



XIX ENCONTRO NACIONAL DA ANPUR
Blumenau - SC - Brasil

A CONSTRUÇÃO DE UM TERRITÓRIO CONURBADO: A ARTICULAÇÃO BARREIRO-ELDORADO NA REGIÃO METROPOLITANA DE BELO HORIZONTE

Gabriela de Freitas Cançado (Universidade Federal de Minas Gerais) - gabrielafreitascan@gmail.com
Estudante de Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Federal de Minas Gerais.

Gisela Barcellos de Souza (Universidade Federal de Minas Gerais) - gisela.barcellosdesouza@gmail.com
Arquiteta e urbanista (Universidade Federal de Santa Catarina, 2002), mestre em Projet Architectural et Urbain (Université de Paris VIII, 2004) e doutora em História e Fundamentos da Arquitetura e do Urbanismo (FAU USP, com período sanduíche em Pontifícia

A construção de um território conurbado:

a articulação Barreiro-Eldorado na Região Metropolitana de Belo Horizonte

RESUMO

Este trabalho parte da investigação da formação de um território conurbado compreendido pelas regiões do Barreiro e Eldorado, situadas nos municípios de Belo Horizonte e Contagem, respectivamente, cujo processo de metropolização se observa desde meados da década de 1940, quando foi instituído o Distrito Industrial Juventino Dias no vetor oeste de expansão da capital de Minas. Analisa-se especialmente o papel dos investimentos públicos e privados ao longo dos anos em um espaço marcado pelo processo de conurbação e metropolização e a importância da mobilidade na potencialização da dinâmica urbana que se estabelece nesse território.

INTRODUÇÃO

Ainda que a construção de territórios conurbados seja um fenômeno observado e conceituado desde o início do século XX¹, a compreensão histórica de sua constituição deu-se preferencialmente como espaço derivado da expansão do centro em relação à periferia. O presente trabalho centra seu olhar nas especificidades da constituição de um tecido conurbado situado na divisa entre duas importantes cidades da Região Metropolitana de Belo Horizonte e do Estado de Minas Gerais: Contagem² e Belo Horizonte. Ao centrar a lente de análise neste interstício, não se desconsidera, obviamente, a produção do fenômeno como um processo desigual entre pólo e demais municípios da região metropolitana que promoveu a segregação socioespacial (ANDRADE et al, 2015). Trata-se, mais especificamente, de situar e investigar a história urbana deste recorte territorial dentro das narrativas dos grandes processos por meio de um jogo de escalas (REVEL, 1996; LEPETIT, 2016).

A Região Metropolitana de Belo Horizonte (RMBH) foi instituída em 1973 pela Lei Complementar nº 14, quando já se observava um intenso processo de conurbação em seu território. No início do século XX, quando o plano de Araújo Reis para a nova capital começou a ser implantado e ocupado, coexistiam, no território hoje inserido em seus limites municipais, vilarejos com características agrícolas. Este era o caso do Barreiro (Belo Horizonte), formado por enormes porções de terra divididas em fazendas. Com o processo de industrialização, já na década de 1950, esse território passou a se relacionar de maneira expressiva com as ocupações que ocorriam no município de Contagem. A constituição deste território ocorre conjuntamente com o processo de metropolização de Belo Horizonte (DINIZ; MENDONÇA, 2016). Sua importância e compreensão de como se deu na micro-escala o processo de conurbação na RMBH contrastam com a ausência de estudos específicos sobre sua evolução urbana.

¹ Referimo-nos aqui ao conceito de conurbação, definido por Patrick Geddes em *Cities in Evolution* (1915)

² Contagem é o terceiro município do Estado em população (Censo 2010) e PIB (Fundação João Pinheiro, 2018).

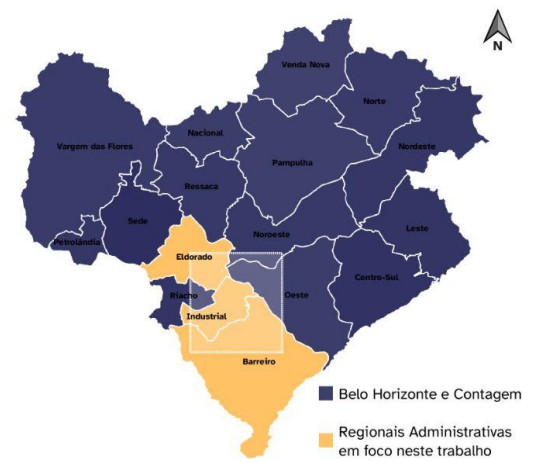
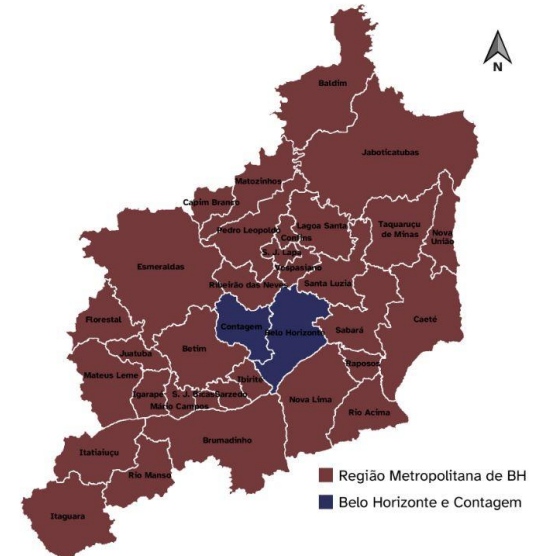
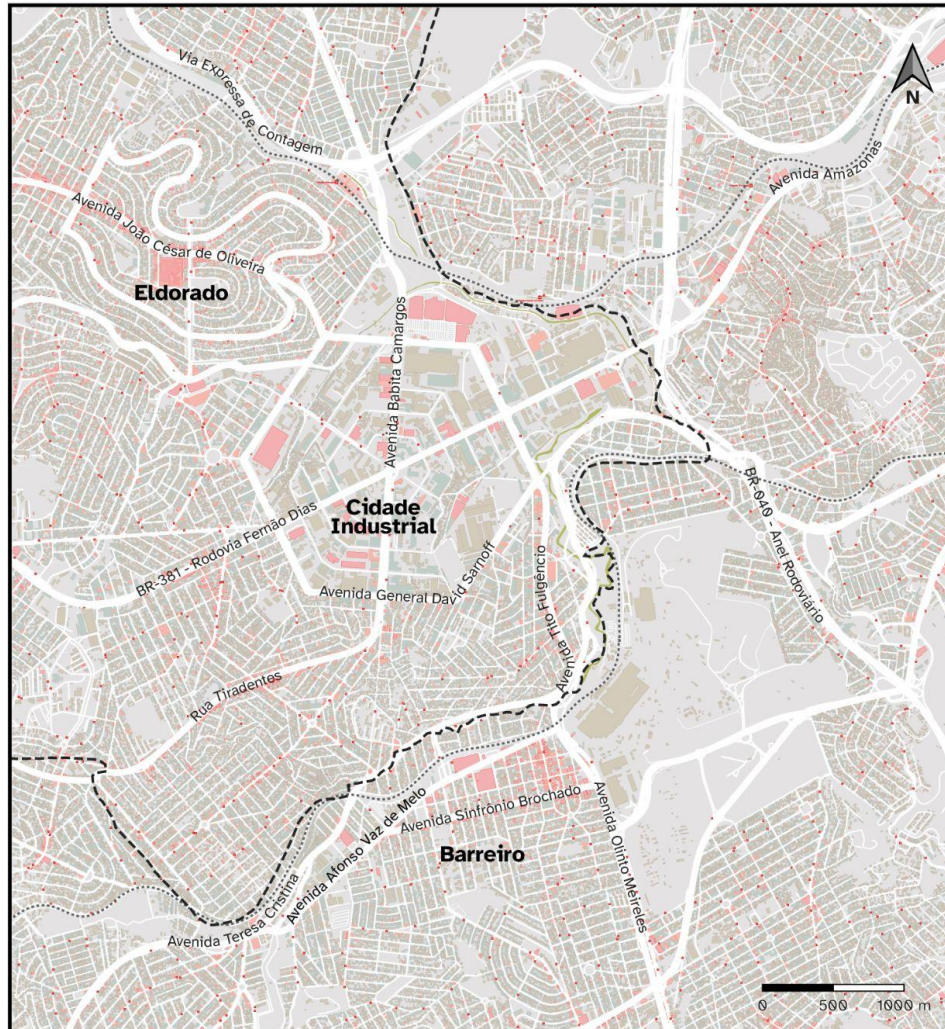


Figura 01 - Localização do território em relação à Região Metropolitana de Belo Horizonte. Fonte: Elaborado pela autora.

A principal referência para a compreensão histórica da metropolização em Belo Horizonte ainda hoje é o documento produzido pela PLAMBEL³, em 1986, *A estrutura urbana da RMBH*. Com o objetivo de compreender a dinâmica dos processos que regem a formação da Região Metropolitana de Belo Horizonte, o documento apresenta uma leitura histórica do território que se divide em seis períodos que marcaram rupturas na formação da região, que vão desde 1897, quando da instalação da capital, até meados de 1980. Neste documento, situa-se a articulação entre os territórios de Barreiro, Eldorado e Cidade Industrial no quarto período, quando a recém instituída Cidade Industrial - inaugurada em 1946 - passou a representar o maior núcleo industrial de Minas Gerais.

A compreensão do histórico de desenvolvimento e ocupação desse recorte inserido no aglomerado metropolitano é o principal objetivo deste artigo. Investiga-se, sobretudo, de que forma investimentos públicos e privados em uma área periférica, distante espacialmente do centro da capital, influenciaram seu processo de crescimento e adensamento. Ademais, especula-se sobre as infraestruturas de mobilidade como um dos elementos promotores do processo de conurbação experimentado por esse território.

A despeito da relação entre essas centralidades ter se iniciado a partir da década de 1950, o presente artigo analisa a conformação deste território ao longo de todo século XX. Colocam-se em evidência tanto a construção inicial dissociada desses territórios precedente ao início do processo de conurbação, como também as ações públicas e privadas que promoveram sua articulação. A abordagem historiográfica deste trabalho apoia-se, para tanto, na reconstituição cartográfica; na análise de eventos que, em algum grau, influenciaram a ocupação e a formação dessas centralidades; e, por último, na compreensão de planos e legislações que legitimaram esses processos. Para facilitar o entendimento dessa evolução, foram desenvolvidos diagramas de ocupação a partir de mapas cartográficos e levantamentos aerofotogramétricos obtidos através do Arquivo Público Mineiro (APM) que serão apresentados ao decorrer do texto.

1. A TRANSFERÊNCIA DA CAPITAL DE MINAS GERAIS E OS NÚCLEOS AGRÍCOLAS

Em 1897, quando a capital de Minas Gerais foi transferida de Ouro Preto a Belo Horizonte, com a cidade ainda em obras, já se observavam no entorno alguns pequenos aglomerados com características majoritariamente agrícolas. Era o caso do Barreiro, constituído por enormes porções de terra divididas em fazendas. A Figura 02 apresenta um mapeamento do núcleo colonial do Barreiro, realizado no mesmo ano de inauguração de Belo Horizonte. A área mapeada representa o que hoje configura-se como o centro tradicional do Barreiro e onde, àquela época, localizavam-se algumas edificações de propriedade dos fazendeiros.

³ Em 1974, foi criada a Superintendência de Desenvolvimento da Região Metropolitana de Belo Horizonte (PLAMBEL), que teve papel fundamental no planejamento urbano e na elaboração de diagnósticos e estudos sobre a RMBH. O órgão teve sua atuação mais significativa entre os anos de 1975 e 1980, tendo sido extinto em 1996 (GOUVÊA, 2005).



Figura 02 - Mapeamento do Núcleo Colonial do Barreiro, 1897. Fonte: Arquivo Público Mineiro.

Em 1907, a Prefeitura de Belo Horizonte, com o intuito de aproveitar os cursos naturais situados na região do Barreiro, instituiu a Colônia Agrícola de Vargem Grande, que, apesar das dificuldades de acesso, tornou-se responsável pelo abastecimento alimentício da cidade. Nesse contexto de consolidação da capital, o Barreiro passou a ser ocupado por colonos que cuidavam da produção. Em 1919, a então colônia agrícola foi cortada pela linha de trem do Paraopeba, que conectava o Rio de Janeiro a Belo Horizonte. Foi então construída a estação de trem do Barreiro, que possibilitou uma melhor articulação da região com a capital (SOUZA, 1986).

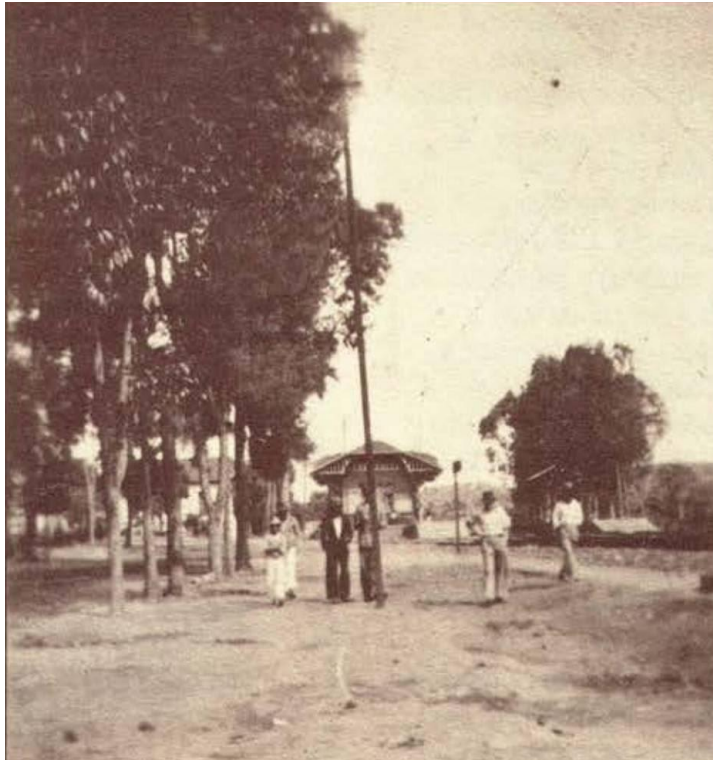


Figura 03 - Estação Ferroviária do Barreiro, 1919. Fonte: Barreiro: 130 anos de história.

Em 1924, foi aprovado um Plano Rodoviário que estabelecia a implantação de um sistema de estradas radiais a partir do centro de Belo Horizonte. A execução deste plano e a expansão da rede ferroviária nos anos precedentes permitiram que a cidade fosse conectada às regiões agrícolas, convertendo a capital em um centro de comércio e redistribuição para essas zonas (PLAMBEL, 1986). Além de promover o acesso e a articulação entre essas regiões e o centro de BH, a expansão do sistema de circulação estimulou o desenvolvimento de núcleos populacionais no entorno das estações ferroviárias, o que se observou especialmente no Barreiro.

As características agrícolas desse lugar persistiram por três décadas, a contar da implantação da estação de trem. A transformação dessa realidade justifica-se em uma mudança na política econômica iniciada no primeiro governo de Getúlio Vargas. Depois da Grande Depressão de 1929 e da crise na economia cafeeira, o novo governo promoveu uma ruptura da economia com o modelo primário-exportador, introduzindo uma política industrial nacionalista baseada em medidas fiscais que visavam a substituição de produtos importados por bens fabricados em território brasileiro (MINAS, 2020).

Essa nova política buscava diminuir a dependência das importações, fabricando internamente os produtos para abastecimento da economia e tendo, no Estado, os alicerces econômicos para o estabelecimento de indústrias. Desse processo, surgiram grupos sociais, como o “grupo industrialista”, que incentivaram iniciativas como a Federação das Indústrias de Minas Gerais - FIEMG, em 1933. Nos anos que se seguiram, o processo de industrialização na Região Metropolitana de Belo Horizonte passou a caminhar ao lado de algumas carências na infraestrutura da cidade, em razão do rápido crescimento populacional e da

expansão desenfreada para além dos limites urbanos anteriormente estabelecidos (PLAMBEL, 1986).

Com o golpe do Estado Novo em 1937, o período seguinte foi marcado fortemente pela atuação do Poder Público que, norteado pela ideologia da modernização e tendo como meta o sucesso do projeto industrialista, trabalhou no melhoramento do espaço urbano como apoio à industrialização que se almejava.

O município de Contagem até esse período comportava-se de maneira bastante similar à região do Barreiro, tendo características majoritariamente rurais e com uma ocupação concentrada na Sede (CONTAGEM, 2009). Através da análise de mapa da região datado de 1932, na Figura 04, observa-se a existência de uma parada da linha de trem Estrada de Ferro do Oeste de Minas (EFOM) denominada Parada Camargo, onde hoje se localiza o bairro Eldorado. Não foram encontrados registros que esclareçam o fluxo de passageiros na região ou quais seriam os fins da parada, mas o estudo da evolução urbana do lugar indica uma tendência de ocupação justamente nas proximidades da antiga estação de trem.

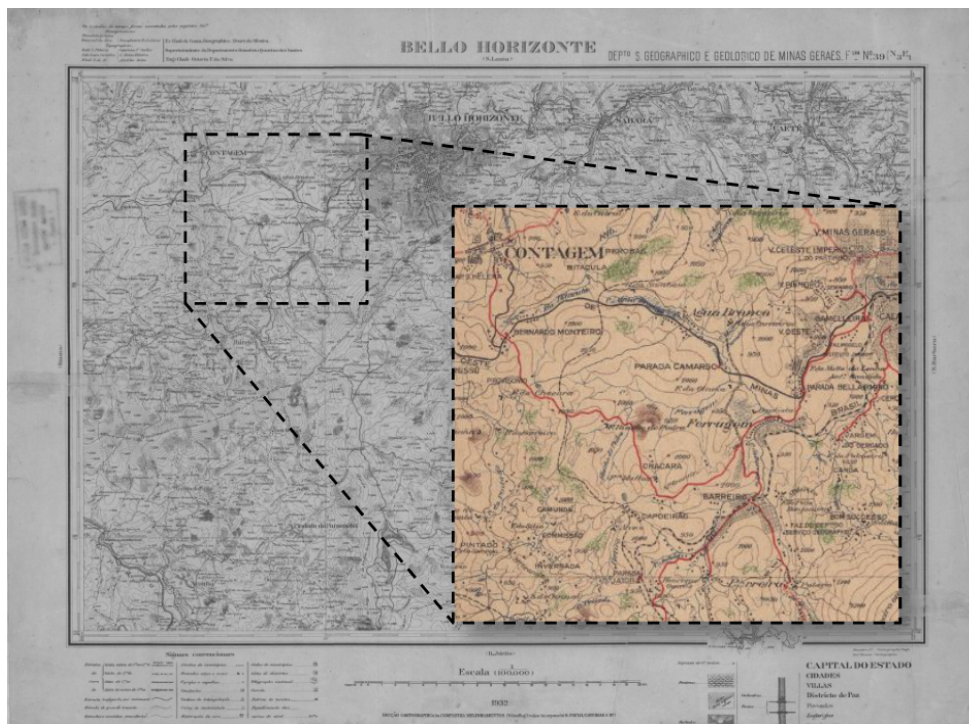


Figura 04 - Mapa de Belo Horizonte, 1932. Fonte: Arquivo Público Mineiro.

O diagrama abaixo representa a ocupação da região durante a década de 1930, tendo sido indicada a Parada Camargo, em Contagem, e sendo possível observar um tipo de ocupação em suas proximidades. O mesmo ocorre na região do Barreiro, onde estava instalada a Estação Ferroviária do Barreiro, e na atual Sede de Contagem, onde localizava-se a Parada Bernardo Monteiro.



Figura 05 - Diagrama de ocupação na década de 1930. Fonte: Elaborado pela autora.

2. O PROCESSO DE INDUSTRIALIZAÇÃO

Em 1940, na linha do Paraopeba, da EFCB, foi inaugurada a estação ferroviária de Ferrugem próxima às regiões do que viriam a ser a Cidade Industrial e a Companhia Siderúrgica Vallourec & Mannesmann (V&M). No ano seguinte, foi instituída a Cidade Industrial Juventino Dias (CIJD) em Contagem. A ideia do Governador Israel Pinheiro era a de implantar um sistema de distritos industriais a serem construídos no estado de Minas Gerais, sendo a CIJD o primeiro deles. Dessa forma, o projeto foi instituído pelos Decretos-Lei 770, de 20 de março de 1941 (MINAS GERAIS 1941a), e 778, de 19 de junho de 1941 (MINAS GERAIS, 1941b), sendo o primeiro distrito industrial planejado do país. O local, Ferrugem, foi escolhido tanto em função da proximidade com Belo Horizonte quanto da possibilidade de conectá-lo facilmente aos estados do Rio de Janeiro e de São Paulo.

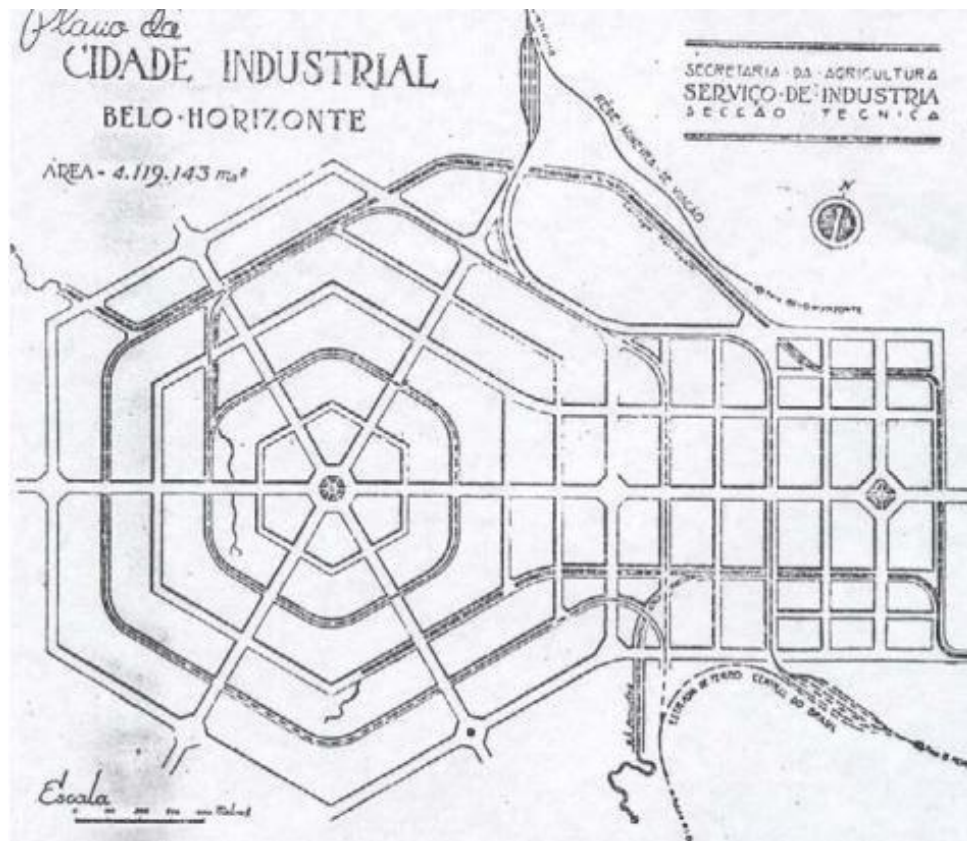


Figura 06 - Planta da proposta projetual para a Cidade Industrial. Fonte: Manual de Gestão Pública do Patrimônio Cultural de Contagem, 2015.

A partir de 1946, a Cidade Industrial começou a ser ocupada por algumas indústrias subsidiadas pelo governo estadual, que foi responsável pela gestão de infraestrutura e urbanização do inicialmente chamado Distrito Industrial Belo Horizonte. O subsídio acontecia na forma de transferência do domínio útil dos lotes às empresas mediante pagamento de valor anual (TEIXEIRA, 2014). As primeiras ocupações foram a da Companhia de Cimentos Portland Itaú, seguida pela Magnesita Refratários S.A e Estamparia S.A. Para facilitar o acesso às empresas, as linhas da E. F. Oeste de Minas e da Central do Brasil foram desviadas. Os ramais construídos representam ainda hoje uma possibilidade de conexão férrea de transporte de passageiros entre o Barreiro e a Cidade Industrial, chegando até o Eldorado.

Em 1948, o Barreiro e a Cidade Industrial foram transformados em cidades satélites de Belo Horizonte. Essa medida resultou em maiores interesses e investimentos na região, que, até então, vinha apresentando um crescimento controlado, especialmente devido à ausência de infraestrutura adequada à ocupação. Na década de 1950, com a criação da CEMIG em 1952, algumas dessas questões começaram a ser sanadas, uma vez que uma empresa mineira de energia elétrica significava uma maior facilidade de instalação de indústrias. Em relação ao sistema viário, precário até o momento, foram abertas e prolongadas vias que facilitavam o acesso à área industrial e ao Barreiro, como no caso da Avenida Amazonas (PLAMBEL, 1986). Nessas novas condições, a Cidade Industrial passou a ser ocupada por mais empresas, como a Pastifício Vilma, e o espraiamento da mancha urbana tornou-se mais acelerado.



Figura 07 - Vistas aéreas da região do Barreiro em 1949. Fonte: Barreiro: 130 anos de história.

Alinhada às tendências que se demonstravam nesse período, foi instalada a Companhia Siderúrgica Vallourec & Mannesmann no Barreiro, que representou grandes transformações nesse território. Na parte central dessa região, começava a ser construído o núcleo proletário dos ferroviários da Central do Brasil, projeto aprovado em 1949 para abrigar os funcionários da EFCB que trabalhavam na estação de trem. Com a instalação da V&M, o que se observou na região foi uma maior dinâmica urbana de seu centro tradicional, com um aumento da ocupação em função das ofertas de emprego tanto da siderúrgica quanto da Cidade Industrial nas proximidades.



Figura 08 - Primeiras instalações da V&M no Barreiro, 1953. Fonte: Barreiro: 130 anos de história.

Na porção norte do recorte estudado neste trabalho, o processo de ocupação tem particularidades quando comparado à região do Barreiro, uma vez que sua ocupação ocorreu de forma menos orgânica e mais planejada. Com a instalação da Cidade Industrial e o aumento das ocupações irregulares em seu entorno, inclusive no território que se estende até o Barreiro, passaram a existir conflitos do traçado urbano e o uso do solo da região com as questões ambientais do lugar. De acordo com a Fundação João Pinheiro (2002), a ausência de áreas verdes, a escassez de moradias, a poluição do ar, a inadequação do traçado rádio-concêntrico ao transporte ferroviário e a precariedade da estrutura urbana em geral fizeram com que fosse necessário pensar em alternativas que pudessem mitigar esses impactos.

O bairro Cidade Jardim Eldorado, configurado a partir de 1954, tinha como proposta inicial, além de sanar os conflitos citados, desenvolver uma extensão da Sede (uma das regiões administrativas), um espaço simbólico de desenvolvimento econômico e transformar-se em uma nova centralidade. Com a abertura da Avenida João César de Oliveira, principal via de ligação entre a Sede e a Cidade Industrial, teve início um processo especulativo na região que resultou em novos loteamentos (CONTAGEM, 1993). A abertura da avenida teve papel fundamental no tipo de ocupação que viria a se desenvolver no bairro, uma vez que representou e consolidou-se como possibilidade de diversificação de atividades de auxílio à indústria e, por isso, de caráter comercial e de serviços.

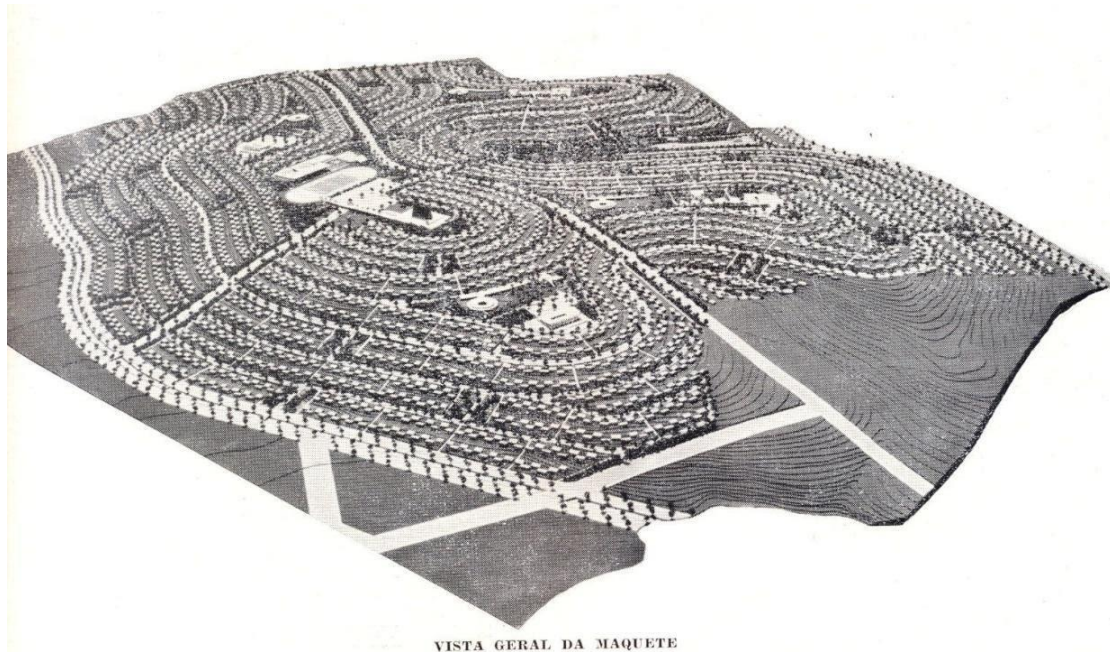


Figura 09 - Maquete da Cidade Jardim Eldorado. Fonte: Revista Arquitetura e Engenharia, 1954.

O projeto do bairro, desenvolvido pelo arquiteto Sérgio Bernardes a partir do conceito de cidade-jardim, procurava suprir as necessidades da população operária que se dirigia à região em um processo de expansão da atividade industrial (BERNARDES, 2013) e suas repercussões para além dos limites do Distrito Juventino Dias. O bairro planejado tinha ainda o objetivo de atender necessidades físicas e socioeconômicas da área, que envolviam o saneamento, transporte e a escassez de serviços.

3. OS PRIMEIROS SINAIS DA METROPOLIZAÇÃO

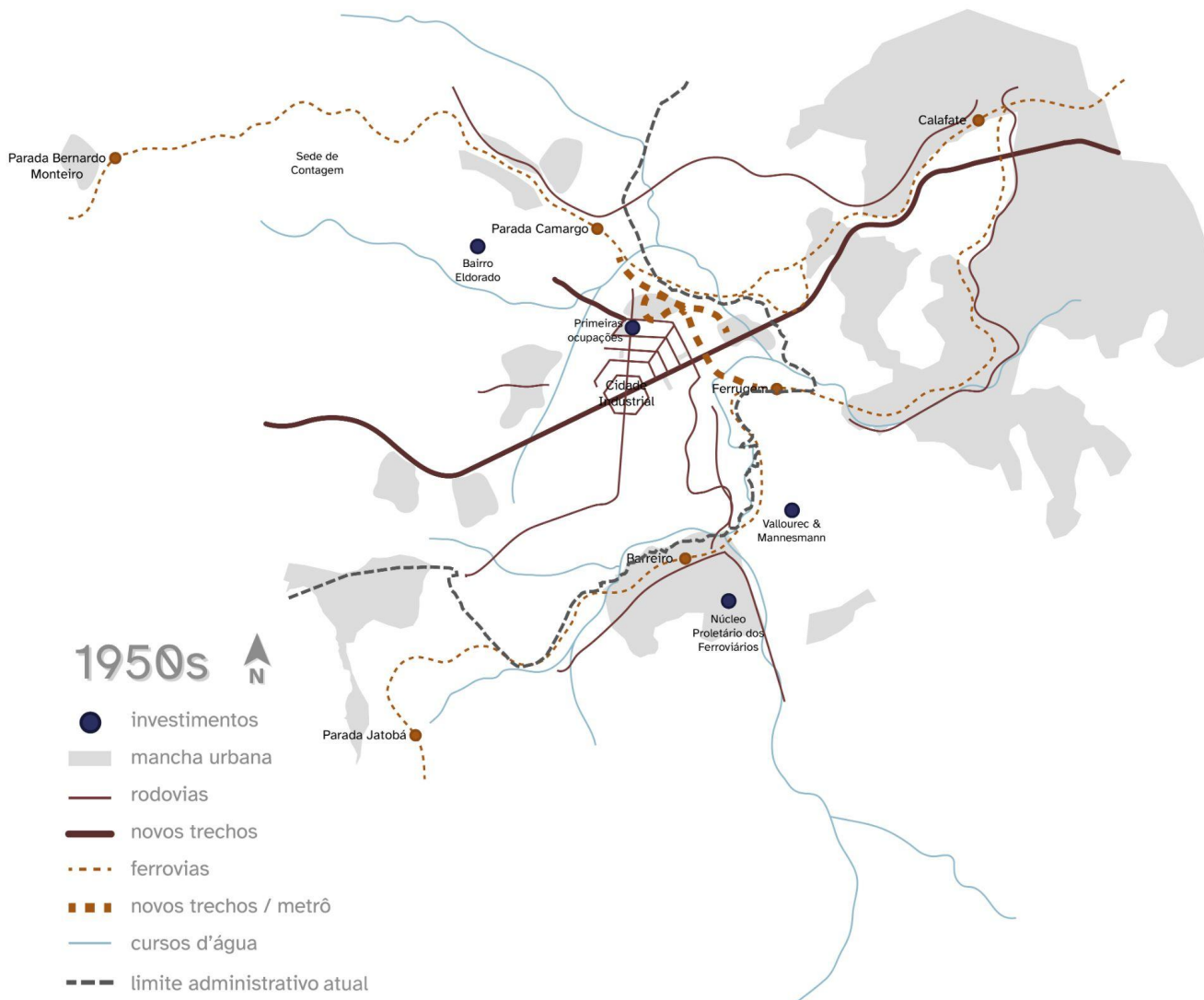


Figura 10 - Diagrama de ocupação na década de 1950. Fonte: Elaborado pela autora.

Entre as décadas de 1950 e 1960, cujo diagrama de ocupação se apresenta na Figura 10, a Região Metropolitana de Belo Horizonte experimentou movimentos acelerados de industrialização e crescimento populacional. Com a instalação de indústrias no território compreendido especialmente pela Cidade Industrial e o surgimento de núcleos habitacionais para servir aos novos trabalhadores, o que se observou foi um intenso processo de aglomeração e metropolização do espaço. Em Contagem, a população total passou de 6.022 habitantes em 1950 para 28.065 em 1960, sendo 21.507 habitantes apenas no entorno do Distrito Industrial.

A escassez de recursos e de infraestrutura, no entanto, ainda representavam um dos maiores problemas a serem enfrentados pelo Poder Público, que gradativamente privatizou parte dos serviços e atuou a partir de uma lógica de cerceamento do crescimento desordenado (PLAMBEL, 1986).

Nesse contexto, foi desenvolvida uma das primeiras experiências de política de planejamento urbano, através do denominado “Plano Diretor da Cidade”, de

autoria da Sociedade de Análises Gráficas e Mecanográficas Aplicadas aos Complexos Sociais - SAGMACS, entre 1959 e 1961. O plano foi o precursor de instrumentos utilizados nos atuais planos diretores, como taxa de ocupação, coeficiente de aproveitamento, IPTU, etc, e se fundamentava em propostas de descentralização territorial por intermédio da consolidação de subcentros municipais — sendo o Barreiro um deles. Contudo, pautava-se em fundamentos matemáticos e estatísticos, como índices, taxas, simulações, desconsiderando aspectos orgânicos do território (FREITAS, 1996). Apesar de pioneiro, o plano não chegou a ser aprovado e tampouco teve efeito sobre o ritmo de crescimento da cidade, que permaneceu a cargo do mercado imobiliário e dos interesses do capital.

No Barreiro, ocorreu em 1962 a eletrificação do trem suburbano até o centro de Belo Horizonte. A modalidade de trens de subúrbio havia sido implantada em 1957 para ampliar a articulação entre os lugares e servir de apoio à ocupação da Cidade Industrial. O projeto original, que nunca foi completamente executado, previa uma rede com 27 quilômetros de extensão entre as localidades do Barreiro e Matadouro com trens de alta velocidade e percurso total coberto em apenas 27 minutos (GORNI, 2003). O insucesso desse meio de transporte justifica-se na escolha política de priorizar o transporte rodoviário, privatizando inclusive as linhas de lotação e ônibus existentes na época. Da mesma forma, para desafogar o tráfego oriundo das BRs que chegavam até Belo Horizonte, já haviam sido iniciadas as obras de construção do Anel Rodoviário, inaugurado em 1963.

O incremento populacional e a movimentação proporcionada pelo parque industrial instalado a oeste promoveram uma dinamização do centro do Barreiro. Equipamentos de apoio aos usos industrial e residencial passaram a ser atraídos para as proximidades da Cidade Industrial (PLAMBEL, 1986). Com o efetivo funcionamento da CIJD e da Mannesmann, os investimentos foram direcionados à oeste, que representava, nesse momento, o lugar mais favorável ao mercado imobiliário em toda região. Assim, o entorno da Cidade Industrial, que repercute desde o Eldorado até o Barreiro, chegando a tocar também os municípios de Betim e Ibirité, constituiu a primeira frente de conurbação da RMBH, onde se desenvolveu um espaço de ocupação contínua (PLAMBEL, 1986).



Figura 11 - Magnesita e Mannesmann (ao fundo) em contraste com residências operárias.
Fonte: Arquivo Público da Cidade de Belo Horizonte.

Em estudo elaborado pela PLAMBEL já se identificava em 1967 a região do Barreiro como subcentro urbano metropolitano articulado à Cidade Industrial - pólo industrial - a partir da Avenida Tito Fulgêncio (ver figura 12). Essa caracterização viria a ser ratificada no Plano de Desenvolvimento Integrado da Região Metropolitana de Belo Horizonte, o PDDI, lançado em 2015.

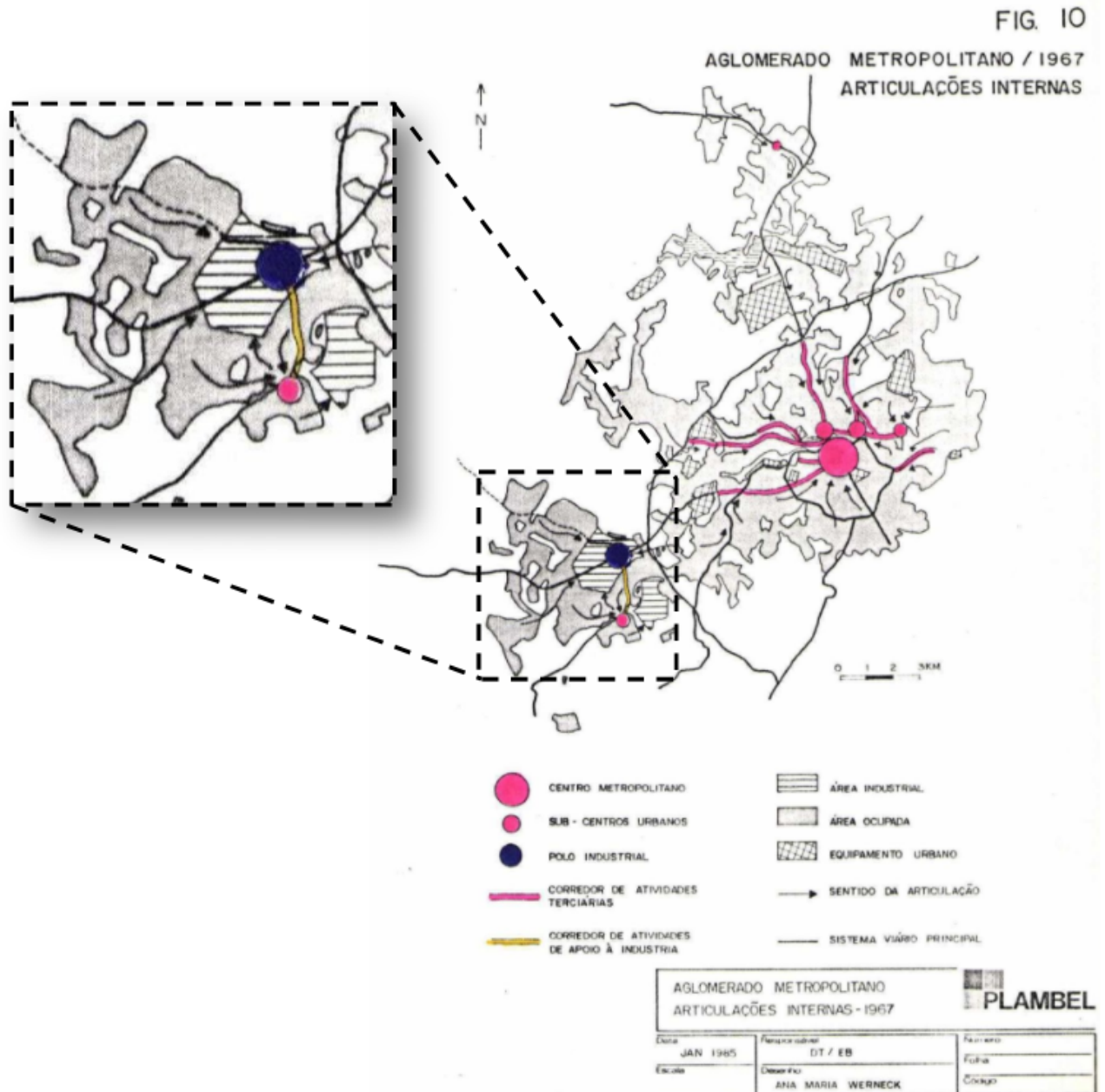


Figura 12 - Articulações Internas (1967). Fonte: PLAMBEL, 1985.

4. A CONURBAÇÃO E OS INVESTIMENTOS PÚBLICOS E PRIVADOS

A década de 1970 também representou um momento de transformações no território. Em razão dos investimentos realizados nas décadas anteriores e dos eventos que acarretaram fluxos acelerados de ocupação, foram construídos, nesse contexto, uma série de conjuntos habitacionais na região do Barreiro, como o Conjunto Habitacional Teixeira Dias.



Figura 13 - Conjunto Habitacional Teixeira Dias na Via do Minério. Fonte: APCBH.

A Cidade Industrial, que já experimentava um esgotamento de sua capacidade, promoveu no Poder Público um interesse de expandir as áreas industriais do município de Contagem. Através da Lei Municipal nº 911 de 1970 (CONTAGEM, 1970) foi implementado o Centro Industrial de Contagem (CINCO), um novo distrito que possibilitou a expansão do parque fabril municipal e foi construído em 1972. No mesmo período, foi criada a Companhia de Distritos Industriais (CDI), empresa estatal responsável por projetar, implantar e administrar áreas industriais. A Figura 13 apresenta o diagrama de ocupação entre as décadas de 1970 e 1990.

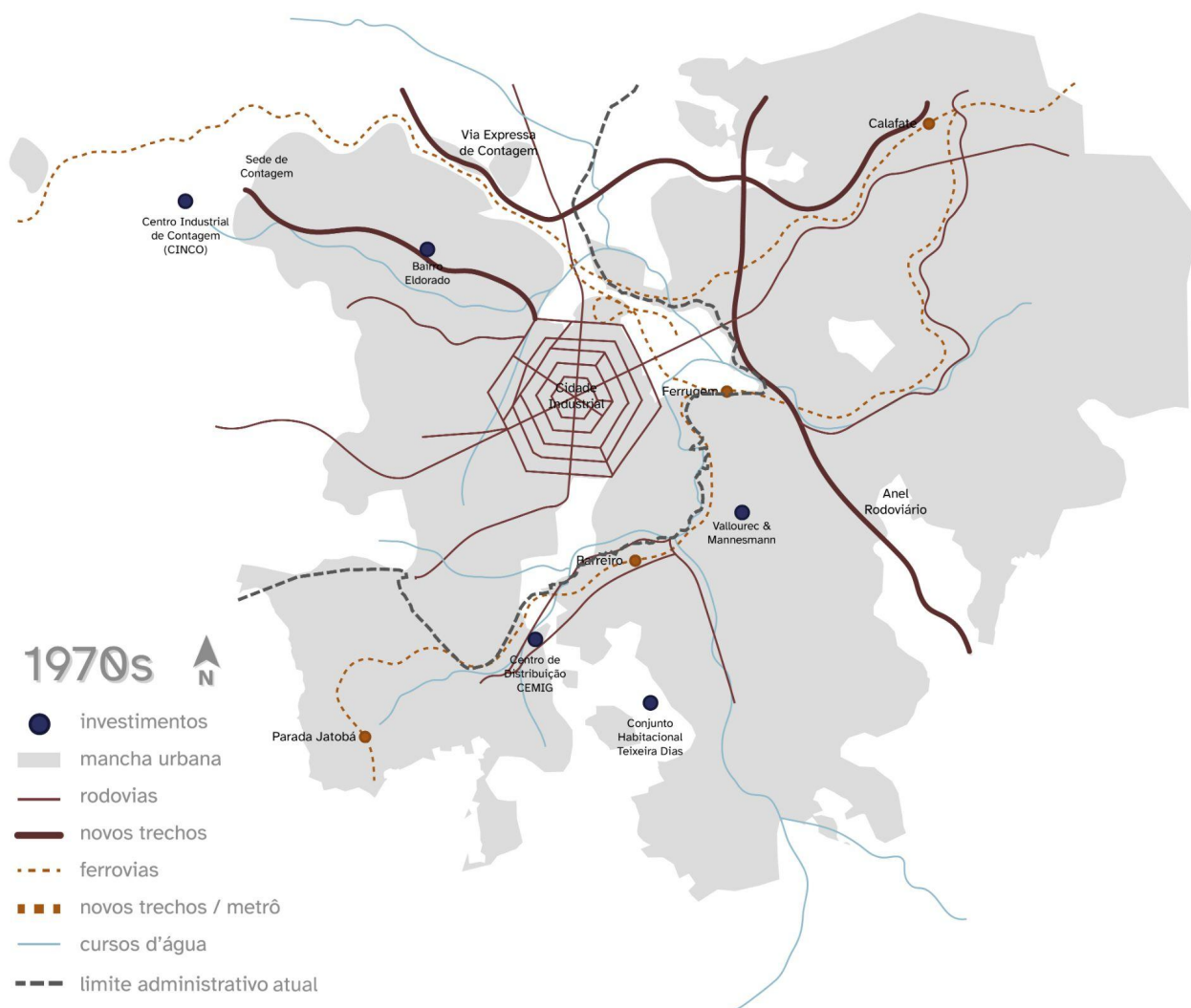


Figura 14 - Diagrama de ocupação na década de 1970. Fonte: Elaborado pela autora.

Nesse período, o CINCO, assim como a construção da represa de Vargem das Flores⁴, representaram os principais trabalhos do Escritório de Planejamento Urbano de Contagem - EPUC, que, nas décadas de 60 e 70, foi central para a reprodução do espaço urbano em Contagem (SOARES, 2011). Em 1973, também em decorrência do adensamento explosivo, a Superintendência de Desenvolvimento de Contagem (SUDECON) deu início ao Projeto CURA (Comunidade Urbana de Recuperação Acelerada) no Eldorado. A desarticulação da extensa área urbana de Contagem tinha como consequência um quadro precário de infraestrutura, desde a insignificância no número de vias pavimentadas até a falta de abastecimento de água às residências do município. Além disso, a excessiva dependência do centro de Belo Horizonte em relação ao comércio e aos serviços anunciava uma necessidade de promover modificações substanciais no tecido urbano e em suas condições.

⁴ A represa Vargem das Flores foi construída em 1974 a partir de um convênio entre os municípios de Contagem e Betim, com o objetivo de sanar o grande problema de abastecimento de água da região na época (CONTAGEM, 2009). Hoje, representa um território de conflitos entre os interesses ambientais e os interesses imobiliários.

A escolha do bairro Cidade Jardim Eldorado para aplicação do CURA justificou-se no fato de que, em razão dos princípios sobre os quais se pautou o projeto de parcelamento da área, a região apresentava as condições mais favoráveis para se tornar o principal pólo de interesse da cidade. De fato, a existência da Avenida João César de Oliveira, mais importante eixo de deslocamentos e referência mais relevante de Contagem como município, possibilitava a articulação entre a Sede e os dois distritos industriais (CIJD e CINCO), maiores empregadores até então.

O projeto, portanto, estabeleceu como objetivo fundamental a “melhoria da qualidade de vida urbana, dando continuidade ao processo de urbanização, compatibilizando as intervenções a serem praticadas, corrigindo os conflitos existentes e assegurando ao usuário maior e mais efetiva participação nesse processo” (CONTAGEM, 1973). Além de diversas outras intervenções, destaca-se aqui a pavimentação da Avenida João César de Oliveira, responsável por concretizar a centralidade do Eldorado como espaço de comércio e serviços articulado e a proposta de uso e do solo do projeto (Figura 15), que já previa justamente um tipo de ocupação voltado para as atividades comerciais e de serviços.

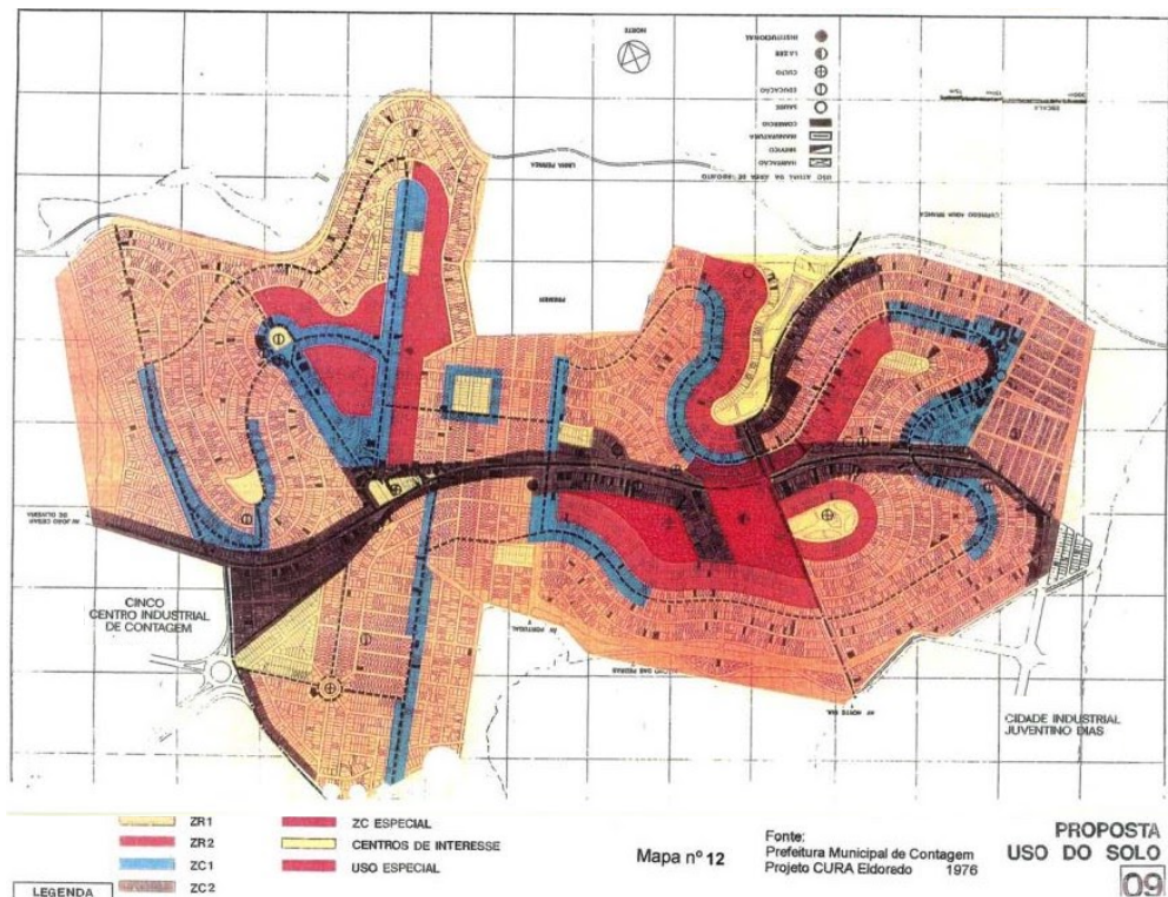


Figura 15 - Proposta de uso do solo do Projeto CURA Eldorado. Fonte: Prefeitura de Contagem, 1976.

Neste mesmo ano, foi instituída a Região Metropolitana de Belo Horizonte, inicialmente com 14 municípios, através da Lei Complementar nº 14/1973, que criou também as regiões metropolitanas de São Paulo, Porto Alegre, Recife, Salvador, Curitiba, Belém e Fortaleza. No ano seguinte, foi criado o ente gestor da RMBH sob

a forma de uma autarquia estadual, a Superintendência de Desenvolvimento da Região Metropolitana de Belo Horizonte – PLAMBEL. Apesar do importante aparato técnico levantado pela autarquia e da rica experiência de planejamento integrado, a prática vigente à essa época caracterizava-se pelo excessivo centralismo e autoritarismo, não abrindo espaço para a participação efetiva dos municípios nem da sociedade civil (RMBH, 2021). Esse tipo de política urbana nacional centralizada e pautada na tecnocracia não participativa encontrava respaldo no governo militar, que havia tomado o poder em 1964.

Consonante aos parâmetros estabelecidos pela PLAMBEL, surgiu a primeira lei de uso e ocupação do solo de Belo Horizonte, a Lei nº 2662 de 1976. Baseada em um modelo rádio-concêntrico, a lei dotava a área central da capital de maiores coeficientes de ocupação e diversidade de usos que o restante da cidade. A divisão do território partia de premissas funcionalistas e racionais, com a criação de zonas residenciais, comerciais, industriais, setores especiais, de expansão urbana e de uso especial (BELO HORIZONTE, 1976).

No Barreiro, a proposta identificava uma centralidade em consolidação, classificada em áreas de zoneamento comercial no Barreiro de Baixo, nas proximidades da siderúrgica Mannesmann, com zonas de uso residencial multifamiliar vertical em seu entorno imediato. O que se tinha no território até o momento era uma ocupação majoritariamente unifamiliar de até dois pavimentos, sendo possível observar, portanto, um desejo do Poder Público de adensar a região ainda mais, com empreendimentos multifamiliares que acabaram por não se consolidar. O restante do Barreiro se definia, em geral, como de uso residencial, à exceção de algumas vias classificadas como corredores comerciais e da V&M, demarcada como zona industrial.



Figura 16 - Rua Visconde de Ibituruna, Barreiro de Baixo, 1972. Fonte: APCBH.

No final da década de 1970, foi inaugurado um importante elemento articulador entre as regiões do Barreiro e o Eldorado, passando pela Cidade Industrial. As avenidas Olinto Meireles e Tito Fulgêncio foram conectadas através de um viaduto que vencia as barreiras impostas pela linha férrea. O viaduto foi construído a partir de uma parceria entre a Rede Ferroviária Federal e a Prefeitura de Belo Horizonte (SOUZA, 1986). A melhoria da conexão teve papel relevante na

intensificação da conurbação entre esses territórios e na consolidação da Avenida Tito Fulgêncio como via de caráter comercial e industrial.



Figura 17 - Viaduto do Barreiro. Ao fundo, parte das instalações da Vallourec & Mannesmann.
Fonte: Barreiro - 130 anos.

Também marca a década de 1970 uma série de conflitos ambientais causados pela expansão industrial no meio urbano. A Prefeitura de Contagem se vê diante de impasses com as empresas instaladas na Cidade Industrial, que passam a enfrentar uma enorme pressão por parte da população em decorrência da poluição excessiva gerada pelas fábricas. Nesse momento, apesar de representar a maior produção industrial do estado, o distrito industrial escancarou uma dura realidade: o ônus do progresso recaía especialmente sobre os mais pobres (SILVA, 2018). Após a mobilização popular, foram estabelecidos prazos e exigências pelo Poder Público em uma tentativa de minimizar os impactos negativos gerados pela industrialização.

Além desses conflitos, ocorria uma crise no sistema fordista de regulação e a estruturação de um modelo baseado no toyotismo, com parâmetros que procuravam se adequar à lógica do mercado de maneira flexibilizada. De acordo com Harvey (2002), a flexibilidade, ao contrário da rigidez imposta pelo fordismo, faz com que surjam novos setores na economia, provocando mudanças nos conjuntos industriais, que passam a ser baseados em outras formas de organização. Nesse sentido, nesse processo de reestruturação produtiva, algumas fábricas da Cidade Industrial encerraram suas atividades ao longo dos anos 1980 e 1990, como a Cia de Cimento Portland Itaú.

A partir da década de 1980, a indústria passou a ser menos representativa, com um significativo crescimento do setor de serviços no município de Contagem. Iniciava-se um processo, que se estende até os dias atuais, de esvaziamento do distrito industrial e de uma progressiva ocupação desse lugar por atividades relacionadas ao setor de comércio e serviços. O mesmo passou a ocorrer em toda a Região Metropolitana, que observou maiores índices de empregos no setor de serviços de consumo coletivo e serviços de apoio às atividades econômicas.

Em 1985, foi aprovada a nova Lei de Uso e Ocupação do Solo de Belo Horizonte, a Lei nº 4034. Apesar de se tratar de uma nova lei, pautava-se nos mesmos conceitos e fundamentos funcionais da lei anterior, apresentando pequenas

alterações e sendo considerada por muitos apenas uma espécie de revisão da lei (FREITAS, 1996). Para o Barreiro, a lei apresentava uma intenção de verticalização da área comercial, o que acabou por não acontecer.

Ainda que se observe na história da RMBH uma priorização excessiva do transporte rodoviário, com ênfase na implementação de vias expressas — tais quais a Via Expressa em Contagem e a Via do Minério em Belo Horizonte — e o privilégio do transporte individual, teve início em 1986 a operação comercial do metrô de Belo Horizonte, com seis estações e uma linha com extensão de 10,8 km, que interligava, inicialmente, Eldorado (Contagem) e Lagoinha (Belo Horizonte). O projeto foi desenvolvido no fim da década de 1970, quando o Grupo Executivo de Integração da Política de Transportes (GEIPOT) ficou responsável por desenvolver uma proposta que equacionasse o estrangulamento da capacidade de transporte de cargas ferroviárias, eliminasse as passagens de nível no meio urbano cortado pela linha férrea e melhorasse o transporte ferroviário de passageiros (GEIPOT, 1980).

O princípio da proposta era o de implantar um sistema de transporte urbano sobre trilhos com características metroriárias que atendesse à população da área de influência direta e indireta das linhas já existentes da RFFSA — com o objetivo principal de reduzir os custos de implantação do sistema. Com as obras iniciadas em 1981, o projeto original previa uma ligação entre Betim, a oeste, e o Matadouro, a nordeste de Belo Horizonte, com um ramal para o Barreiro, a sudoeste, totalizando 57,5 km de extensão. As escolhas do traçado e das estações basearam-se, portanto, na pré-existência do leito ferroviário de utilização majoritária para o transporte de cargas e na demanda observada nas localidades da RMBH.

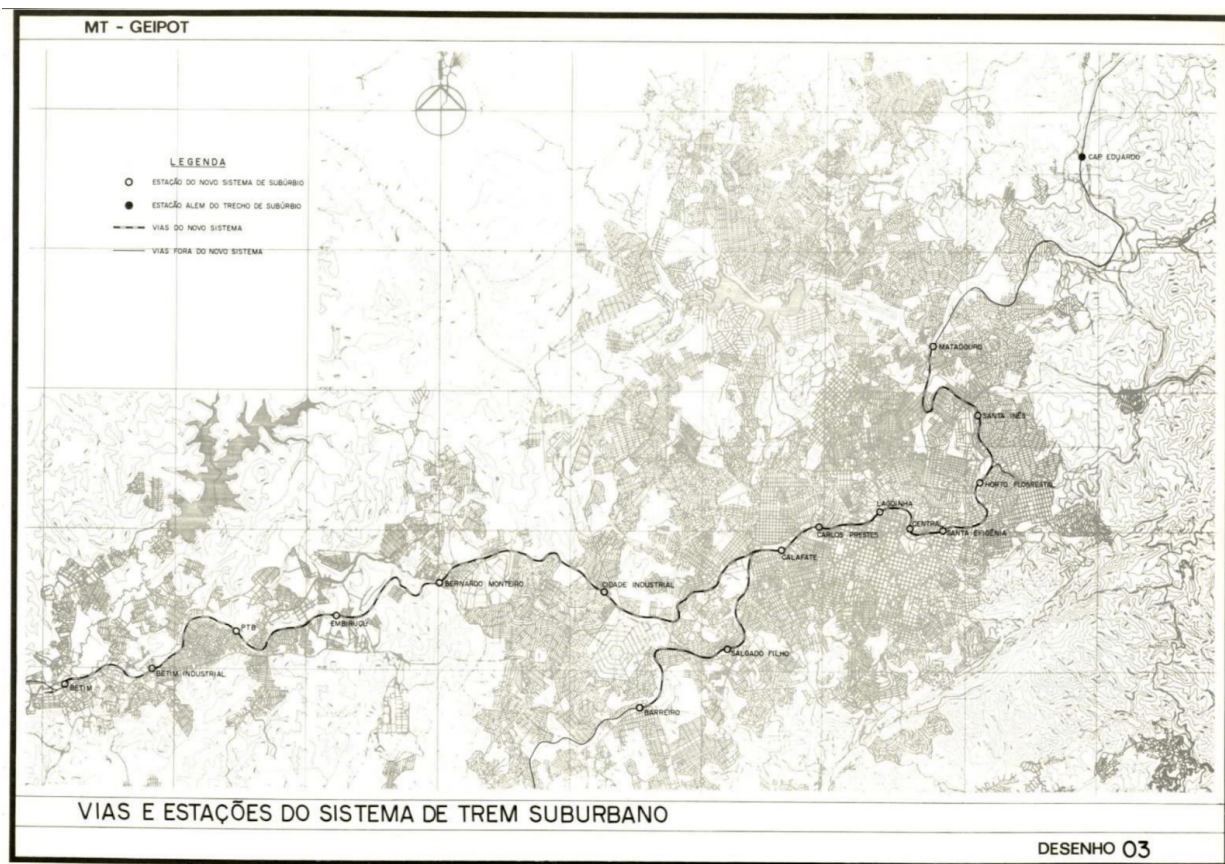


Figura 18 - Rede base de implantação do Trem Metropolitano da RMBH em 1980. Fonte: GEIPOI, 1980.

Em razão de déficits orçamentários e da desmobilização das frentes de serviços, as obras da proposta completa foram adiadas até 1991 e, quando retomadas, passaram por revisões que constataram crescimento expressivo no vetor norte da cidade, o que provocou grandes alterações no projeto inicial (CBTU, 2020). Os trechos que interligariam Betim ao Eldorado e Barreiro ao Calafate foram postergados, dando lugar à extensão do metrô até a zona norte. A execução das obras do ramal Barreiro-Calafate chegou a ser iniciada em 1998, mas foi paralisada em 2004, devido ao contingenciamento orçamentário e suspensão dos projetos funcionais de ampliação do sistema. Desde então, o trecho não teve obras retomadas (CBTU, 2020). Em 1989, três anos após o início das operações comerciais da linha 1 do metrô, foram encerradas as atividades do trem de subúrbio que atendia à Estação Ferroviária do Barreiro. Além do sucateamento sofrido pelos trens suburbanos ao longo dos anos anteriores, a priorização do transporte rodoviário e a preferência política pelo ônibus como meio de transporte coletivo faziam com que a população optasse por se locomover de ônibus pela cidade, resultando em números de passageiros muito baixos nos últimos anos de funcionamento da estação (GORNÍ, 2003). As obras para adequação das linhas férreas para a circulação do metrô, por outro lado, impossibilitaram o trajeto percorrido até a região do Matadouro.

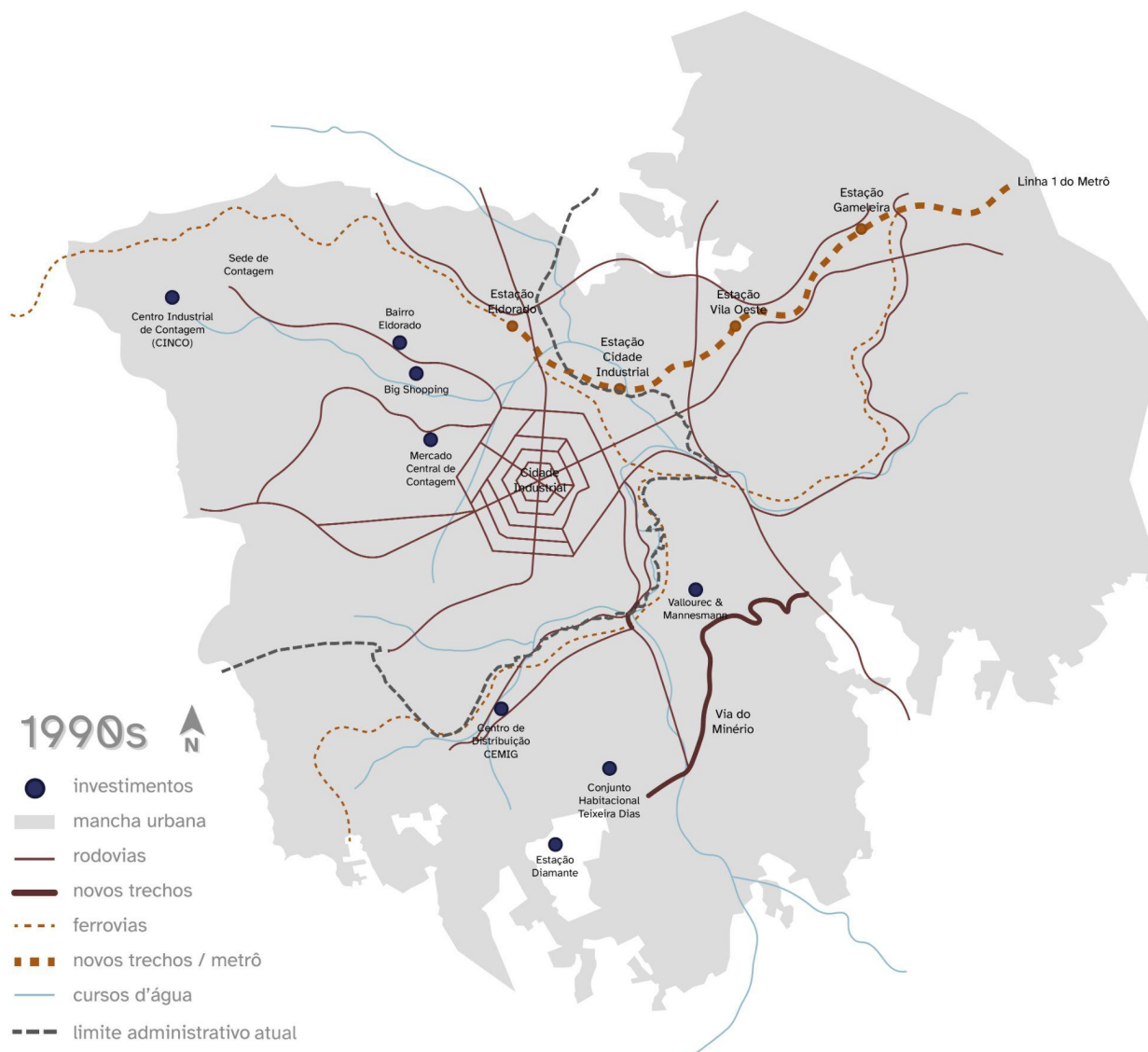


Figura 19 - Diagrama de ocupação na década de 1990. Fonte: Elaborado pela autora.

Na década de 1990, a municipalização das políticas públicas colocavam o planejamento urbano municipal como agente direcionador e potencializador das transformações no espaço. Isso aconteceu em um período marcado por uma quebra de paradigmas trazidos pelo fim do regime militar em 1985 e pela promulgação da Constituição Federal em 1988. Com ela, tornava-se obrigatória a figura do Plano Diretor para as cidades com mais de vinte mil habitantes. Em Belo Horizonte, depois da instituição da Lei Orgânica Municipal (1990), surgiu a primeira proposta de Plano Diretor para a cidade, nomeada de “BH 2010”. A proposta se fundamentava na idealização e homogeneização da cidade, tendo como principal referência o antigo Plano de Desenvolvimento Integrado Econômico e Social da RMBH, de 1975 (FREITAS, 1996).

O plano tinha como ideia a desconcentração e descentralização a partir do fortalecimento de centralidades. Apesar disso, tinha como menor escala de planejamento as nove regiões administrativas da cidade, o que tornava as especificidades de cada lugar pouco importantes no processo de tomada de

decisões. Para o Barreiro, foi proposta uma área classificada como Zona de Centro Regional, no Barreiro de Baixo — centralidade já reconhecida. Não tendo sido aprovada na Câmara Municipal, a proposta desempenhou papel significativo na retomada do pensamento sobre a questão urbana, coletando e apresentando diagnósticos importantes (FREITAS, 1996).

Em Contagem, o instrumento do Plano Diretor foi instituído em 1995. O documento reforçava o controle público no âmbito do consumo do espaço, em paralelo aos aspectos relacionados à produção (SOARES, 2011). O plano do município seguia uma abordagem metropolitana e buscava se alinhar às propostas dos municípios vizinhos. Um dos objetivos estabelecidos era a indução de uma rede de centros hierarquizada em âmbito municipal. Para isso, foram previstas intervenções nos principais centros da cidade, de modo a conectá-los e potencializá-los. A Cidade Industrial (como reforço do centro industrial) e o Eldorado (como centro de comércio e serviços a ser expandido) eram duas dessas centralidades.

Dessa forma, o sistema viário e de transportes foi utilizado como catalisador desse fortalecimento, tendo sido criados também incentivos tributários para atividades terciárias e um zoneamento que desse suporte à vida cotidiana e à diversificação econômica de Contagem. Um exemplo disso foi a instituição do zoneamento proposto para a Cidade Industrial em sua maioria, a Zona de Usos Incômodos (ZUI), mais flexível, permitindo a ocupação do território por atividades econômicas variadas, não restritas à produção industrial (CONTAGEM, 1995).

Em 1996, foi apresentado o novo Plano Diretor de Belo Horizonte, elaborado a partir de 1993. Ao contrário das propostas anteriores, o plano passou por um processo de preparação sob supervisão e coordenação da Secretaria Municipal de Planejamento, com envolvimento de vários órgãos e partes interessadas em suas etapas de elaboração (FREITAS, 1996). O produto final, portanto, foi resultado de uma negociação mais democrática. Em 1995, foram desenvolvidos os chamados “estudos básicos” para a elaboração da Lei de Uso e Ocupação do Solo do novo plano. Sobre o Barreiro, o diagnóstico descreveu a região como “(...) completamente atípica, isolada pelo sistema viário, sem ligação direta com o centro de Belo Horizonte e separada da Região Oeste pelo Anel Rodoviário, com população operária — é outra cidade” (BELO HORIZONTE, 1995).

O estudo também indicava a centralidade do Barreiro de Baixo como a única área disposta de comércio e serviços consistentes na região. A inexpressividade dos demais centros, de acordo com o estudo, dava-se em razão da ampla implantação de conjuntos habitacionais de moradia social nos anos anteriores (BELO HORIZONTE, 1995). Destaca-se a divisão em cinco áreas desenvolvidas para a região, demonstrando uma preocupação em diagnosticar as microescalas do tecido urbano, compatível com a intenção de se distanciar dos princípios funcionalistas e fragmentadores que norteavam a política urbana dos últimos anos (FREITAS, 1996).

Na proposição para a região do Barreiro, o plano desconsiderava a centralidade já consolidada do Barreiro de Baixo, tendo-a classificado como Zona de Adensamento Preferencial (ZAP), em sua maioria, e como Zona de Adensamento Restrito (ZAR), dada a existência de nascentes e topografia pouco favorável em outras partes. Foram duas as revisões do Plano Diretor de 1996, uma em 2000 (Lei nº 8.137/00) e outra em 2010 (Lei nº 9.959/10), tendo a última vigorado até 2019, quando foi aprovado o novo plano diretor. Na revisão de 2010, foi estabelecida a Zona Central do Barreiro, indicando a centralidade já existente do Barreiro como

centro de polarização regional e possibilitando maior adensamento e mais permissividade de usos, além de maior verticalização. Apesar disso, o adensamento e a verticalização não se mostraram expressivos ao longo dos anos.

No mesmo ritmo de proposições legislativas e de planejamento urbano por parte do Poder Público a partir da segunda metade da década de 1990, emergem no território alguns importantes investimentos, tanto de caráter privado quanto de caráter público. No Eldorado, foi inaugurado em 1994 o primeiro shopping de Contagem, o Big Shopping, localizado na Avenida João César de Oliveira. Em 1997, no Barreiro, foi inaugurada a primeira estação de ônibus BHBUS⁵ de operação intermodal, a Estação Diamante. Com a estação, as linhas do sistema tradicional - Probus⁶ foram eliminadas e substituídas pelas linhas alimentadoras, que vão até ao terminal, de onde o passageiro embarca nas linhas troncais, que vão até ao hipercentro e aos pólos urbanos da cidade. A inauguração da Estação marcou o início do sistema BHBUS de reestruturação do transporte coletivo de Belo Horizonte (BHTRANS, 2010).



Figura 20 - Ônibus na Estação Diamante, década de 1990. Fonte: Wiki Ônibus BH.

⁵ O BHBUS é o Plano de Reestruturação do Sistema de Transporte Coletivo de Belo Horizonte, criado em 1997 pela BHTRANS para reestruturar e reorganizar o transporte público da capital mineira (BHTRANS, 2012).

⁶ O Probus - Programa de Transporte Público por Ônibus era o sistema de transportes principal implementado pela Metrobel em 1982 e que vigorou de forma primordial em Belo Horizonte até os anos 90 e na região metropolitana até os anos 2000. (BHTRANS, 2012).



Figura 21 - Terreno onde foi construído o Big Shopping. Fonte: Site Big Shopping.

Em 2002, resultado de uma Parceria Público Privada - PPP, foi inaugurada a Estação Barreiro, a maior estação de integração do BHBUS. Foi construída em razão da enorme demanda de deslocamento partindo do centro do Barreiro. A PPP permitiu que a empresa vencedora explorasse a parte superior da estação, tendo sido construído o Via Shopping. Além de diversas lojas e praça de alimentação, integram o espaço dois cartórios, duas universidades, duas clínicas médicas, uma Unidade de Atendimento Integrado (UAI Barreiro), duas agências bancárias, uma lotérica, um colégio, entre outros serviços que, ao longo dos anos, o fizeram uma importante referência da região.



Figura 22 - Instalações do Via Shopping / Estação BHBUS em 2014. Fonte: Jornal O Tempo.

No ano seguinte, onde antes se instalava a Cia de Cimento Itaú, foi inaugurado o Itaú Power Shopping, um complexo comercial que compreende hipermercados, lojas e shopping center. O empreendimento é considerado o principal catalisador do processo de modificação de uso do distrito, principalmente nas avenidas Babita Camargos e General David Sarnoff (SILVA, 2020).



Figura 23 - Comparação entre as instalações da Cia de Cimento Itaú e do Itaú Power Shopping.
Fonte: Minas e Silva, 2020.

Ao decorrer da década, outros empreendimentos de grande expressividade se instalaram na Cidade Industrial, sendo os principais exemplos o Só Marcas Outlet, o Hospital da Unimed e as faculdades Pitágoras e NOVA. A diversificação dos usos aumentou o dinamismo do distrito industrial, que passou e passa a se comportar cada vez mais como centralidade metropolitana. Sua localização próxima ao Eldorado, que se consolida como a principal e mais complexa centralidade do município, e a Belo Horizonte, faz com que o distrito, antes monofuncional, se torne uma região referencial de serviços regionais e/ou de maior porte (SILVA, 2020).

Em Contagem, um novo Plano Diretor entrou em vigor a partir de 2006. A Lei Complementar nº 33 trazia um importante diferencial em relação aos planos anteriores, o reconhecimento da necessidade de desenvolvimento de estratégias de gestão compartilhada para que o espaço municipal fosse capaz de se articular ao espaço regional. Depois de realizada a I Conferência de Política Urbana do Município, foram instituídos novos agentes no planejamento do município, tais quais a Política Municipal de Habitação Social, o Conselho Municipal de Política Urbana - COMPUR e o Sistema de Gestão Urbana Participativa, como estratégias para um planejamento mais democrático e participativo.

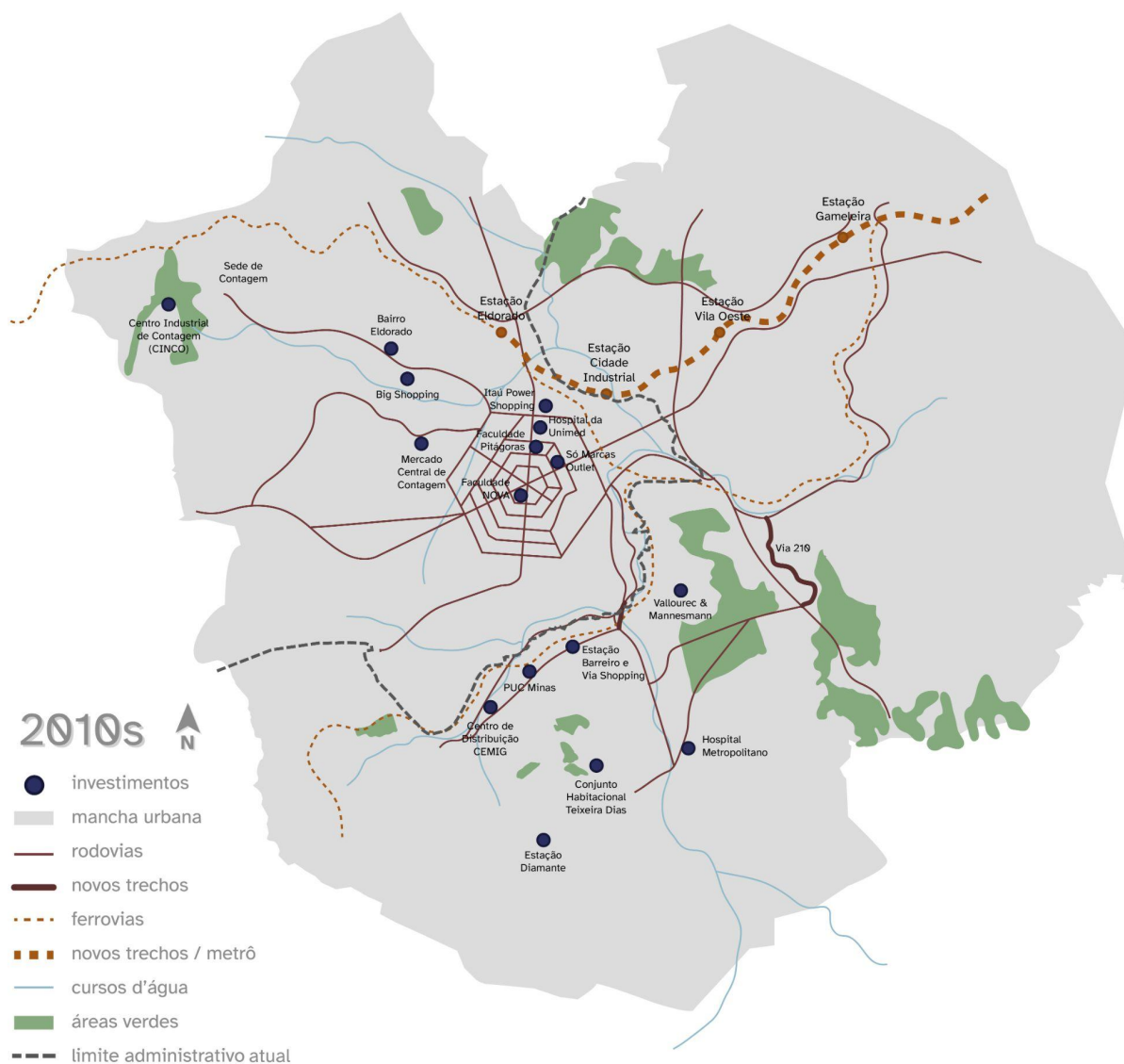


Figura 24 - Diagrama de ocupação na década de 2010. Fonte: Elaborado pela autora.

Na década de 2010, a gestão metropolitana ganhou ainda mais força. Em 2009, foi sancionada a Lei Complementar nº 107 (MINAS GERAIS, 2009), que criou e regulamentou as atribuições da Agência de Desenvolvimento da RMBH. Segundo o texto, a Agência RMBH é responsável pelo planejamento, assessoramento e regulação urbana, devendo buscar a viabilidade do desenvolvimento integrado da região metropolitana. Foi a partir daí que se configurou o PDDI-RMBH⁷, de responsabilidade da autarquia e ponto de partida para a investigação à qual se propõe o presente trabalho.

Em relação aos investimentos observados na década de 2010, destacam-se o viaduto que conecta as avenidas Olinto Meireles e Teresa Cristina, a Via 210, que facilita o acesso à Belo Horizonte a partir do Barreiro, uma vez que conecta a Via do Minério à Avenida Teresa Cristina e a implantação do Hospital Metropolitano Dr.

⁷ O Plano de Desenvolvimento Integrado da Região Metropolitana de Belo Horizonte (PDDI-RMBH) foi concluído em 2011 e trouxe junto dele uma série de questões a serem discutidas no âmbito regional, bem como programas e projetos de fortalecimento do planejamento metropolitano.

Célio de Castro na região do Barreiro, importante equipamento de saúde com capacidade e abrangência metropolitanas.

5. O TERRITÓRIO CONURBADO HOJE

A despeito de pertencerem a municípios distintos e de os planos municipais estabelecerem pouca interface entre Barreiro, Cidade Industrial e Eldorado, o território constituído entre estas centralidades funciona hoje de maneira bastante articulada. Para tornar ainda mais evidente esse as dinâmicas urbanas que comuns neste espaço foi realizado um levantamento de linhas de ônibus que articulam este território.

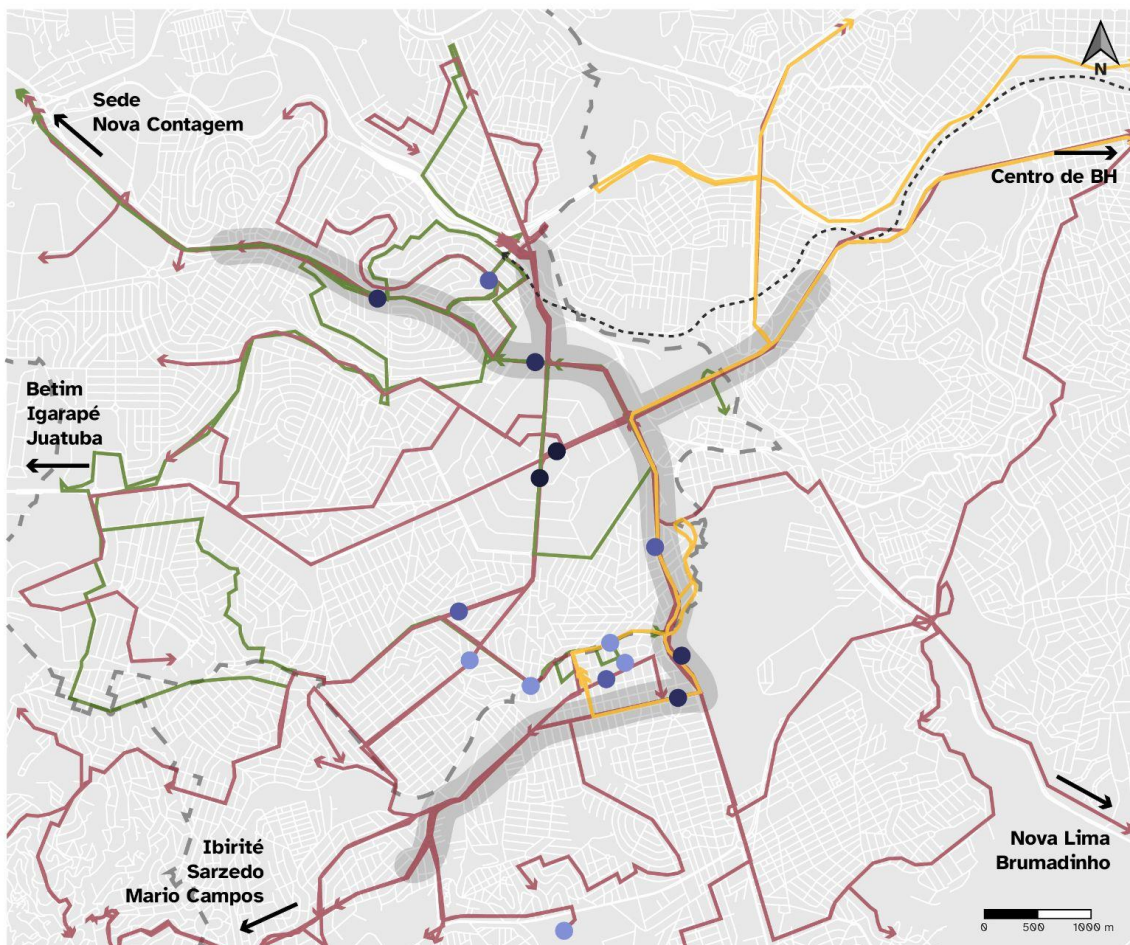
A Figura 25 apresenta uma síntese do mapeamento elaborado com base nos dados de oferta de linhas de ônibus da Transcon⁸ (do Município de Contagem), BHtrans⁹ (do Município de Belo Horizonte) e Seinfra¹⁰ (transporte coletivo metropolitano). O mapeamento foi elaborado a partir da seleção das avenidas com maior fluxo de pessoas e veículos — por meio da análise das tipologias de uso comercial e misto e, posteriormente, da detecção dos pontos de ônibus pelos quais passam mais linhas. Com o levantamento de origem e destino de cada uma das 213 linhas identificadas nos 15 pontos selecionados, constatou-se que mais de 40 linhas conectam, direta ou indiretamente, as centralidades do Barreiro, da Cidade Industrial e do Eldorado.

A análise visual do mapa (Figura 25) permite inferir que a quantidade de linhas metropolitanas que atravessam esse território é justificada pela demanda que se apresenta desde os municípios limítrofes a Contagem e Belo Horizonte, como Sarzedo, Ibirité e Betim, até à demanda de deslocamento entre a centralidade do Barreiro e a centralidade do Eldorado, passando pela Cidade Industrial. As mais de 40 linhas que conectam direta ou indiretamente esses territórios permitem afirmar que o processo de conurbação entre esses territórios é uma realidade resultante dos investimentos públicos e privados ao longo dos anos, bem como do processo de metropolização experimentado na Região Metropolitana de Belo Horizonte.

⁸ A Transcon — Autarquia Municipal de Trânsito e Transportes foi criada em 2006 e é responsável pela segurança e fluidez no trânsito viário da cidade de Contagem, além de assegurar a qualidade do transporte coletivo municipal. Faz também a gestão dos serviços de táxi, transporte escolar, o Sem Limite, a implantação e manutenção da sinalização semafórica e a operação do estacionamento rotativo (TRANSCON, 2021)

⁹ A BHTrans — Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte foi criada em 1991 e é responsável pelo planejamento da mobilidade urbana em consonância com as diretrizes gerais do planejamento urbano, pela gestão dos Contratos de Concessão do Serviço de Transporte Coletivo Convencional por Ônibus, pelo gerenciamento dos serviços de táxi, transporte escolar, transporte coletivo suplementar, além do trânsito e sistema viário, incluindo a implantação e manutenção da sinalização estatigráfica e semafórica e a operação do estacionamento rotativo (BHTRANS, 2021).

¹⁰ A Seinfra — Secretaria de Estado de Infraestrutura e Mobilidade é responsável por promover a melhoria contínua da mobilidade e da infraestrutura pública do Estado para ampliar o acesso da sociedade a bens e serviços e contribuir com o desenvolvimento de Minas Gerais (SEINFRA, 2019)..



pontos de ônibus

- 01 a 10 linhas
- 11 a 25 linhas
- 26 a 45 linhas
- 46 a 76 linhas

linhas de ônibus

- transcon | municipal
- bhtrans | municipal
- seinfra | metropolitana
- trajetos viários mais solicitados

- - - limite municipal
- linha 1 do metrô CBTU

Figura 25 - Mapeamento de mobilidade por transporte público rodoviário entre as centralidades do Barreiro, Cidade Industrial e Eldorado. Fonte: Elaborado pela autora, 2021.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao analisar os processos de ocupação das centralidades investigadas neste trabalho, pode-se dizer que, ainda que tenham se formado a partir de eventos distintos — tendo a instalação da Cidade Industrial como acontecimento aglutinador das dinâmicas —, a articulação entre elas vem sendo explorada e apropriada não somente pelos interesses públicos e privados, mas por uma tendência urbana de conexão e complementação que se dá entre os espaços. A partir do processo de metropolização da região de Belo Horizonte, o aumento do fluxo de pessoas, mercadorias e informações fez com que o território se tornasse cada vez mais integrado. Isso se evidencia nas características do tecido urbano que forma as centralidades e as conecta. A investigação da articulação entre esses territórios se

justifica, portanto, justamente no desejo de compreender os impactos locais provocados por medidas tomadas em âmbito regional. Nesse sentido, a existência de um planejamento metropolitano que oriente e conduza esse processo aparece como fundamental. No panorama histórico apresentado aqui, ficam evidentes as repercussões a nível local causadas pelos eventos que marcaram a formação e consolidação dos subcentros metropolitanos Barreiro, Eldorado e Cidade Industrial.

REFERÊNCIAS

ANDRADE, Luciana Teixeira; MENDONÇA, Jupira Gomes; DINIZ, Alexandre Magno Alves. Belo Horizonte: transformações na ordem urbana. Rio de Janeiro : Letra Capital, 2015.

BARRETO, Abílio. Belo Horizonte; memória histórica e descritiva; história média; planejamento, estudo; construção e inauguração da nova capital (1893 - 1898). Belo Horizonte: Rex, 1939.

BELO HORIZONTE, Plano Diretor. Lei de Uso e Ocupação do Solo — Estudos Básicos. Belo Horizonte: Prefeitura Municipal, 2005.

BELO HORIZONTE, Câmara Municipal. Lei 6936/95 | Lei nº 6936, de 16 de agosto de 1995. Disponível em: <<http://cm-belo-horizonte.jusbrasil.com.br/>>. Acesso em 26 de Julho de 2021.

BERNARDES, Brenda Melo. O Bairro Cidade Jardim Eldorado: Contagem sob uma perspectiva da sustentabilidade urbana. Orientador: Maria Luiza de Castro. 2013. Monografia (Especialização) - Escola de Arquitetura, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2013.

BOLSONARO assina decreto que coloca linha 2 do metrô de BH como prioridade nacional. G1 Minas, Belo Horizonte, 21/10/2020. Disponível em: <<https://g1.globo.com/mg/minas-gerais/noticia/2020/10/21/bolsonaro-assina-decreto-que-coloca-linha-2-do-metro-de-bh-como-prioridade-nacional.ghtml>>. Acesso em 26 de Junho de 2021.

CBTU. Companhia Brasileira de Trens Urbanos. Disponível em: <<https://www.cbtu.gov.br/index.php/pt/>>. Acesso em 26 de Junho de 2021.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE. Transporte & Desenvolvimento: Transporte metroferroviário de passageiros. Brasília: CNT, 2016. 146 p. Disponível em <<https://www.mobilize.org.br/>>. Acesso em 22 de Junho de 2021.

CONTAGEM. Mercado Central de Contagem. Disponível em: <<https://mercadocentral.contagem.br/o-mercado/>>. Acesso em 20/08/2021.

CONTAGEM. Prefeitura Municipal. Secretaria Municipal de Educação e Cultura. Atlas Escolar, Histórico, Geográfico e Cultural do Município de Contagem. Contagem: Prefeitura Municipal, 2009.

CURRAL DEL REY. Benéficos ou Malditos? Os ramais férreos na história de Belo Horizonte. Disponível em: <<http://curraldelrei.blogspot.com/2012/05/beneficos-ou-malditos-os-ramais-ferreos.html>>. Acesso em 15/08/2021.

DINIZ, Alexandre; MENDONÇA, Jupira. Nota metodológica: configuração dos vetores de expansão da RMBH. In: ANDRADE, Luciana Teixeira; MENDONÇA, Jupira Gomes; DINIZ, Alexandre Magno Alves. Belo Horizonte: transformações na ordem urbana. Rio de Janeiro : Letra Capital, 2015.

EFCB. A Eletrificação da Estrada de Ferro Central do Brasil. Disponível em: <<http://www.tsfr.org/~efbrazil/electro/efcb.html#bh>>. Acesso em 20/05/2021.

ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS DO BRASIL. Estação de Ferrugem, Minas Gerais, Linha do Paraopeba. Disponível em: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/efcb_mg_paraopeba/ferrugem.htm>. Acesso em 15/08/2021.

ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS DO BRASIL. Estação do Barreiro, Minas Gerais, Linha do Paraopeba. Disponível em: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/efcb_mg_paraopeba/barreiros.htm>. Acesso em 15/08/2021.

FIÚZA, Patrícia. Linha 2 do metrô economizaria 70 minutos por dia do morador de BH, se saísse do papel. G1 Minas, Belo Horizonte. 03/09/2020. Disponível em: <<https://g1.globo.com/mg/minas-gerais/noticia/2020/09/03/linha-2-do-metro-economizaria-70-minutos-por-dia-do-morador-de-bh-se-saísse-do-papel.ghtml>> Acesso em 20/08/21.

FREITAS, Jeanne Marie Ferreira. Perspectivas do planejamento urbano contemporâneo: reflexões a partir do caso de Belo Horizonte. Universidade Federal de Minas Gerais, Departamento de Geografia, 1996.

FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO – FJP. Impactos e perspectivas da reestruturação produtiva de centros industriais médios no Brasil. Contagem – MG como projeto – piloto. Belo Horizonte, 2002.

GOUVÊA, Ronaldo Guimarães. A questão metropolitana no Brasil. Rio de Janeiro: Ed. FGV, 2005.

HARVEY, David. A condição pós-moderna (11ª ed.). São Paulo: Edições Loyola. (Original publicado em 1989)

_____. Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015. Institui o Estatuto da Metrôpole, altera a Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, e dá outras providências.

_____. Lei nº 911, de 16 de abril de 1970. Cria o Centro Industrial de Contagem - CINCO e dá outras providências.

LEPETIT, Bernard. Por uma nova história urbana. São Paulo: EDUSP, 2016.

MELO, Renato. A implantação do Trem Metropolitano de Belo Horizonte – Um estudo das dificuldades institucionais e políticas da coordenação intergovernamental. Universidade Federal de Minas Gerais. Disponível em: <https://www.researchgate.net/publication/283463336_A_implantacao_do_Trem_Metropolitano_de_Belo_Horizonte_-_Um_estudo_das_dificuldades_institucionais_e_politicas_da_coordenacao_intergovernamental>. Acesso em 15/08/2021

MINAS E SILVA, Rayane. Da Reestruturação Produtiva à Reabilitação Urbana da Cidade Industrial de Contagem: Leitura Técnica e Crítica. Universidade Federal de Minas Gerais. Belo Horizonte, 2020.

MINAS GERAIS, 1941a. Decreto-Lei nº 770, de 20 de março de 1941. Declara de utilidade pública para fins de desapropriação, os terrenos onde deverá ser construído o parque industrial. [S. I.], 20 mar. 1941

MINAS GERAIS, 1941b. Decreto-Lei nº 778, de 19 de junho de 1941. DISPÕE SOBRE AFORAMENTO DOS TERRENOS DA CIDADE INDUSTRIAL. [S. I.], 19 jun. 1941

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. Estudo do trem de subúrbio da região metropolitana de Belo Horizonte. Concepção do sistema, 1980. Disponível em: <<http://www.bibliotecadigital.mg.gov.br/consulta/consultaDetalheDocumento.php?iCodDocumento=75818>>. Acesso em 15/08/2021.

MOTA, Thaís e FONSECA, Marcelo. Nova proposta para metrô de BH pode incluir entrega do Aeroporto Carlos Prates. O Tempo, Belo Horizonte, 03/02/2021. Disponível em: <<https://www.otempo.com.br/politica/nova-proposta-para-metro-de-bh-pode-incluir-entrega-do-aeroporto-carlos-prates-1.2443071>>. Acesso em 26 de Junho de 2021.

OBRAS de linha do metrô prometida há 20 anos em Belo Horizonte só devem sair do papel após 2021. G1 Minas, Belo Horizonte, 24/07/2020. Disponível em: <<https://g1.globo.com/mg/minas-gerais/noticia/2020/07/24/obras-de-linha-do-metro-prometida-ha-20-anos-em-belo-horizonte-so-devem-sair-do-papel-apos-2021.ghtml>>. Acesso em 26 de Junho de 2021.

PREFEITURA DE BELO HORIZONTE. Plano de Mobilidade de Belo Horizonte - Planmob-BH. Belo Horizonte, 2021. Disponível em: <<https://prefeitura.pbh.gov.br/bhtrans/informacoes/planmob-bh/apresentacao>>. Acesso em 26 de Junho de 2021.

REVEL, Jacques. Micro-história, macro-história: o que as variações de escala ajudam a pensar em um mundo globalizado. Rev. Bras. Educ., Rio de Janeiro, v. 15, n. 45, p. 434-444, Dec. 2010. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.1590/S1413-24782010000300003>. Acesso em: Maio de 2020.

RMBH. 34 Municípios e uma Realidade. Disponível em: <<http://www.rmbh.org.br/mzrmbh/pt-br/content/34-munic%C3%ADpios-e-uma-realidade.htm>>. Acesso em 17/08/2021.

SOARES, Rafael Santiago. A reestruturação da economia e do espaço social de Contagem/MG e as novas formas de atuação do Estado local:: contradições e possibilidades de um processo em curso. 2011. 185 f. Dissertação (Mestrado) - Geografia, Instituto de Geociências da UFMG, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2011.

SOUZA, Antônio Augusto de. Barreiro: 130 anos de História, Da Argila ao Aço. Belo Horizonte, 1986.

TEIXEIRA, Raquel Oliveira Santos. "A gente tem que falar aquilo que a gente tem que provar": a geopolítica do risco e a produção do sofrimento social na luta dos moradores do bairro camargos em belo horizonte - mg. 2014. 323 f. Tese (Doutorado) - Curso de Sociologia, Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2014.

WIKI ÔNIBUS BH. Probus. Disponível em:
<<https://onibusbh.fandom.com/pt-br/wiki/Probus>>. Acesso em 20/08/2021.