comarcas e Termos**: Creações, supressões, restaurações, incorporações e desmembramentos de comarcas e termos, em Minas Geraes. Belo Horizonte: Imprensa Oficial do Estado de Minas Geraes, 1922.

CASTELLS, Manuel. **A questão urbana**. 7ª ed. rev., acompanhada de um posfácio (1975). Rio de Janeiro: Paz e terra, 2020 [1972]. 602 p.

CASTELLS, Manuel. **A sociedade em rede**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2005. 630p.

CASTELLS, Manuel. **Cidade, democracia e socialismo**: a experiência das associações de vizinhos de Madri. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1980.

CORRÊA, Roberto Lobato et al. **O espaço urbano**. Ática, 1989. 94 p.

COSTA, Geraldo M. Construções teóricas da problemática urbana brasileira: rupturas, permanências, transcendências e convergências. In: COSTA, G.M.; COSTA, H.S.M.; MONTE-MÓR, R.L. (Orgs.). **Teorias e práticas urbanas**: condições para a sociedade urbana. Belo Horizonte: C/Arte, 2015. p. 19-40.

COSTA, Geraldo Magela. Análise de processos socioespaciais: contribuições metodológicas a partir da teoria e de resultados de pesquisas. **GEOgraphia**, Niterói: UFF/Departamento de Geografia, v.7, n.13, p.29-47, set. 2005. Disponível em: <https://periodicos.uff.br/geographia/article/view/13500/8700> Acesso em:

COSTA, Heloísa Soares de Moura. Desenvolvimento urbano sustentável: uma contradição em termos? **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**, n. 2, 1999, p. 55 - 71.

COUTO, Ebenézer; DALLA COSTA, Armando. **Trajetória história da empresa de mineração Morro Velho**. Em: V Congresso Brasileiro de História Econômica. 2003, Caxambu/MG. Disponível em: https://www.abphe.org.br/arquivos/2003_ebenezer_couto_armando_dalla_costa_trajetoria-historica-da-empresa-mineracao-morro-velho.pdf Acesso em: 10 set 2023

DATASUS. **Coeficiente de Gini** - Censo IBGE, 2010. Disponível em: <http://tabnet.datasus.gov.br/cgi/ibge/censo/cnv/ginibr.def>. Acesso em: 23 maio 2024.

DE PAULA, João Antônio Ribeiro. José Maria Rabêlo e a história de Belo Horizonte (prefácio). In: RABÊLO, José Maria. **Belo Horizonte do arraial à metrópole**: 300 anos de história. Ouro Preto, MG: Legraphar, 2013. p. 19-27

ENGELS, Friedrich. **A origem da família, do Estado e da propriedade privada**. Boitempo Editorial, 2019. 188 p.

FERNANDES, Sabrina. **Sintomas mórbidos**: a encruzilhada da esquerda brasileira. São Paulo: Autonomia Literária, 2019. 387 p.

FJP – Fundação João Pinheiro. **A Região Metropolitana de Belo Horizonte**. FJP, Belo Horizonte: 1974.

FURTADO, Bernardo Alves. Evolução da divisão territorial de Minas Gerais: os limites municipais desde 1711. **Geografia**, Rio Claro, v. 32, n. 1, p. 199-213, 2007. Disponível em:

<https://www.periodicos.rc.biblioteca.unesp.br/index.php/ageteo/issue/view/646>.

Acesso em: 14 mar. 2023.

GOMES, Gláucia Carvalho. A (re)produção social do espaço de Belo Horizonte e de sua região metropolitana no contexto da modernização urbano-industrial de Minas Gerais. **Sociedade & Natureza**, v. 24, p. 197-210, 2012. Disponível em:

<https://www.scielo.br/j/sn/a/yhL4vDSzggmcVYkk5dsRnVj/?lang=pt>. Acesso em:

HARVEY, David. **A produção capitalista do espaço**. 2. ed. São Paulo: Annablume, 2006. 251 p.

HISSA, Cássio Eduardo Viana. **Entrenotas**: compreensões de pesquisa. Belo Horizonte, MG: Ed. UFMG, 2013. 197 p.

HOBBSAWM, Eric J.. **A era do capital**: 1848-1875. Tradução de Cláudia Maria Penim e Sônia Coutinho. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2007. 518 p.

HOLSTON, James. **Cidadania insurgente**: disjunções da democracia e da modernidade no Brasil. Editora Companhia das Letras, 2013. 485 p.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Áreas Urbanizadas do Brasil**: 2019. Rio de Janeiro, 2022. Disponível em:

<https://www.ibge.gov.br/geociencias/cartas-e-mapas/redes-geograficas/15789-areas-urbanizadas.html?=&t=sobre>. Acesso em: 23 maio 2024.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Arranjos populacionais e concentrações urbanas no Brasil**. 2. ed. Rio de Janeiro, 2016. 167 p. Disponível em:

<https://www.ibge.gov.br/geociencias/organizacao-do-territorio/divisao-regional/15782-arranjos-populacionais-e-concentracoes-urbanasdo-brasil.html?edicao=15944&t=acesso-ao-produto>

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Censo demográfico 2022**: resultados. Rio de Janeiro: IBGE, 2023. Disponível em:

<https://www.ibge.gov.br/apps/populacao/censo2022>. Acesso em: 23 maio 2024.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Estrutura da Classificação Nacional de Atividades Econômicas (CNAE)**. Rio de Janeiro, 2023. Disponível em:

<https://concla.ibge.gov.br/estrutura/atividades-economicas-estrutura/cnae>. Acesso em: 23 maio 2024.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Produto Interno Bruto dos Municípios**: resultados. Rio de Janeiro, 2021. Disponível em:

<https://www.ibge.gov.br/estatisticas/economicas/contas-nacionais/9088-produto->

interno-bruto-dos-municipios.html?t=resultados&c=3156700. Acesso em: 23 maio 2024.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Região de influência das cidades – REGIC 2018**. Rio de Janeiro, 2020. 187 p. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/geociencias/organizacao-do-territorio/redes-e-fluxos-geograficos/15798-regioes-de-influencia-das-cidades.html?=&t=acesso-ao-produto>

KOWARICK, Lúcio. **A espoliação urbana**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1979. 272 p.

KOWARICK, Lúcio. **Escritos urbanos**. São Paulo: Ed. 34, 2000. 144 p.

LASCHEFSKI, Klemens. Clima e equidade ambiental: utopias tecnológicas insustentáveis e a negligência do metabolismo urbano. In: FLORIT, L. F.; SAMPAIO,

C. L. C.; PHILIPPI JR, A. (orgs.). **Ética socioambiental** (Série Coleção ambiental). Barueri: Manole, 2019. p. 463-500.

LEFEBVRE, Henri. **A revolução urbana**. Belo Horizonte: Editora UFMG, 1999 [1970].

LEFEBVRE, Henri. **Espaço e Política**. Tradução: Margarida Maria de Andrade e Sérgio Martins. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2008. 190 p.

LENCIONI, Sandra. **Metrópole, metropolização e regionalização**. Rio de Janeiro: Consequência, 2017

LIMONAD, Ester. Muito além do jardim: planejamento ou urbanismo, do que estamos falando? In: COSTA, G.M.; COSTA, H.S.M.; MONTE-MÓR, R.L. (Orgs.). **Teorias e práticas urbanas**: condições para a sociedade urbana, Belo Horizonte: C/Arte, 2015. p. 71-102.

LOJKINE, Jean. **O estado capitalista e a questão urbana**. São Paulo, Martins Fontes, 1981.

MARX, Karl. **O Capital** – crítica da economia política: O processo de produção do capital – Livro I. Tradução: Rubens Enderle. São Paulo: Boitempo, 2013 [1867]. *E-book*.

MENDONÇA, Jupira Gomes de. Belo Horizonte: a metrópole segregada. Em: MENDONÇA, Jupira Gomes de; GODINHO, Maria Helena de Lacerda. **População, espaço e gestão na metrópole**: novas configurações, velhas desigualdades. Belo Horizonte: Ed. PUC Minas, 2003. p. 119–158.

MIGNOLO, Walter D. Colonialidade: o lado mais escuro da modernidade. Tradução de Marco Oliveira. **Revista Brasileira de Ciências Sociais**, v. 32, n. 94, e329402, 2017. ISSN 1806-9053. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/rbcsoc/a/nKwQNPx5Zr3yrMjh7tCZVk/abstract/?lang=pt>

MINAS GERAIS. Constituição (1989). **Constituição do Estado de Minas Gerais**. Belo Horizonte: Assembleia Legislativa do Estado de Minas Gerais, 1989. Disponível em:

https://www.almg.gov.br/consulte/legislacao/index.html?aba=js_tabConstituicao&subaba=js_tabConstituicaoConstituicaoMG1989. Acesso em: 23 maio 2024.

MINAS GERAIS. **Lei Complementar nº 26, de 14 de janeiro de 1993**. Dispõe sobre normas gerais relativas ao planejamento e a execução de funções públicas de interesse comum, a cargo da região metropolitana, sobre as atribuições, a organização e o funcionamento da Assembléia Metropolitana da Região Metropolitana de Belo Horizonte e dá outras providências. Belo Horizonte: Assembleia Legislativa do Estado de Minas Gerais, 1993. Disponível em:

<https://www.almg.gov.br/legislacao-mineira/LCP/26/1993/#:~:text=DISP%C3%95E%20SOBRE%20NORMAS%20GERAIS%20RELATIVAS,HORIZONTE%20E%20D%C3%81%20OUTRAS%20PROVID%C3%84NCIAS>. Acesso em: 23 maio 2024.

MINAS GERAIS. **Lei Complementar nº 53, de 01 de dezembro de 1999**. Altera os arts. 7º e 21 da Lei Complementar nº 26, de 14 de janeiro de 1993, que estabelecem a composição da Região Metropolitana de Belo Horizonte e de seu Colar Metropolitano. Belo Horizonte: Assembleia Legislativa do Estado de Minas Gerais, 1999. Disponível em:

<https://www.almg.gov.br/legislacao-mineira/LCP/26/1993/#:~:text=DISP%C3%95E%20SOBRE%20NORMAS%20GERAIS%20RELATIVAS,HORIZONTE%20E%20D%C3%81%20OUTRAS%20PROVID%C3%84NCIAS>. Acesso em: 23 maio 2024.

MINAS GERAIS. **Lei Complementar nº 89, de 12 de janeiro de 2006**. Dispõe sobre a Região Metropolitana de Belo Horizonte. Diário do Executivo: Belo Horizonte, 13 jan. 2006. Disponível em: <https://www.almg.gov.br/legislacao-mineira/LCP/89/2006/>. Acesso em: 23 maio 2024.

MINAS GERAIS. **Lei nº 6.303, de 30 de abril de 1974**. Dispõe sobre a Região Metropolitana de Belo Horizonte e dá outras providências. Belo Horizonte: Assembleia Legislativa do Estado de Minas Gerais, 1974. Disponível em: <https://www.almg.gov.br/legislacao-mineira/texto/LEI/6303/1974/?cons=1>. Acesso em: 23 maio 2024.

Minas Gerais. Secretaria de Estado de Ciência e Tecnologia. Instituto de Geociências Aplicadas. **Evolução da urbanização mineira em duas décadas: 1960/1970 e 1970/1980**. Belo Horizonte, 1985.

MONGIN, Olivier. **A condição urbana: a cidade na era da globalização**. São Paulo: Editora Estação Liberdade, 2009. 344p.

MONTE-MÓR, Roberto Luís de. O que é o urbano, no mundo contemporâneo? **Revista Paranaense de Desenvolvimento**, nº 111, p. 9-18, 2006.

MONTE-MÓR, Roberto Luís de. Urbanização Extensiva e Lógicas de Povoamento: Um olhar ambiental. In: SANTOS, M. et al. (orgs.). **Território: globalização e fragmentação**. São Paulo: HUCITEC/ANPUR, 1994.

MOREIRA, Ruy. **A formação espacial brasileira**: contribuição crítica aos fundamentos espaciais da geografia do Brasil. 3. ed. Rio de Janeiro: Consequência, 2020. 432 p.

MOREIRA, Ruy. **Espaço, corpo do tempo**: a construção geográfica da sociedade. Rio de Janeiro: Consequência Editora, 2019.

MUMFORD, Lewis. **A cidade na história**: suas origens, transformações e perspectivas. 4. ed. São Paulo: Martins Fontes, 2004 [1982]. 741 p.

OBSERVATÓRIO DAS METRÓPOLES. **Censo 2022**: Região Metropolitana de Belo Horizonte é a 3ª maior do país mesmo com perda de população. Observatório das Metrôpoles, 2023. Disponível em: <https://www.observatoriodasmetropoles.net.br/censo-2022-regiao-metropolitana-de-belo-horizonte-e-a-3a-maior-do-pais-mesmo-com-perda-de-populacao/>. Acesso em: 23 maio 2024.

OBSERVATÓRIO DAS METRÓPOLES. **Níveis de integração dos municípios brasileiros em RMs, RIDES e AUS à dinâmica da metropolização**. Rio de Janeiro, Observatório das Metrôpoles, 2012. Disponível em: http://observatoriodasmetropoles.net/download/relatorio_integracao.pdf Acesso em: 15 agosto de 2024.

OLIVEIRA, Ana Mourão. **A trama verde e azul**: transitando entre a abstração e a experiência urbana. 2019. 289 f., enc. Tese (doutorado) - Universidade Federal de Minas Gerais, Departamento de Geografia.

OLIVEIRA, Ana Mourão; COSTA, Heloisa Soares de Moura. **A trama verde e azul no planejamento territorial**: aproximações e distanciamentos. Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais, v. 20, p. 538-555, 2018.

OLIVEIRA, André Mourthé; HORTA, Cláudia Júlia Guimarães. Economia e mercado de trabalho da Região Metropolitana de Belo Horizonte e sua inserção em Minas Gerais no período 2006 a 2016. In: RIBEIRO, Marcelo Gomes; CLEMENTINO, Maria do Livramento Miranda. **Economia metropolitana e desenvolvimento regional**; do experimento desenvolvimentista à inflexão ultraliberal. p. 205-245

PLAMBEL. **A estrutura urbana da RMBH**: a estrutura atual. Belo Horizonte, PLAMBEL, 1987.

PLAMBEL. **A situação da Região Metropolitana de Belo Horizonte**: problemas e políticas adotadas após a Constituição Federal de 1988. Belo Horizonte: PLAMBEL, 1992.

PNUD – Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento. **O que é o IDHM**. [2023]. Disponível em: <https://www.undp.org/pt/brazil/o-que-e-o-idhm>. Acesso em: 23 maio 2024.

POULANTZAS, Nicos. **O estado, o poder, o socialismo**. Rio de Janeiro: Graal, 1980. 274 p.

PRETECEILLE, Edmond. Cidades globais e segmentação social. In: RIBEIRO, Luiz Cesar; SANTOS JR., Milton (Orgs.). **Globalização, fragmentação e reforma urbana**; o futuro das cidades brasileiras na crise. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1994. p. 65-89.

PROJETO MAPBIOMAS – Coleção 8 da Série Anual de Mapas de Cobertura e Uso da Terra do Brasil. Disponível em: <https://plataforma.brasil.mapbiomas.org/cobertura>. Acesso em: 3 nov. 2023.

RABÊLO, José Maria. **Belo Horizonte do arraial à metrópole**: 300 anos de história. Ouro Preto, MG: Legraphar, 2013. 359 p.

RIBEIRO, L. C. de Q.; RIBEIRO, Marcelo G. **IBEU municipal**: Índice de Bem-Estar Urbano dos municípios brasileiros. Rio de Janeiro: Observatório das Metrópoles, 2016.

RIEDEL, Augusto. **Cidade de Sabara**. Sabará, MG: [s.n.], [1868-1869]. 1 foto, papel albuminado, p&b, 21,7 x 27,1. Disponível em: http://acervo.bndigital.bn.br/sophia/index.asp?codigo_sophia=5559. Acesso em: 3 nov. 2023.

RISÉRIO, Antonio. **A cidade no Brasil**. São Paulo: Editora 34, 2012. 367 p.

ROLNIK, Raquel. **Guerra dos lugares**: a colonização da terra e da moradia na era das finanças. Boitempo Editorial, 2017. 423 p.

ROMEIRO, Adriana; Botelho, Angela Vianna. **Dicionário histórico das Minas Gerais**: período colonial. 3. ed. rev. e ampl. – Belo Horizonte: Autêntica Editora, 2013 [2003]. 446 p.

SAINT-ADOLPHE, J. C. R. **Dicionário geográfico, histórico e descritivo do império do Brasil**. 1845.

SILVA, F. S. **Patrimônio ferroviário em Minas Gerais - Bens imóveis 2018** (Livro). Disponível em: http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Patrimonio_Ferrovuario_MG.pdf. Acesso em: 3 nov. 2023.

SOUZA, Marcelo Lopes de. **ABC do desenvolvimento urbano**. 10. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2020. 190 p.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. Oportunidades e desafios da pesquisa urbana comparada. In: FREITAS-FIRKOWSKI, Olga Lucia Castreghini de., CASARES, Marta Delia., et al. (orgs.) **Estudos urbanos comparados**: oportunidades e desafios da pesquisa na América Latina. San Miguel de Tucumán: Universidad Nacional de Tucumán, 2016, 25-60 p.

TEIXEIRA, J. G.; DE SOUZA, J. M. Espaço e sociedade na Grande BH. Em: MENDONÇA, Jupira Gomes de; GODINHO, Maria Helena de Lacerda. **População, espaço e gestão na metrópole**: novas configurações, velhas desigualdades. Belo Horizonte: Ed. PUC Minas, 2003. p. 19–42.

TONUCCI, João. **Dois momentos do planejamento metropolitano em Belo Horizonte**: um estudo das experiências do PLAMBEL e do PDDI-RMBH. Dissertação (Mestrado) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2012.

TONUCCI, João; MONTE MÓR, Roberto Luís de M. Avanços e desafios ao planejamento metropolitano: o caso do PDDI-RMBH. XV ENANPUR. **Anais... Recife**, 2013.

UFMG, PUC Minas e UEMG. **Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado da Região Metropolitana de Belo Horizonte – PDDI-RMBH**. Propostas de Políticas Setoriais, Projetos e Investimentos Prioritários. V.1. Belo Horizonte: UFMG, PUC Minas, e UEMG, 2011.

UFMG. **Plano Metropolitano** – Macrozoneamento RMBH. Belo Horizonte, 2014.

UFMG. **Tendências territoriais dos vetores de expansão metropolitana**. Belo Horizonte, 2014. Disponível em: <http://www.rmbh.org.br/mzrmbh/pt-br/content/tendencias-territoriais-dos-vetores-de-expans-o-metropolitana.htm>. Acesso em: mai. 2022.

URBANISMO no Brasil 1895-1965. São Paulo: Nobel, 1999. 599p.

VILLAÇA, Flávio. **Espaço intra-urbano no Brasil**. 2. ed. São Paulo: Studio Nobel, FAPESP, 2001. 373 p.

VILLAÇA, Flávio. **Reflexões sobre as cidades brasileiras**. São Paulo: Studio Nobel, 2011. 295 p.