



**UNIVERSIDADE FEDERAL DE OURO PRETO**  
**ESCOLA DE MINAS**  
**ARQUITETURA E URBANISMO**



**ANA CAROLINA BARBOSA SILVA**

**HISTÓRIA URBANA DE PEDRO LEOPOLDO/MG:  
DESENVOLVIMENTO URBANO E IMPACTOS ADVINDOS DA SUA  
INSERÇÃO NA REGIÃO METROPOLITANA DE BELO HORIZONTE**

**OURO PRETO**

**2023**

ANA CAROLINA BARBOSA SILVA

**HISTÓRIA URBANA DE PEDRO LEOPOLDO/MG:  
DESENVOLVIMENTO URBANO E IMPACTOS ADVINDOS DA SUA  
INSERÇÃO NA REGIÃO METROPOLITANA DE BELO HORIZONTE**

Trabalho Final de Graduação  
apresentado no curso de  
Arquitetura e Urbanismo da  
Universidade Federal de Ouro  
Preto, como requisito parcial para  
obtenção do grau de Bacharel em  
Arquitetura e Urbanismo

Orientadora: Profa. Liliane Sayegh

OURO PRETO

2023



## FOLHA DE APROVAÇÃO

Ana Carolina Barbosa Silva

### História Urbana de Pedro Leopoldo: desenvolvimento urbano e impactos advindos da sua inserção na região metropolitana de Belo Horizonte

Monografia apresentada ao Curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Ouro Preto como requisito parcial para obtenção do título de arquiteta e urbanista.

Aprovada em 22 de março de 2023

#### Membros da banca

Doutora Liliane Márcia Lucas Sayegh- Orientador(a) (Universidade Federal de Ouro Preto)  
Doutora Patrícia Thomé Junqueira Schettino - (Universidade Federal de Ouro Preto)  
Doutora Camila Benezath Rodrigues Ferraz - (Prefeitura Municipal de Vitória)

Liliane Márcia Lucas Sayegh, orientadora do trabalho, aprovou a versão final e autorizou seu depósito na Biblioteca Digital de Trabalhos de Conclusão de Curso da UFOP em 22/03/2023



Documento assinado eletronicamente por **Patrícia Thome Junqueira Schettino, COORDENADOR(A) DE CURSO DE ARQUITETURA E URBANISMO**, em 28/11/2023, às 13:02, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site [http://sei.ufop.br/sei/controlador\\_externo.php?acao=documento\\_conferir&id\\_orgao\\_acesso\\_externo=0](http://sei.ufop.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0), informando o código verificador **0632103** e o código CRC **E8FC6642**.

## **RESUMO**

Esta pesquisa apresenta um estudo sobre a cidade de Pedro Leopoldo, localizada na região metropolitana de Belo Horizonte. Busca-se demonstrar como o município se originou, bem como ocorreu seu desenvolvimento ao longo do tempo, associando tal processo à metropolização de Belo Horizonte. Para tanto, o trabalho faz uma reflexão a partir de pesquisas bibliográficas, revisão da literatura e análise crítica das questões abordadas, buscando compreender a historicidade de Pedro Leopoldo. Através do estudo foi possível identificar fragmentos da história urbana local e compreender a relevância dos acontecimentos urbanos contemporâneos para a referida cidade.

Palavras-Chave: Pedro Leopoldo. Região Metropolitana de Belo Horizonte. Vetor Norte.

## **ABSTRACT**

This research presents a study of the city of Pedro Leopoldo, located in the metropolitan region of Belo Horizonte. The aim is to show how the municipality originated, as well as its development over time, associating this process with the metropolization of Belo Horizonte. To this end, the work reflects on bibliographical research, literature review and critical analysis of the issues addressed, seeking to understand the historicity of Pedro Leopoldo. Through the study, it was possible to identify fragments of local urban history and understand the relevance of contemporary urban events for the city.

Key words: Pedro Leopoldo. Região Metropolitana de Belo Horizonte. Vetor Norte.

## SUMÁRIO

<b>1. APRESENTAÇÃO .....</b>	<b>7</b>
<b>2. INTRODUÇÃO .....</b>	<b>8</b>
<b>3. DESENVOLVIMENTO URBANO DE PEDRO LEOPOLDO: PERÍODO PRÉ-METROPOLITANO .....</b>	<b>11</b>
<b>4. A RMBH E SUA RELAÇÃO COM PEDRO LEOPOLDO .....</b>	<b>31</b>
<b>5. CONSIDERAÇÕES FINAIS .....</b>	<b>43</b>
<b>6. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS .....</b>	<b>44</b>

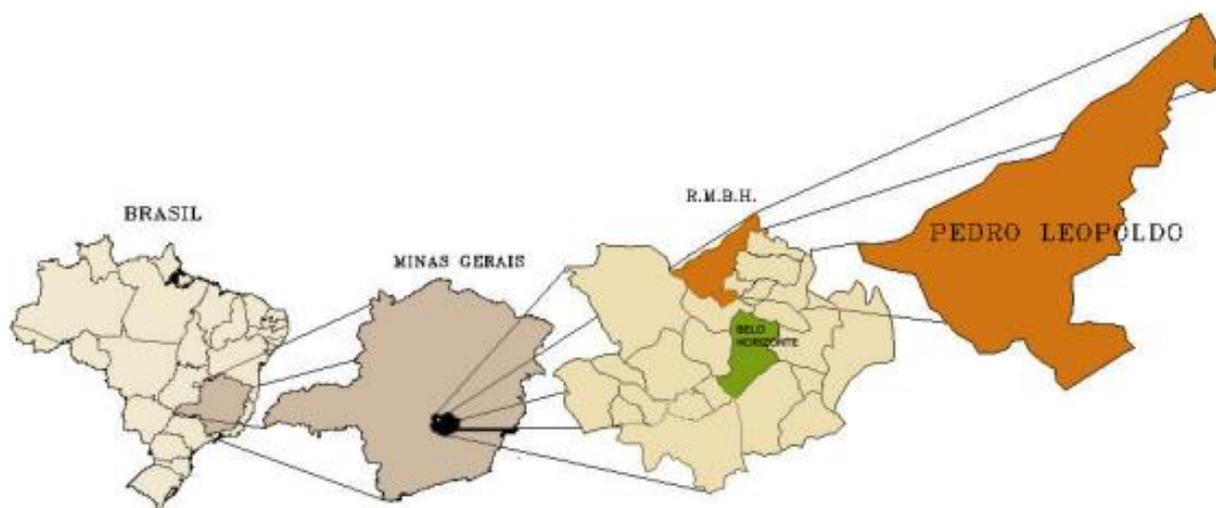
## **1 APRESENTAÇÃO**

Como uma Pedro-leopoldense, sempre me senti influenciada pela capital mineira, tanto no meu dia a dia quanto em mudanças vistas em minha cidade. Belo Horizonte fica por volta de 40 km de distância de Pedro Leopoldo, sendo referência em educação, emprego, compras e lazer para ao município. Muitas pessoas da cidade, incluindo meus familiares, são obrigados a fazer o trajeto Pedro Leopoldo X Belo Horizonte diariamente em função das oportunidades de trabalho da metrópole mineira. Como apenas vivenciei o período posterior à criação da Região Metropolitana de Belo Horizonte, percebi que talvez esse tenha sido um marco significativo para a cidade. Assim cresceu meu interesse em compreender a origem desse processo, Considerando minha vivência pessoal e meu interesse advindo da formação no curso de Arquitetura e Urbanismo, para compreender a história de desenvolvimento do município e sua relação com a capital metropolitana.

## 2 INTRODUÇÃO

A cidade de Pedro Leopoldo compõe a Região Metropolitana de Belo Horizonte (RMBH) desde de que a mesma foi criada em 1973, mas possuiu história anterior a esse marco. Local que possuiu sítios arqueológicos pré-coloniais<sup>1</sup>, mas também desenvolvimento urbano relacionado à industrialização, a localidade tornou-se município somente em 1926. Localizada a 40km ao norte da capital mineira, a cidade faz divisão com os municípios de Matozinhos, Esmeraldas, Ribeirão das Neves, Confins, São José da Lapa, Vespasiano, Lagoa Santa e Jaboticatubas. Ao integrar-se à RMBH a partir da década de 1970, Pedro Leopoldo se juntou aos outros 13 municípios que compõem a região metropolitana (Belo Horizonte, Betim, Caeté, Contagem, Ibirité, Lagoa Santa, Nova Lima, Raposos, Ribeirão das Neves, Rio Acima, Sabará, Santa Luzia e Vespasiano) desde sua criação e, com esse cenário, a cidade passou a ser impactada em seu desenvolvimento.

Mapa 01 – Localização de Pedro Leopoldo



Fonte: MOURA, 2002

<sup>1</sup> De acordo com o IPHAN, sítios arqueológicos são locais onde se encontram vestígios positivos de ocupação humana. Pré-Coloniais são sítios arqueológicos deixados por populações ameríndias que ocupavam o território desde o início da ocupação humana, por volta de 12.000 mil anos atrás, antes da invasão colonial. O Cadastro Nacional de Sítios Arqueológicos CNSA/SGPA apresenta 32 sítios arqueológicos cadastrados que se localizam em Pedro Leopoldo/MG: Lapa do Sumidouro I; Lapa do Sumidouro II; Campinho Lapa do Carroção; Eucalipto; Lapa da Pia; Limeira; Mãe Rosa; Marciano; Samambaia I; Samambaia II; Samambaia III; Sítio do Engenho; Lapa Vermelha I; Lapa Vermelha I bis; Lapa Vermelha II; Lapa Vermelha IV; Lapa Vermelha VI; Lapa Vermelha Soleil; Lagoa Funda; Lapa do Baú; Carroção; Fazenda Tamboril; Ronaldo Nascimento; Abrigo Leste; Fazenda Ribeira; Fazenda da Salmoura I e II; Fazenda da Salmoura III e IV; Sumidouro - Lago S. do Rochedo; Valetão; Base; Baú. ( IPHAN, [s.d.]).

Cidades como Betim/MG e Contagem/MG possuem conurbação com Belo Horizonte, e também estão inseridas em sua Região Metropolitana (RMBH) desde 1973. São cidades conhecidas pelo desenvolvimento urbano local, uma vez que são, simultaneamente, grandes polos industriais e rotas de escoamento da produção regional. Não é o caso de Pedro Leopoldo. Conforme mencionado, embora a referida cidade integre também a RMBH, essa não se constituiu como polo ou rota de fluxo industrial e sequer estabeleceu um processo de conurbação com Belo Horizonte.

Compreende-se, as cidades, os aeroportos, as indústrias, e outros elementos que influenciam na dinâmica urbana, como “formas”, e todo o processo que está nelas circunscrito, como “funções” (SAQUET, 2008). Assim, é possível assimilar tais conceitos ao processo de desenvolvimento relacionado ao Vetor Norte da Região Metropolitana de Belo Horizonte, cujo Estado e iniciativa privada foram os grandes catalisadores de mudanças socioespaciais nesse território. Tal panorama pode ser observado por meio do estabelecimento de ações planificadoras que foram concretizadas no Vetor Norte, abrangendo planos e projetos de desenvolvimento de infraestrutura, de requalificação e desenvolvimento urbano que geraram efeitos em toda RMBH, como também em Pedro Leopoldo.

O presente trabalho parte então dos elementos apresentados para buscar entender como o processo de metropolização impactou o desenvolvimento de Pedro Leopoldo. Para tal, propõe-se realizar uma análise do processo histórico de desenvolvimento da cidade em paralelo à metropolização de Belo Horizonte (considerando que são processos associados), com o intuito de compreender os motivos que levaram a inserção de Pedro Leopoldo na RMBH.

Deve ser ressaltado que, ao longo das investigações realizadas, constatou-se que quase inexitem estudos urbanos específicos sobre Pedro Leopoldo e, inclusive, faltam pesquisas para compreender sua história urbana (origens da cidade e de seu desenvolvimento inicial) – motivo pelo qual o trabalho acabou por se aprofundar também em tal questão. Assim, a investigação tem, portanto, o intuito de tentar contribuir para o preenchimento dessa lacuna sobre o histórico de desenvolvimento urbano de Pedro Leopoldo, podendo incentivar novas pesquisas sobre o tema. Além disso, o interesse pelo trabalho se justifica pelo fato de Pedro Leopoldo ser parte da minha vivência cotidiana, buscando entendimento da realidade local do lugar onde nasci e cresci.

A metodologia utilizada teve como instrumento principal a revisão de literatura atravessada pelo entendimento do espaço urbano. Assim, baseou-se principalmente na análise de fontes secundárias específicas sobre a cidade de Pedro Leopoldo e sobre o desenvolvimento

da RMBH, por meio de obras acadêmicas específicas, como: A Expansão Urbana de Belo Horizonte e da Região Metropolitana de Belo Horizonte: o caso específico do município de Ribeirão das Neves (SOUZA, 2008); Impactos da construção da Linha Verde e do Rodoanel no município de Pedro Leopoldo (FREITAS, 2008); entre outros estudos, além de artigos, dissertações e teses, bem como dados e pesquisas do poder público municipal e metropolitano de Belo Horizonte, como o Diagnóstico Situacional do Plano Diretor de Pedro Leopoldo (PRÓ-CITTÀ, 2014).

Procurou-se, primeiramente, seguir em direção ao entendimento dos marcos temporais no desenvolvimento da cidade de Pedro Leopoldo, para criar uma narrativa histórica a fim de compreender como tais marcos afetaram diversos âmbitos urbanos. Em seguida, buscou-se compreender o contexto de inserção da cidade na RMBH.

Assim, pesquisa apresenta, no capítulo 3, contribuições para a história urbana da cidade de Pedro Leopoldo na fase que antecede sua inserção na região metropolitana de BH. Nesse capítulo, procurou-se construir um arcabouço cronológico do desenvolvimento urbano local por meio de fontes secundárias no campo historiográfico. Em seguida, o capítulo 4 tenta compreender o processo da criação da Região Metropolitana de Belo Horizonte e a anexação de Pedro Leopoldo nesse território, além de expor projetos futuros que irão impactar a cidade. Além de entender que também ocorrem Grandes Projetos Urbanos no Vetor Norte, que impactaram o município.

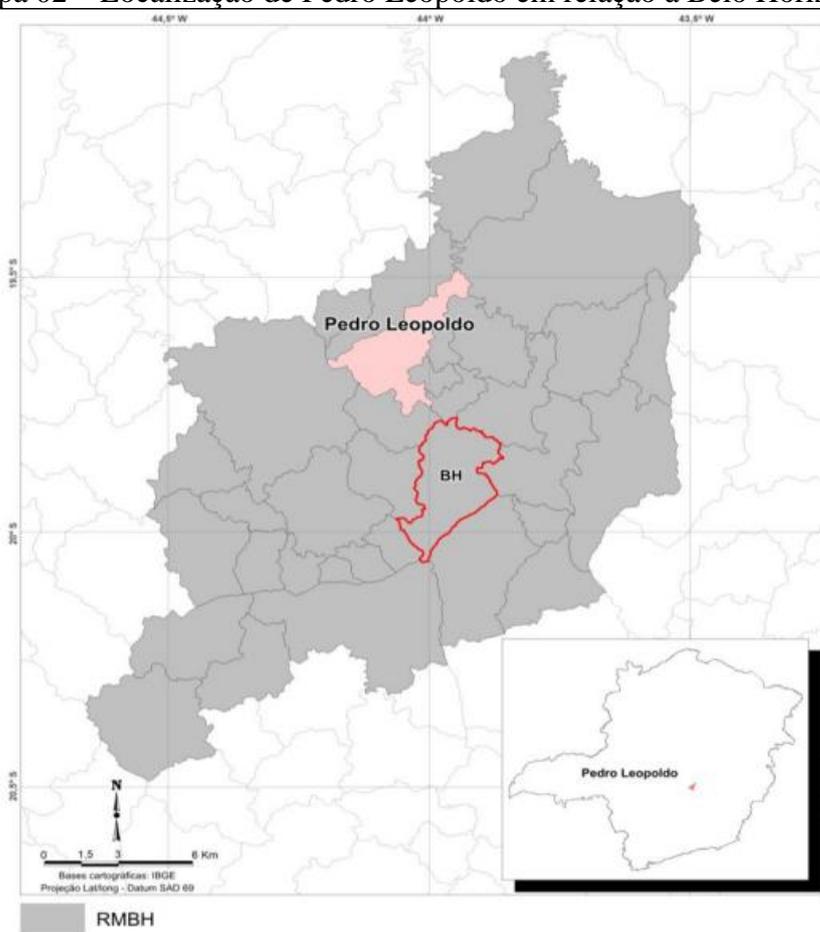
Por fim, nas Considerações Finais, serão retomadas o que foi exposto, entendendo como tais processos aconteceram e impactaram a cidade de Pedro Leopoldo, não buscando elaborar conclusões fechadas, mas para que assim possibilite releitura e diferentes visões, acerca de todo o processo relacionado.

### 3 - DESENVOLVIMENTO URBANO DE PEDRO LEOPOLDO: PERÍODO PRÉ-METROPOLITANO

A cidade de Pedro Leopoldo está localizada a cerca de 40km da capital mineira, e em 2022 comemorou os seus 98 anos de emancipação da cidade de Santa Luzia. A região possui, entretanto, ocupação humana pré-histórica, como pode ser revelado pelos estudos feitos a partir de seus diversos sítios de valor arqueológicos.<sup>2</sup>

O município se localiza em uma área abundantemente carstificada, composta principalmente por calcário, calco-xistos e filitos.<sup>3</sup> (COUTARD; KOHLER; JOURNAUX, 1978)

Mapa 02 – Localização de Pedro Leopoldo em relação à Belo Horizonte



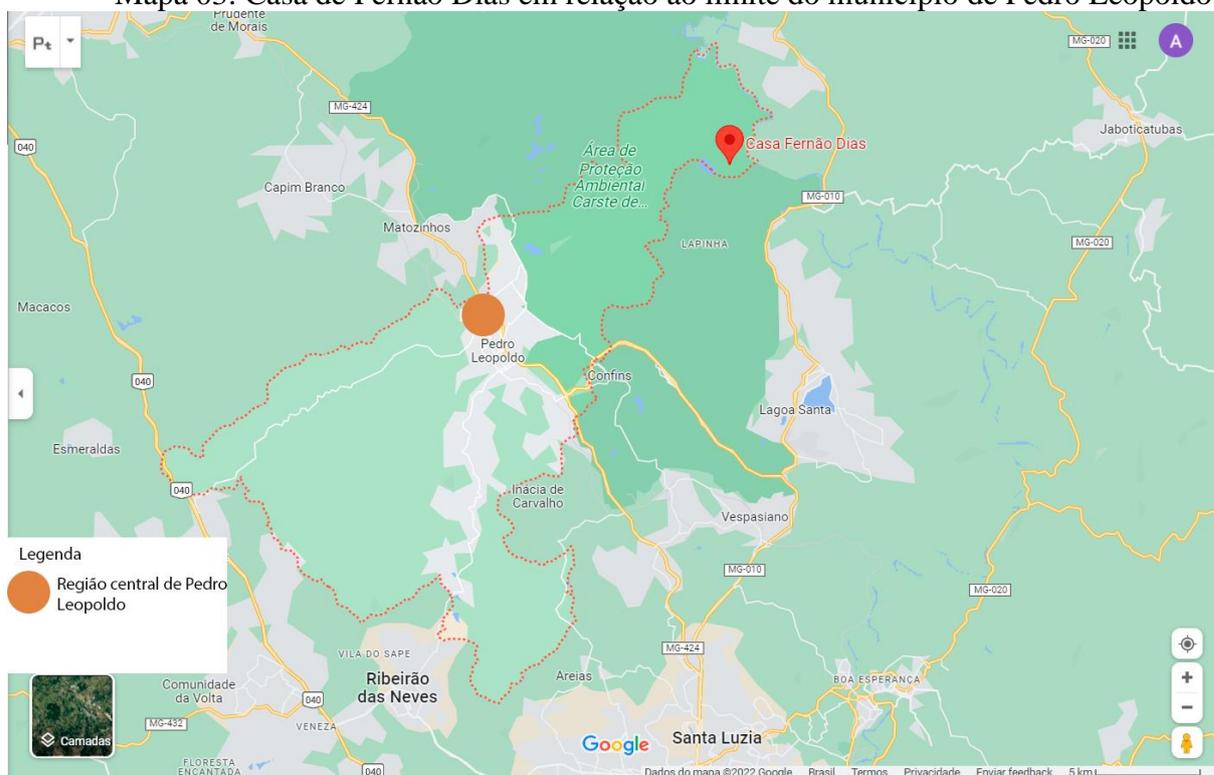
Fonte: PRÓ-CITTÀ, 2014

<sup>2</sup> Como prova a descoberta de Hominídeo da Lapa Vermelha IV, o fóssil humano mais antigo da população pré-histórica brasileira, conhecida como Luzia (CRISPIM, 2018), encontrada no sítio arqueológico Lapa Vermelha IV, localizada entre as cidades de Pedro Leopoldo e Confins. Estudos datam que Luzia viveu no local há mais de 11500 anos, constituindo-se como um importante indício de ocupações humanas na região. Os sítios arqueológicos da região estão entre os mais antigos já encontrados na América, sendo importantes locais para estudo das origens do Homo Sapiens (SIMÕES, 2020).

<sup>3</sup> “Em torno de Pedro Leopoldo, Matosinhos e Fidalgo, ao contrário, o calcário está presente em toda parte, o escoamento superficial é muito local – as valas e regos evoluem a sumidouros – e o essencial da drenagem é subterrâneo.” (COUTARD; KOHLER; JOURNAUX, 1978)

O estabelecimento urbano local costuma ser relacionado, na historiografia, às bandeiras chefiadas pelo paulista Fernão Dias, que após ter percorrido inúmeros locais que se tornaram polos mineradores no séc. XVIII em Minas Gerais, teria se instalado nas imediações, em local que ficou conhecido como Arraial do Sumidouro<sup>4</sup>. Assim, a casa de Fernão Dias, bem como a capela de N. S. do Rosário, erguidas ainda no final do séc. XVI, teriam sido pontos iniciais para o estabelecimento do Arraial, estabelecendo-se como referência para outros bandeirantes que ali passavam. (MARTINS,1994; FILHO,2015 *apud* ALVES, 2020).

Mapa 03: Casa de Fernão Dias em relação ao limite do município de Pedro Leopoldo



Fonte GOOGLE STREET VIEW, 2022 editado pela autora.

<sup>4</sup> O nome de Sumidouro, segundo dados da Prefeitura de Pedro Leopoldo, se deve a um rochedo de calcário, de aproximadamente 20 metros de altura. PREFEITURA DE PEDRO LEOPOLDO, [s.d].

Figura 01: Capela Nossa Senhora do Rosário levantada Quinta do Sumidouro – Pedro Leopoldo/MG



Fonte: IEPHA, 2017

Figura 02: Casa Fernão Dias Quinta do Sumidouro Pedro Leopoldo/MG



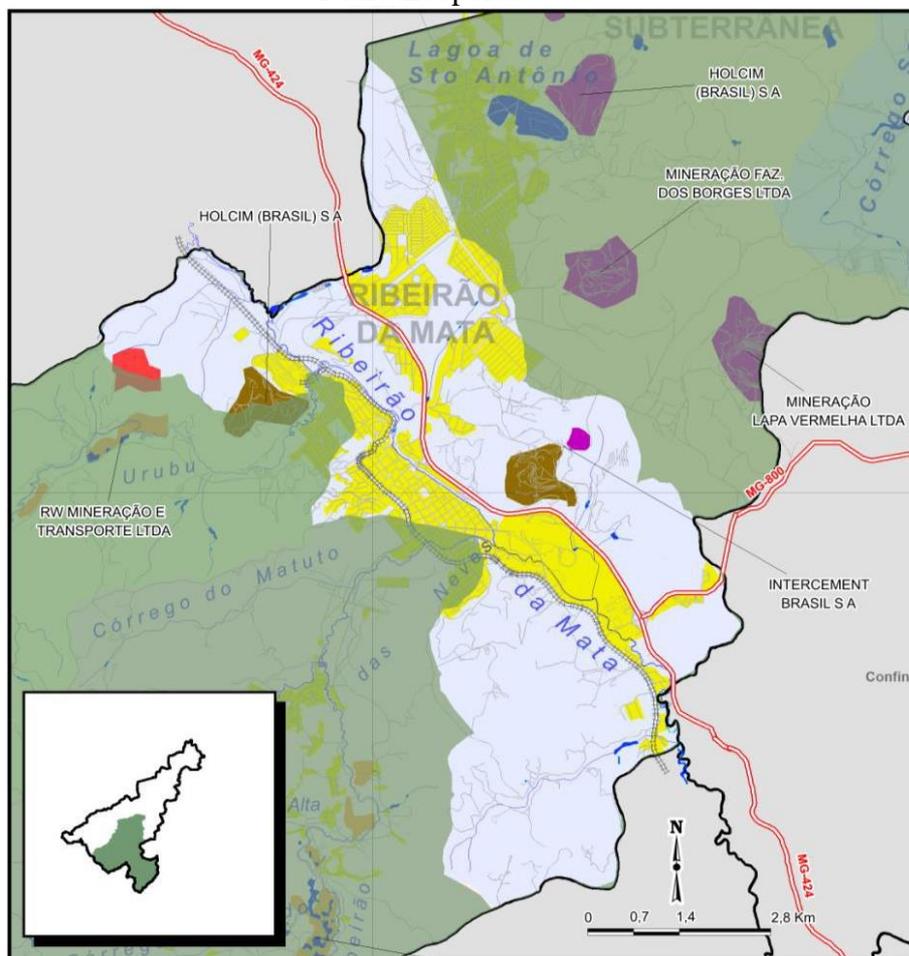
Fonte: IEPHA, 2017

No entanto, embora a história da região esteja relacionada às bandeiras setecentistas, o local não cresceu sob a influência da extração aurífera propriamente dita, mas sim, por meio do desenvolvimento agrário que abastecia áreas mineradoras próximas, como Bom Retiro (atual Santa Luzia) e Vila Real de Nossa Senhora da Conceição do Sabará (atual Sabará) (IPHAN, *s.d.*)



A região central do município é cortada pelo Ribeirão da Mata, importante afluente do Rio das Velhas. O mesmo nasce em Matozinhos e desagua no Rio das Velhas, em Santa Luzia. (PEREIRA; CALDEIRA; 2011)

Mapa 05: Áreas impactadas pela microbacia do Ribeirão da Mata na região central de Pedro Leopoldo



**Impacto**

- |                      |                             |            |
|----------------------|-----------------------------|------------|
| Extração de Areia    | Mancha edificada horizontal | Arruamento |
| Extração de Argila   | Rodovia estadual            |            |
| Extração de Calcário | Rodovia federal             |            |
| Solo exposto         | Ferrovia                    |            |

Projeção UTM - Datum SAD 69 - Fuso 23S  
Bases cartográficas e informações:  
IBGE/ Macrozoneamento RMBH/ PRÓ-CITTÀ/  
Prefeitura de Pedro Leopoldo

Fonte: PRÓ-CITTÀ, 2014

Depreende-se que, com o incipiente desenvolvimento industrial local, houve um embrionário processo de migração campo-cidade para o local.<sup>5</sup>

<sup>5</sup> Antes de adotar o nome “Pedro Leopoldo”, a cidade ficou conhecida com o nome de “Cachoeira Grande” fazendo parte do distrito de Matozinhos, pertencente a cidade de Santa Luzia (MARTINS,1994; FILHO,2015 *apud* ALVES, 2020).

Figura 03: Estação Ferroviária em Pedro Leopoldo atualmente



Fonte: IPHAN, s.d.

Figura 04: Fábrica de tecidos em Pedro Leopoldo/MG



Fonte: PREFEITURA DE PEDRO LEOPOLDO, s.d.

Figura 05: Vista da fábrica de tecidos em 1958



Fonte: IBGE CIDADES, *s.d.*

Em 1901, a localidade foi elevada a distrito do município de Santa Luzia, constituindo-se, nessa altura, como um local com poucas ruas em volta da fábrica têxtil. Entretanto, a partir de então, segundo a pesquisa de ALVES, o local já começava a apresentar sinais de segregação espacial, polarizando ocupações próximas à fábrica e à estação ferroviária (que configuravam melhor localização, ao concentrar o comércio e serviços locais), e outras em região mais precária de serviços e infraestrutura urbana, conhecida como “Brejo” (MARTINS,1994; FILHO,2015 *apud* ALVES, 2020).

Em 1918 o governo federal criou na localidade o primeiro estabelecimento industrial pastoril do Brasil, a Fazenda Riachuelo, destinada à experimentação da criação de gado leiteiro, que tornou-se, posteriormente, a Fazenda Modelo de Criação. Tal fato fez com que a cidade se tornasse referência no setor agropecuário durante muitos anos no país<sup>6</sup> (OLIVEIRA,2018).

---

<sup>6</sup> A Fazenda Modelo, como é conhecida nos dias de hoje, começou a ser administrada pela Escola de Veterinária da UFMG, a partir de 1993, para o ensino, pesquisa e extensão (OLIVEIRA,2018). Há, nos dias de hoje, a proposta de tornar a Fazenda Modelo, em um Centro de Produção Sustentável, que irá unir diversos segmentos, como estudos da UFMG visando progresso tecnológico na área, mas também, ser voltado à sociedade, preservando a história, com a preservação ambiental, produção sustentável e uso racional da terra (OLIVEIRA,2018).

Figura 06: Fazenda Modelo em Pedro Leopoldo/MG

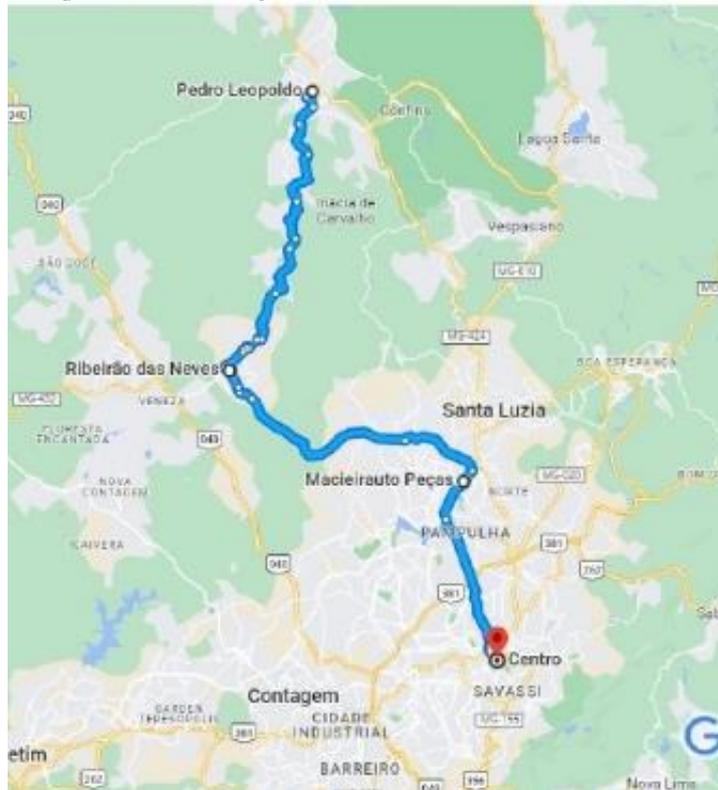


Fonte: SISTEMA FAEMG, 2022

Em 1924, Pedro Leopoldo, que até então era distrito de Santa Luzia, denominado “Cachoeira Grande”, emancipou-se administrativamente, tornando-se o município de nome atual. Segundo Marcos Lobato Martins, isso teria ocorrido em razão do desenvolvimento industrial e agropecuário local. (MARTINS,1994; FILHO,2015 apud ALVES, 2020).

Sua produção agropecuária local era destinada, nesse momento, às cidades maiores, como São Paulo e Rio de Janeiro, sendo, portanto, necessário que tal escoamento passasse também pela capital mineira. (MARTINS,1994; FILHO,2015 apud ALVES, 2020). Assim, na mesma década de emancipação de Pedro Leopoldo, no ano de 1926, foi criada a primeira estrada de acesso direto da cidade à Belo Horizonte, que passava pela Serra das Aroeiras, por Vera Cruz, Ribeirão das Neves e Venda Nova.

Mapa 06: Trajeto similar ao primeiro caminho de acesso a Belo Horizonte



Fonte: GOOGLE MAPS, [s.d.], editado pela autora

Até os anos 40, a cidade tinha ocupação próxima à região específica do entorno da fábrica têxtil, conhecido como “Quadro”. Posteriormente, a cidade se estendeu para além desse núcleo, incluindo três praças, e novos loteamentos (MARTINS,1994; FILHO,2015 apud ALVES, 2020).

Figura 07: Atual rua Comendador Antônio Alves, principal rua na região central de Pedro Leopoldo, em 1923



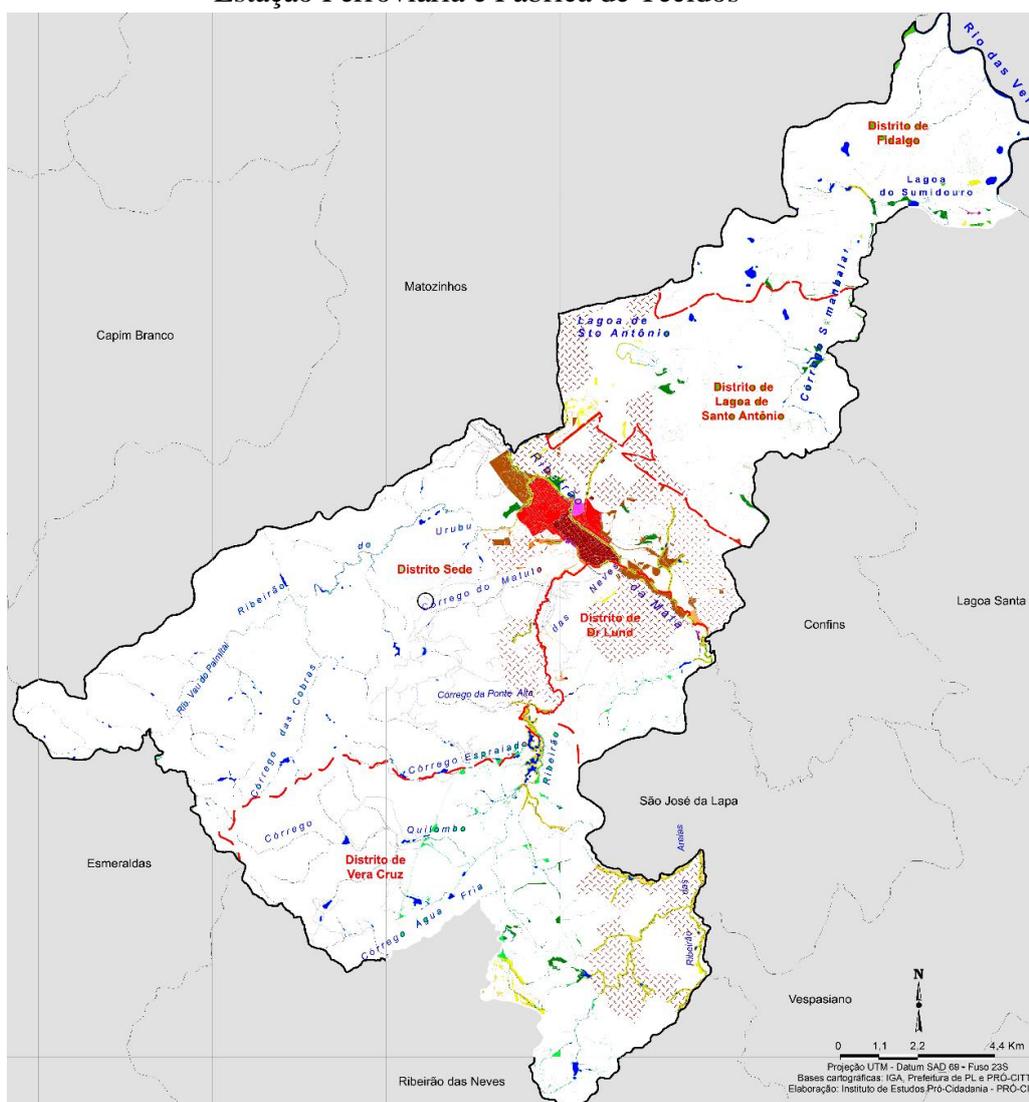
Fonte: GONÇALVES, Cesar, via Facebook (Pedro Leopoldo e sua história), 2014

Figura 08: Construções na praça hoje conhecida como Dr. Senra, próximo à Fábrica de Tecidos região conhecida como Quadro



Fonte: PREFEITURA DE PEDRO LEOPOLDO, [ s.d.]

Mapa 07: Mapa de Pedro Leopoldo, a mancha em vermelho destacada representa a porção central da cidade, onde ocorreu o primeiro desenvolvimento e onde estão presentes a Estação Ferroviária e Fábrica de Tecidos



Fonte: PRÓ-CITTÀ, 2014, editado pela autora

Ainda assim, nesse momento, o acesso até Belo Horizonte era feito por transporte ferroviário (MAPA 13) ou por meio de jardineiras, veículos para transporte de passageiros, que demoravam em torno de 4 horas para concluir o trajeto que passava pela Serra das Aroeiras, que possuía cerca de 50km de distância da capital.

Figura 09: Jardineiras em frente à Igreja Matriz em Pedro Leopoldo



Fonte: PREFEITURA DE PEDRO LEOPOLDO, *s.d.*

Na década de 1950, segundo o historiador Marcos Lobato:

(...) as habitações mais pobres dividiam o espaço com algumas casas maiores, moradias das famílias mais ricas, edificadas em estilo eclético. Os fogões à lenha eram presença obrigatória em qualquer residência e, nas ruas e terreiros, animais domésticos viviam soltos (MARTINS,1994; FILHO,2015 apud ALVES, 2020).

Figura 10: Rua Comendador Antônio Alves em 1958 onde é possível observar a presença de veículos, edificações ecléticas e o calçamento



Fonte: IBGE CIDADES, s.d.

Em 1953 foi fundada na cidade a empresa “Cia de Cimento Portland Cauê”, por meio da qual começaram a ser exploradas jazidas locais de pedra calcária. Segundo ALVES, em 1958, 60% dos tributos municipais de Pedro Leopoldo advinham da “Cauê” (como era conhecida a indústria cimenteira local). A empresa foi relevante não somente em relação à economia local, mas também contribuiu para o desenvolvimento e crescimento urbano de Pedro Leopoldo, uma vez que, com um novo impulso industrial, a cidade novamente passou a atrair fluxos migratórios do campo para a cidade.<sup>7</sup> Assim, em meados da década de 1950, a economia local se baseava na extração calcária e na indústria têxtil, além de atividades agropecuárias. (MARTINS,1994; FILHO,2015 *apud* ALVES, 2020). Importante ressaltar que em 1997, a empresa InterCement, que atua na produção de cimento e seus derivados, adquiriu a Cauê e sua marca. Hoje a fábrica leva o nome da InterCement, mas ainda é conhecida popularmente, principalmente por moradores como Cauê.

---

<sup>7</sup> Em virtude da Cauê, Pedro Leopoldo foi parte importante para construção da capital brasileira, uma vez que grande quantidade de cimento e cal saíram do município (PREFEITURA DE PEDRO LEOPOLDO, [s.d.]).

Figura 11: Fábrica de cimento Cauê em 1958. A exploração do calcário ocorria atrás da fábrica



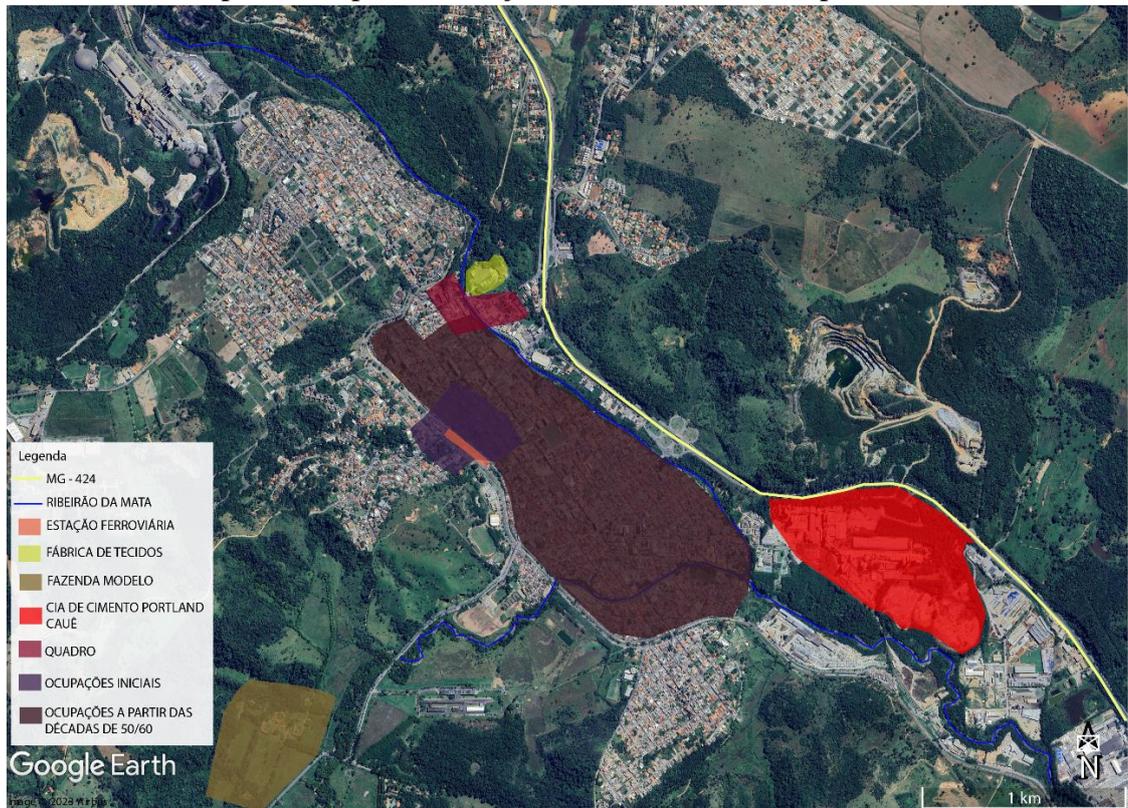
Fonte: IBGE CIDADES, [s.d.]

Na década de 50 Pedro Leopoldo contava com ruas calçadas e: “(...) 2.863 prédios, dos quais 28% contavam com fornecimento de água; 61% tinham rede de esgoto e 60% energia elétrica.” (MARTINS,1994; FILHO,2015 *apud* ALVES, 2020). Segundo Alves, em 1962, houve a criação do Clube Social, importante para a inserção de espaço de lazer, esporte e cultura na cidade: “(...) veio para suprir uma importante lacuna na cidade que, sob os auspícios da nova cimenteira, entrava na modernidade.” (MARTINS,1994; FILHO,2015 *apud* ALVES, 2020)<sup>8</sup>. Outro serviço que a cidade recebeu, em razão do impulsionamento modernizador, é a agência da Companhia Energética de Minas Gerais (CEMIG), que se instalou para atender a indústria cimenteira em 1961, e posteriormente viria a atender toda a cidade. Antes da instalação desse serviço público, a Fábrica de Tecidos fornecia energia elétrica urbana, porém não conseguia suprir toda a demanda local, restringindo-se à área central do município (MARTINS,1994; FILHO,2015 *apud* ALVES, 2020).

---

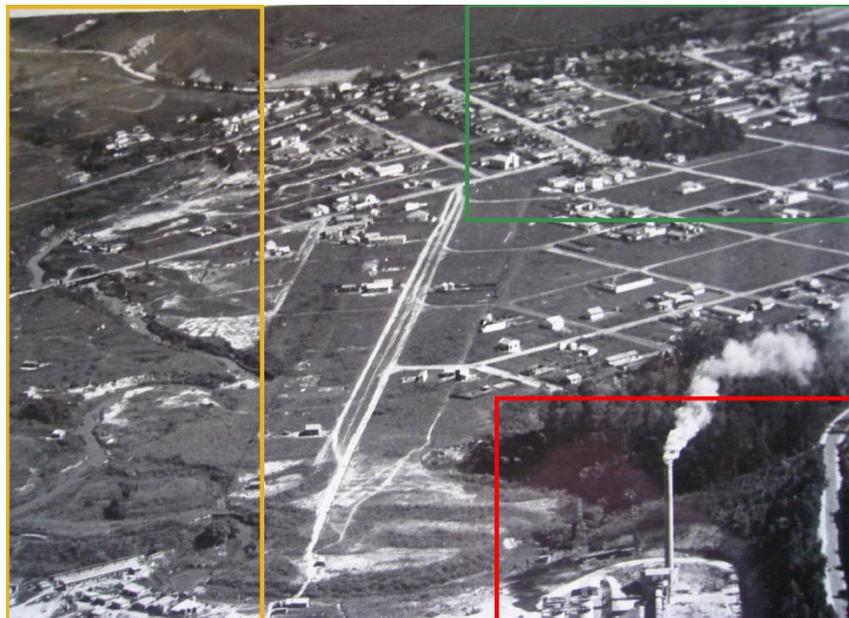
<sup>8</sup> Isso se deve, ao fato da indústria contribuir ainda mais na construção da cidade, como a da Maternidade Eugênio Gomes, graças ao cimento doados.

Mapa 08: Mapa de evolução urbana de Pedro Leopoldo/MG



Fonte: GOOGLE EARTH, 2023, modificado pela autora

Figura 12: Vista superior da cidade de Pedro Leopoldo, por volta das décadas de 50/60



É possível observar dentro do contorno vermelho a fábrica de cimentos já em vigor, e dentro do contorno verde, o maior adensamento urbano, uma vez que se aproxima da Fábrica de Tecidos e Linha Férrea. Também é possível observar do dentro do contorno amarelo, o desenho que o Ribeirão da Mata traça na cidade.

Fonte: MACHADO, Adriane, via Facebook (Pedro Leopoldo e sua história), 2014

Figura 13: Vista parcial de Pedro Leopoldo em 1958 onde é possível observar o Ribeirão da Mata



Fonte: IBGE CIDADES, [s.d.]

No ano de 1960, o povoado próximo a Pedro Leopoldo, denominado atualmente com o nome do paleontólogo Peter Lund, o povoado chamado de Dr. Lund, se tornou distrito de Pedro Leopoldo<sup>9</sup>. É nessa região que, em 1963, foi criada a Precon Industrial S.A, a qual, inicialmente estabelecida como uma pequena fábrica de postes e estacas para fundações, tornou-se na atualidade uma indústria de execução de elementos pré-fabricadas em concreto. Essa foi a primeira empresa na produção de peças pré-fabricada de concreto protendido de Minas Gerais (PRECON, 2021).

Em 1967, iniciaram-se em Pedro Leopoldo, atividades de uma mineradora, a Lapa Vermelha, que está localizada na fazenda Lapa Vermelha, que se localiza entre os municípios de Confins e Pedro Leopoldo. A empresa executa a extração do calcário, e atua também na produção do calcário e brita, além da calcinação, destinados ao mercado de construção civil e siderurgia (LAPA VERMELHA, [s.d.]). Vários sítios arqueológicos foram estabelecidos dentro dos limites da propriedade dessa indústria, uma vez que, como apontado anteriormente, foi nessa região que na década de 70, o crânio do Lapa Vermelha IV Hominídeo 1 (popularmente conhecido como Luzia) foi encontrado, o que rendeu maior notoriedade para a Lapa Vermelha e Pedro Leopoldo. É preciso mencionar que, em geral, sítios arqueológicos e atividades mineradoras são atividades conflituosas, uma vez que essencialmente traduzem a dicotomia

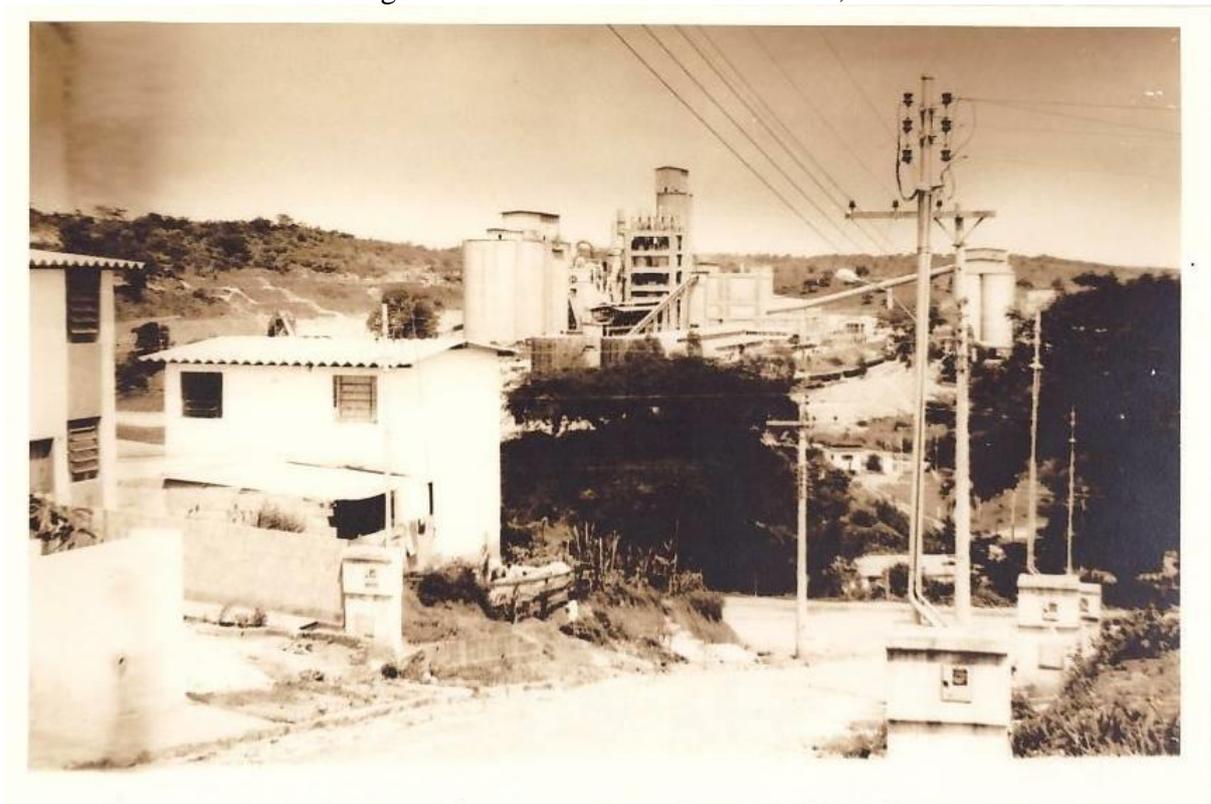
---

<sup>9</sup> Peter Lund, foi considerado o pai da paleontologia e arqueologia dinamarquês, que em 1833 mudou definitivamente para o Brasil e após encontrar um conterrâneo seu na região que hoje é conhecida como Lagoa Santa, resolveu se estabelecer nessa região. Foi lá, que explorando as cavernas, descobriu diversos fósseis, que, segundo dados da prefeitura de Lagoa Santa: “descobriu mais de 12 mil peças fósseis que permitiram escrever a história do período pleistoceno brasileiro - o mais recente na escala geológica - numa época em que o passado tropical era quase desconhecido pela ciência.” (VIEIRA, [s.d.]



O grupo Holcim, de origem suíça, que atua na extração de calcário, inaugurou em Pedro Leopoldo no ano 1975, a Companhia Nacional de Minas S/A (CIMINAS) em uma área da Fazenda Várzea Alegre. A Ciminas contribuiu para grande fluxo comercial com Belo Horizonte, sendo atrativo para novos moradores. (PREFEITURA DE PEDRO LEOPOLDO, [s.d.]).

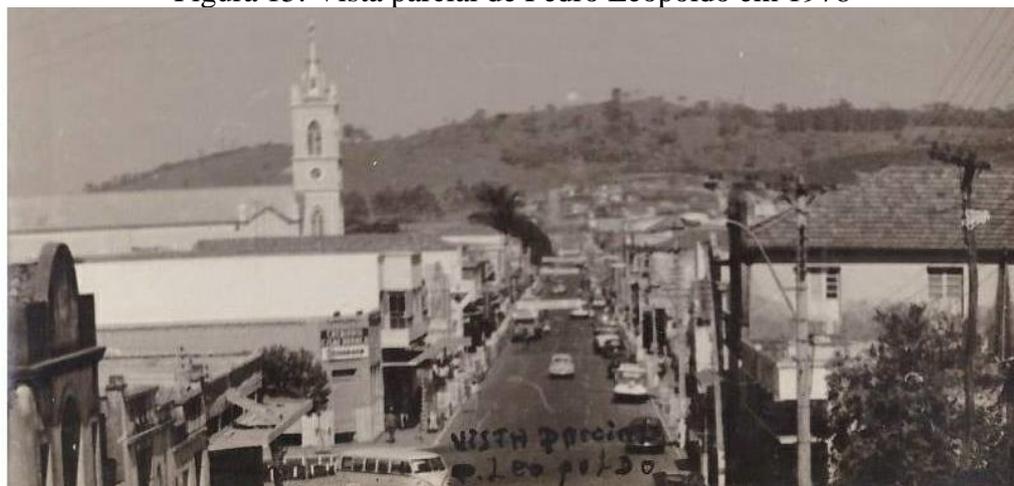
Figura 14: Vista da indústria Ciminas, sem data



Fonte: MACHADO, Adriane, via Facebook (Pedro Leopoldo e sua história), 2014

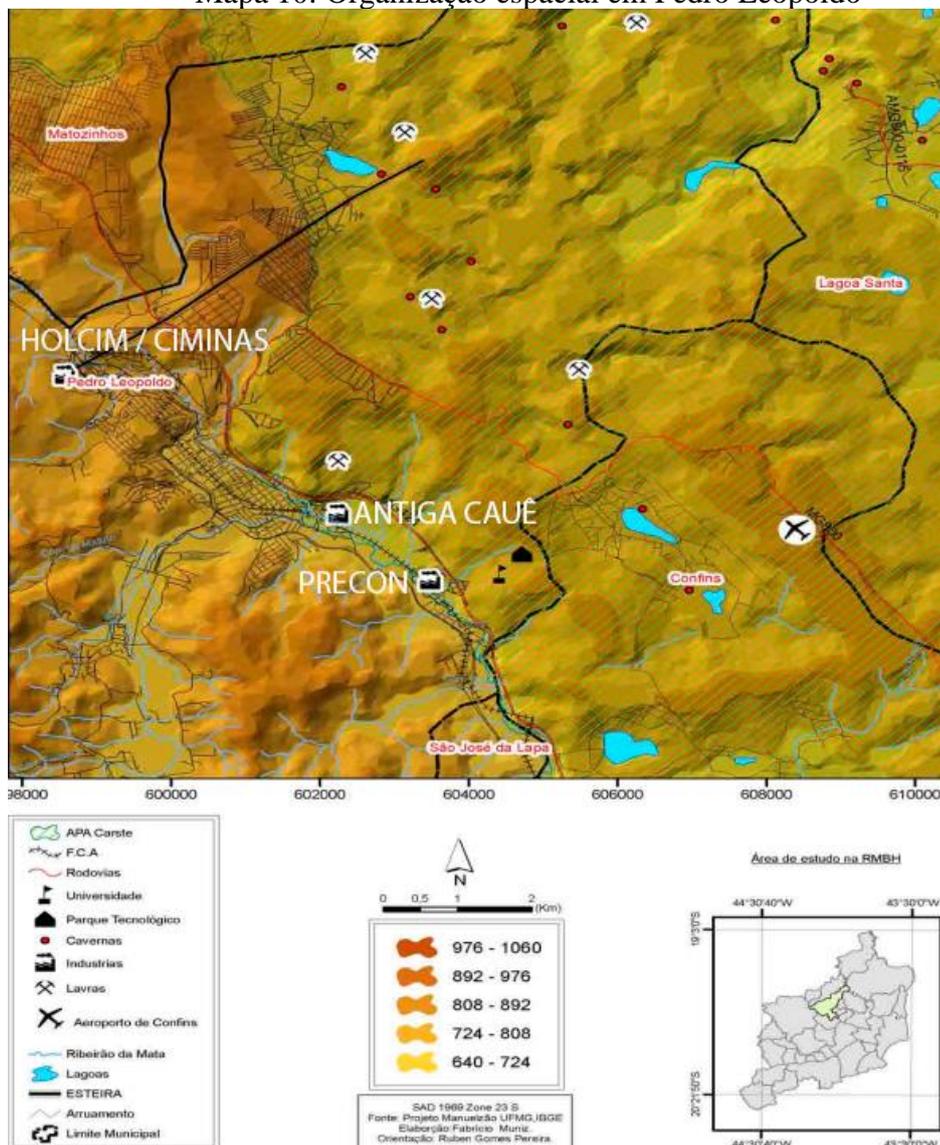
É importante ressaltar, que entre as décadas de 50 e 70, Pedro Leopoldo passou por períodos de modernização e expansão econômica em virtude das diversas empresas voltadas para a construção civil instaladas na região, que facilitaram a construção e expansão urbana local. Porém é importante destacar a que custo ocorreu tal impulso econômico/urbano, uma vez que tais empresas não trouxeram somente benefícios para a cidade. Além de serem poluidoras ao meio ambiente, é muito provável que tais empresas se instalaram no local sem nenhum planejamento prévio e sistêmico acerca da preservação ambiental e do patrimônio cultural, e portanto, sem que as indústrias tomassem os cuidados adequados em relação aos sítios arqueológicos, podendo ter levado a perdas diversas que não conseguiremos elencar.

Figura 15: Vista parcial de Pedro Leopoldo em 1978



Fonte: MACHADO, Adriane, via Facebook (Pedro Leopoldo e sua história), 2014

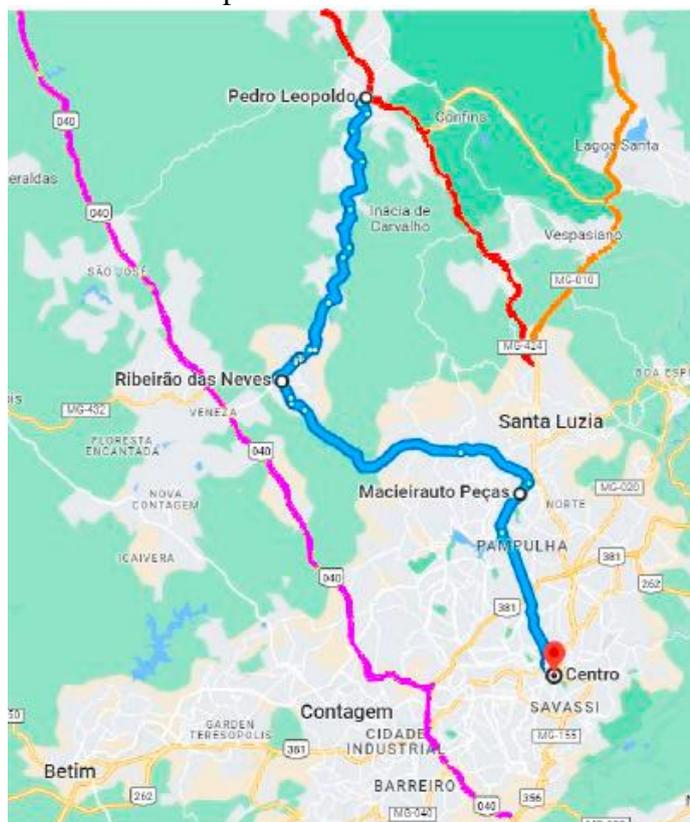
Mapa 10: Organização espacial em Pedro Leopoldo



Fonte: PEREIRA; VALDEIRA, 2011

A relação entre Pedro Leopoldo e Belo Horizonte, no âmbito da malha urbana, até a década de 60 era distanciada. O trajeto era dificultoso, o que não era atrativo para os pedro-leopoldenses e portanto, nesse momento, os cidadãos locais não configuravam relação de dependência de serviços e produtos da capital mineira. Já na década 70, o trajeto Pedro Leopoldo x Belo Horizonte intensificou, pois os pedro-leopoldenses começaram a trabalhar e estudar na capital, caracterizando um movimento pendular diário entre a cidade e a capital. Um motivos para ocorrência de tal fato foi a construção da MG-424, rodovia estadual que se instaurou como uma divisão da MG-010, na conurbação entre Belo Horizonte e Vespasiano, terminando em Sete Lagoas A implantação dessa rodovia foi de grande importância para a cidade, pois favoreceu a instalação de indústrias na região, facilitando o trânsito de pessoas e escoamento de produtos para a capital. Outro grande motivo para essa aproximação entre a capital mineira e Pedro Leopoldo, é a criação e inclusão do município na Região Metropolitana de Belo Horizonte, que será abordado adiante.

Mapa 11: Mapa com destaque para MG-424, BR-040 e antigo caminho que ligava Pedro Leopoldo à Belo Horizonte



Em destaque roxo, representa parte da extensão da BR-040 que liga o Rio de Janeiro à Brasília, passando por Belo Horizonte, em azul a antiga estrada de acesso à Belo Horizonte, passando pela Serra das Aroeiras, e em destaque vermelho, parte da extensão da MG-424 e por fim, em laranja, a MG-010

Fonte: DER MG, 2017, editado pela autora

A relação entre Pedro Leopoldo e BH passou a se intensificar de forma especial nesse momento, em função da inserção do município na recém criada RMBH (1973) e estabelecimento da Rodovia MG-424 num contexto regional de desenvolvimento. Belo Horizonte também se industrializa, além de ser uma capital, onde o acesso diversas áreas de emprego, educação, lazer, saúde, entre outros, se torna mais atrativo à população das cidades do entorno, do que os propriamente possuíam. Em vista disso, é notório que o estabelecimento dessa estrutura viária favoreceu fluxos em diversas vertentes entre Pedro Leopoldo e Belo Horizonte, intensificando o processo metropolitano, corroborando o movimento modernizador da região iniciado com a implantação das diversas indústrias mencionadas - nos setores de mineração e construção civil, além de aumentar o movimento pendular, que passou a ser diário. Muito provavelmente esses foram fatores predominantes para que o vínculo entre as duas cidades se fortalecesse, gerando uma relação de dependência entre a cidade de Pedro Leopoldo a capital mineira.

#### 4 – A CRIAÇÃO DA RMBH E SUA RELAÇÃO COM PEDRO LEOPOLDO

Ao final de 1893, a sede do Governo do estado de Minas Gerais passou a ser Belo Horizonte, cidade planejada para tal, que ainda viria a ser inaugurada em 1897. (IPHAN, [s.d.]) No período compreendido entre a criação da nova capital mineira e a década de 1920, a população local aumentou consideravelmente em função de movimentos migratórios (SOUZA, 2011).

Tabela 01: População e taxa geométrica de crescimento de Belo Horizonte (1897-1920)

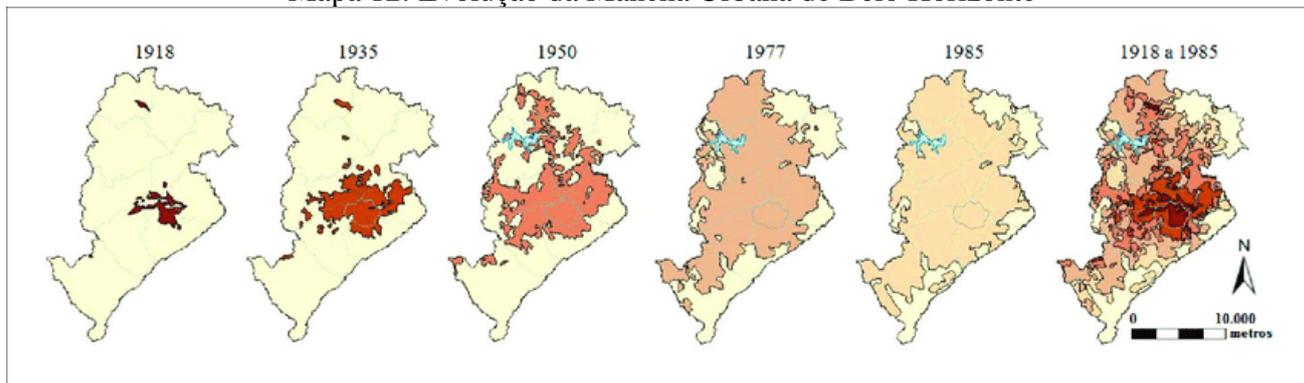
Período	População	Taxa
1.897	12.000	
1.900	13.472	3,86
1.912	38.822	8,82
1.920	55.563	4,48

Fonte: Le Ven, 1977: 100

Fonte: SOUZA, 2011

Já na década de 1940, a industrialização em Belo Horizonte estimulou novo fluxo migratório para a cidade, gerando por consequência aumento do crescimento urbano local principalmente no sentido Norte e Oeste, graças a sua menor declividade. (BORSAGLI, 2011) Ao final da década de 1950, Belo Horizonte já contava com 693 mil habitantes, cujo aumento demográfico ainda ocorria em razão fluxo migratório para a capital (BORSAGLI, 2011). Já na década de 70, Belo Horizonte passava a se expandir principalmente nas direções Oeste (devido ao pólo industrial que nos anos 60 já havia sido consolidado) e Norte (ocupando regiões como Venda Nova, Santa Luiza, entre outros).

Mapa 12: Evolução da Mancha Urbana de Belo Horizonte



Fonte: AMARAL, s.d., apud FERREIRA et al. 2017

No contexto federal, sob apoio do governo militar, em 1973 foram criadas as primeiras Regiões metropolitanas no Brasil<sup>10</sup>. Segundo dados do Governo de Minas Gerais, a Região Metropolitana de Belo Horizonte (RMBH) foi então criada nesse contexto, com o intuito de “promover o desenvolvimento da sua região de forma integrada e participativa, por meio de Planejamento Urbano, Articulação de atores e Ordenamento Territorial” (AGÊNCIA RMBH, [s.d.]). Nesse sentido, segundo o Governo de Minas Gerais, a criação da Região Metropolitana de Belo Horizonte, teve o intuito de: “desenvolver as Funções Públicas de Interesse Comum nas regiões metropolitanas de Minas Gerais por meio do Planejamento Metropolitano, Articulação dos seus atores e Ordenamento Territorial.” (AGÊNCIA RMBH, [s.d.]).

No primeiro momento, a RMBH contava com 14 municípios: Belo Horizonte, Betim, Caeté, Contagem, Ibirité, Lagoa Santa, Nova Lima, Pedro Leopoldo, Raposos, Ribeirão das Neves, Rio Acima, Sabará, Santa Luzia e Vespasiano. Conforme aponta SOUZA (2011), nos anos 70, tanto a capital quanto os municípios que integravam a RMBH - incluindo a cidade de Pedro Leopoldo - passaram por processos de expansão urbana devido a intensificação dos investimentos na rede viária e incentivos à industrialização numa escala metropolitana, motivando a mobilidade pendular diária nesse território regional (SOUZA, 2011).

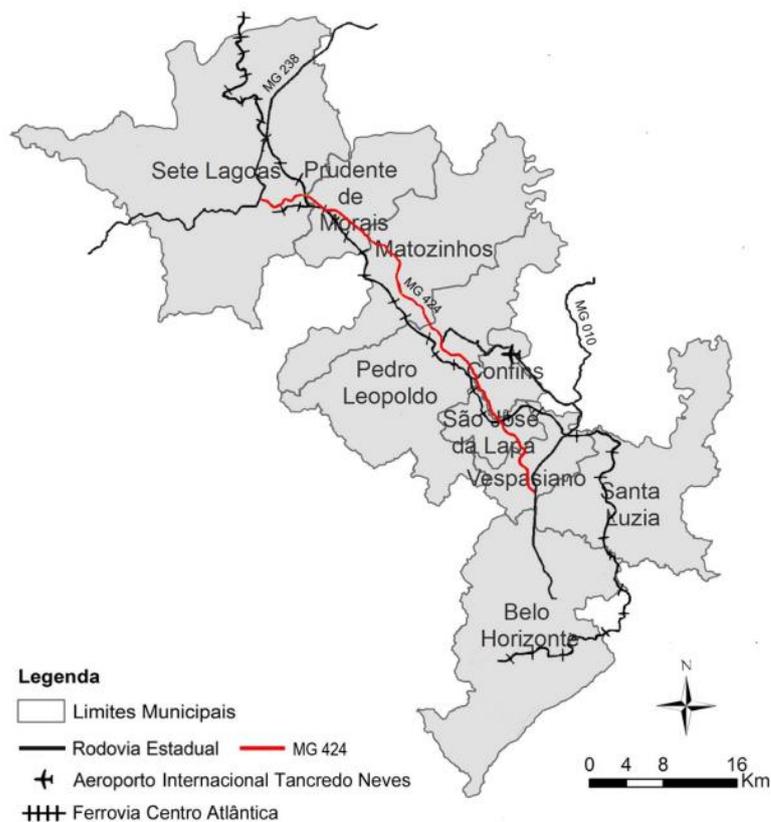
O êxodo rural, marca das migrações internas, a procura por serviços especializados, encontrados somente nos grandes centros urbanos e a procura pela melhoria de vida foram os principais fatores para tamanho crescimento. (BORSAGLI, 2011)

---

<sup>10</sup> Por meio da Lei Complementar N° 14 de 8 de junho de 1973, que estabeleceu as Regiões Metropolitanas de São Paulo, Belo Horizonte, Porto Alegre, Recife, Salvador, Curitiba, Belém e Fortaleza (BRASIL, 1973). Mas somente em 1988, foi definida na Constituição da República Federativa do Brasil de 1988 a atribuição legislativa estadual para tal instituição (BARRETO, 2012).



Mapa 14: Rodovia MG-424 e Ferrovia Centro Atlântica



Em destaque está a MG-424, e exemplos de outras rodovias estaduais, como MG-010, MG-238, entre outras, além de estar presente no Mapa, a Ferrovia Centro Atlântica

Fonte: Agência RMBH e Agência Nacional de Transportes Terrestres  
adaptação por FAQUINELI, 2017

Depreende-se que, muito provavelmente, a localização da cidade de Pedro Leopoldo, situada próxima e ao norte de BH, além do fato de ser uma região com menor declividade, foram fatores que favoreceram sua inserção na RMBH, uma vez que, para além dos investimentos viários, a região estava sendo cotada, ainda na década de 1970, para sediar o novo aeroporto internacional da capital, sendo alvo, inclusive de processos de desapropriação de terras para tal em seu território e na cidade vizinha de Lagoa Santa. (ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DE MINAS GERAIS, 1978). Além disso, acrescenta-se o impulso industrial e modernizador pelo qual a cidade passava na década de 1970, como mencionado no capítulo anterior, que demandava um escoamento de sua produção; além do fluxo pendular dos habitantes locais em direção à capital (gerando a necessidade de investimentos no transporte público devido à alta demanda), num contexto mais amplo de metropolização de capitais brasileiras e suas consequências para o espaço urbano.

(..) duas obras levadas adiante pelo Governo do Estado colocaram PL no âmbito das chamadas áreas de expansão metropolitana. A Via Norte, como foi chamada a MG-424 concretada – e o Aeroporto Internacional de Confins submeteram o município a forças de estruturação externa que tencionam, ainda hoje e daqui por diante, a ordem local. Não à toa, tal infraestrutura catalisa os projetos de desenvolvimento do hoje chamado vetor norte. (MARTINS,1994; FILHO,2015 apud ALVES, 2020).

No ano seguinte à criação da RMBH, foi promulgada a Lei Estadual nº 6.303/74, que regulamentou seu funcionamento e criou um órgão para gestão da mesma, a Superintendência de Desenvolvimento da Região Metropolitana de Belo Horizonte - PLAMBEL, composta, inicialmente, por membros da predecessora equipe técnica da Fundação João Pinheiro, que seria responsável pela elaboração do Plano Metropolitano de Belo Horizonte. (UFMG, [s.d.]

O Plambel, extinto em 1996, foi 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. Todavia, o planejamento metropolitano vigente à essa época caracterizava-se pelo excessivo centralismo e autoritarismo, não abrindo espaço para a participação efetiva dos municípios nem da sociedade civil. (FILHO, 2012)

Nos primeiros anos de atuação do PLAMBEL, o mesmo realizou pesquisas, estudos e alguns planos, que analisavam circunstâncias urbanas e propunham sistemas de infraestrutura urbana, aportes viários, propostas de ocupação do solo, entre outros. É importante ressaltar que, segundo França (2014), a formação da região norte da RMBH se caracterizou pela profusão de loteamentos populares, autoconstrução, ou seja, loteamentos sem a devida supervisão e muitas vezes construções irregulares, gerando baixa qualidade de vida e criação de favelas. Essas situações irregulares e o crescimento desregular da cidade, gerou por consequência o aumento do processo de pendularidade cotidiana. Esses acontecimentos, muito provavelmente também afetaram o território de Pedro Leopoldo, uma vez que está inserido na região norte da RMBH. Segundo Pinho e Brito (2015), *apud* AVELAR e SIMÃO (2019) :” fluxo de trabalhadores pendulares que se deslocavam do Vetor Norte Central para o município de Belo Horizonte em 1980 correspondiam a 18% e passaram em 2010 para 27% de todos os trabalhadores pendulares metropolitanos” ” (PINHO e BRITO, 2015, *apud* AVELAR; SIMÃO, 2019)

O PLAMBEL foi então o grande responsável pela proposta que visava combater a periferização dos loteamentos populares que estavam ocorrendo na região metropolitana da capital, buscando evitar a expansão urbana para além dos seus limites. Tal proposta buscava flexibilizar medidas de parcelamento do solo, maior gestão sob os municípios limítrofes à

RMBH, além de estímulo ao adensamento de áreas internas aos perímetros urbanos. (FILHO, 2012). Essas propostas geraram, por consequência, a institucionalização do “Colar Metropolitano”, integrado por municípios vizinhos à RMBH que, embora não fizessem parte da região metropolitana, estavam sendo afetados pela metropolização de Belo Horizonte<sup>11</sup>. (UFMG, [s.d.]).

A partir da década de 80, segundo SOUZA (2011), houve grande intensificação das migrações no nível estadual com destino a RMBH.<sup>12</sup> No mesmo período, foi criada a Secretaria de Estado e Planejamento e Coordenação-Geral (SEPLAN), tornando-se a responsável por coordenar os recursos passados pelo governo do estado aos municípios e RMBH, além de administrar programas de investimento em estrutura viária. Dessa forma, o PLAMBEL transformou-se em um órgão suplementar ao SEPLAN, causando seu enfraquecimento institucional<sup>13</sup>. Em consequência, o PLAMBEL, passou a atuar, a partir de então, na avaliação e início da reformulação do Plano de Desenvolvimento Integrado Econômico e Social (PDIES); controle do parcelamento do solo na RMBH e Colar Metropolitano; e implementação de programas de transporte através de apoio técnico e gerencial à SEPLAN (FILHO, 2012).

Nos anos 80, a previsão de elaboração do planejamento regional metropolitano não se concretizou, deixando para os municípios a responsabilidade que era do governo Estadual. Essa desconexão e ausência de políticas públicas de planejamento na década de 80 favoreceu a ampla atuação do mercado imobiliário na região, que passou a investir em condomínios fechados na RMBH para o público com renda elevada (SOUZA, 2011), o que colaborou para a segregação socioespacial motivada pela desigualdade econômica já existente no país. Em Pedro Leopoldo, não há dados sobre esses condomínios de renda elevada, porém é observado o aumento desses em municípios vizinhos e com conurbação com Pedro Leopoldo. O caso mais conhecido, é Lagoa Santa, como aponta MARRA (2018): “Lagoa Santa (...) tem atraído altos investimentos

---

<sup>11</sup> Esse termo se refere aos municípios que estão adjacentes à região metropolitana, o que favorece a esses municípios serem candidatos a inclusão em uma região metropolitana. Assim, pela Constituição Estadual de 1989, os municípios de Brumadinho, Esmeraldas, Igarapé e Mateus Leme, foram incorporados ao Colar Metropolitano pela RMBH (UFMG, [s.d.]).

<sup>12</sup> “Tanto entre 1986-1991 quanto entre 1995-2000 salientam-se como principais destinos desses imigrantes em Minas Gerais a Mesoregião Metropolitana de Belo Horizonte, o Triângulo Mineiro/Alto Paranaíba e a Zona da Mata mineira. Internamente a essas mesoregiões destacam-se como destinos prioritários as seguintes microrregiões: RMBH, Uberlândia e Juiz de Fora, respectivamente.” (SOUZA, 2011)

<sup>13</sup> A partir de 1988, o PLAMBEL passou a atuar exclusivamente como órgão de pesquisa, deixando sua antiga função de planejamento metropolitano, em função das mudanças já citadas, além da escassez de recursos. Foi nesse ano que teve seu grupo técnico, reduzido significativamente, o que abalou sua força. Porém, devido ao seu enfraquecimento, em 1992, o PLAMBEL foi transferido totalmente para a SEPLAN, e capacitação clara, em 1996, a lei 12.156/96 estabelece a extinção do PLAMBEL (FILHO, 2012).

de produtores imobiliários para a construção de condomínios fechados (...)” (MARRA, 2018, p.32)

Em relação à continuidade do planejamento e gestão da RMBH, após extinção do PLAMBEL, foi criada a Lei Complementar nº 88 de 12/01/2006, que possibilitou aos municípios pertencentes à RMBH participar da organização, planejamento e execuções de funções públicas de interesse comum. Por meio dessa lei, o planejamento metropolitano deveria seguir os seguintes princípios: redução das desigualdades territoriais e sociais, transparência da gestão e controle social, colaboração entre Estado e municípios integrantes da região metropolitana, entre outros. Já em 2009 foi criada a Agência de Desenvolvimento Metropolitano – Agência RMBH, órgão de suporte técnico e de planejamento concebida para possibilitar o desenvolvimento integrado da Região Metropolitana. Também foram decretados os instrumentos de gestão dessa Agência, que se baseiam em dois pilares: planejamento, e financeiro. O planejamento seria o pilar relativo à elaboração do Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado – PDDI-RMBH, que ficou mais conhecido como plano metropolitano. Nele estão especificadas as diretrizes, política e projetos para o desenvolvimento das funções públicas, sempre em favor do interesse comum dos municípios. (PLANO METROPOLITANO RMBH, s.d.).

Em 2009, a Secretaria de Desenvolvimento Regional e Política Urbana (SEDRU), contratou a elaboração do PDDI-RMBH que seria feito pelo Instituto de Pesquisas Econômicas, Administrativas e Contábeis de Minas Gerais (IPEAD), com a participação do Centro de Desenvolvimento e Planejamento Regional (Cedeplar), da Faculdade de Ciências Econômicas da Universidade Federal de Minas Gerais, além da participação de outros professores, pesquisadores e alunos de outras universidades. Assim, o PDDI-RMBH, foi elaborado entre os anos de 2009 e 2011, e aprovado em 2011. Todavia, tal projeto ainda não foi capaz de produzir previsões legais para tema. (ASSEMBELIA LEGISLATIVA DE MINAS GERAIS, 2019).

Ao se passar 10 anos, deveriam ser feitas atualizações ao PDDI, processo que está ocorrendo atualmente. Entre estas atualizações está prevista a adequação da proposta de Macrozoneamento, que cria o planejamento de áreas de interesse comuns metropolitanas, de forma a envolver as partes que interessam e a sociedade civil. (AGÊNCIA RMBH, [s.d.]) Tal proposta ainda está em discussão, mas é possível concluir que poderá alterar a visão, e até mesmo a dinâmica da RMBH, e principalmente, no município de Pedro Leopoldo, devido ao modo que estão planejando essas zonas, e as possíveis políticas sobre elas. Uma vez, como é

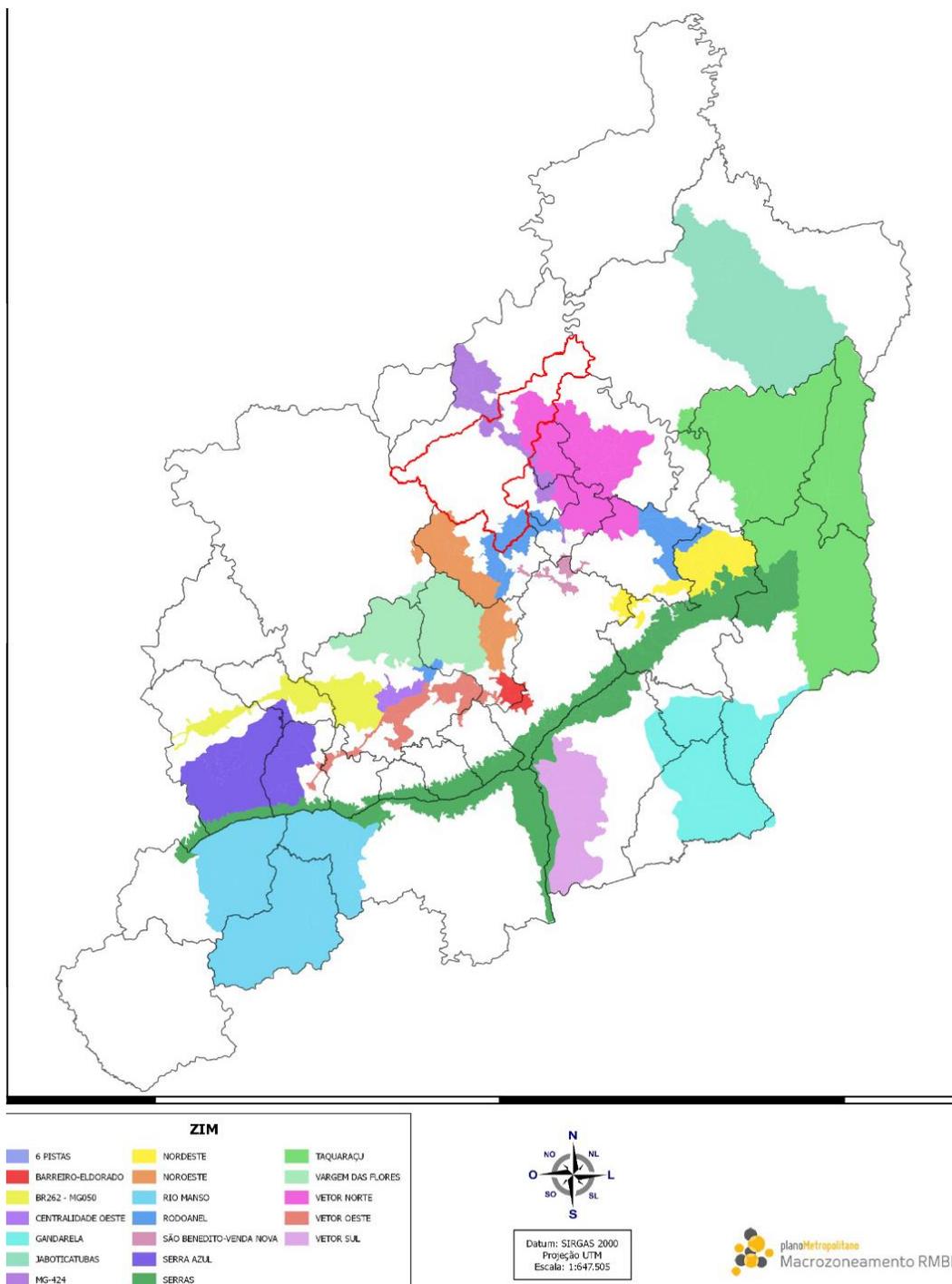
apresentado no Mapa 13, dentro dos limites do município de Pedro Leopoldo, são propostas duas Zonas, A ZIM – VETOR NORTE e a ZIM - MG-424.

Segundo dados do PDDI (2017), a Zona de Interesse Metropolitano do Vetor Norte, se caracteriza, resumidamente: “resolução de conflitos entre a dinâmica imobiliária, diversificação econômica, impactos de grandes projetos e a necessidade de permanência de populações de baixa renda, além do interesse de preservação ambiental” (PDDI; apud UFMG, 2017). Já a Zona de Interesse Metropolitano da MG-424, descreve,

(...) áreas sob a influência direta da rodovia, apresenta conflitos socioambientais entre distritos industriais, grandes empreendimentos, problemas de uso do sistema viário, degradação ambiental, preservação de áreas rurais, necessidade de regularização fundiária e efeitos da dinâmica de expansão do vetor norte, orientando o interesse metropolitano a preservação das áreas ambientais vulneráveis, do patrimônio natural e imaterial e das iniciativas de agricultura urbana e familiar frente à expansão de loteamentos fechados e/ou precários. (PDDI; apud UFMG, 2017).

Apesar de se caracterizam com ideais similares, na prática, suas políticas, podem ser bem diferentes entre elas. Ocasionalmente a geração de conflitos de interesse, e necessitando de análise para que a população e o meio ambiente não saiam prejudicada.

Mapa 15: Proposta de Delimitação da Zona de Interesse Metropolitano (ZIM) do projeto de Macrozoneamento em destaque o contorno de Pedro Leopoldo



É possível observar que a região de Pedro Leopoldo está dentro de duas ZIM's. A ZIM da MG-424 e a ZIM do Vetor Norte

Fonte: AGÊNCIA RMBH, 2023

Devido à falta de dados precisos, foi analisado dados do Censo de 2010 para se ter uma base dos desenvolvimentos e mudanças ocorridas na cidade de Pedro Leopoldo, levando em consideração à sua inserção na RMBH. Segundo dados do IBGE apresentados no

DIAGNÓSTICO SITUACIONAL DO PLANO DIRETOR DE PEDRO LEOPOLDO, 2014, realizado pelo PRÓ-CITTA: “Pedro Leopoldo possuía, em 2010, 17.510 domicílios particulares permanentes (...). Em 2000, o total de domicílios no município era ainda de 13.939, representando um crescimento equivalente 25,6%” (PRÓ-CITTA, 2014). O mesmo estudo aponta, que a RMBH como toda, no mesmo período destacado no estudo, possuiu aumento de 29,5%. Além desses dados, é importante comparar a população da cidade, que no Censo de 2010, contava com 58.740, enquanto no último censo de 2022, apresentou um total de 62.580, representando um aumento de 6,53%. Não representa um crescimento expressivo, mas demonstra uma demanda por melhorias para atender a população. Em comparação, cidades como Lagoa Santa, passou por um crescimento de 43,07%, saltando de uma população de 52.520 pessoas em 2010, para 75.141 pessoas no censo de 2022. Em Vespasiano, aumento de 23,64%, de 104.527 pessoas em 2010, passou para uma população de 129.246 pessoas. Em contrapartida, a capital mineira, nesse mesmo período, foi de uma população de 2.375.151 pessoas em 2010, para uma população de 2.315.560 pessoas em 2022, representando uma queda de 3,5%, em outras palavras, diminuição de 59.591 pessoas (IBGE, *s.d.*). É visível nos dados do IBGE, que, enquanto as cidades em destaques do Vetor Norte da RMBH passavam por aumento da população, Belo Horizonte enfrentava queda. Dessa forma, é possível concluir que parte dessas pessoas que saíam da capital, iam para os municípios próximos, podendo ser por diversos fatores, como melhor qualidade de vida e ofertas de empregos, mas explicam a queda e o crescimento das cidades em destaques.

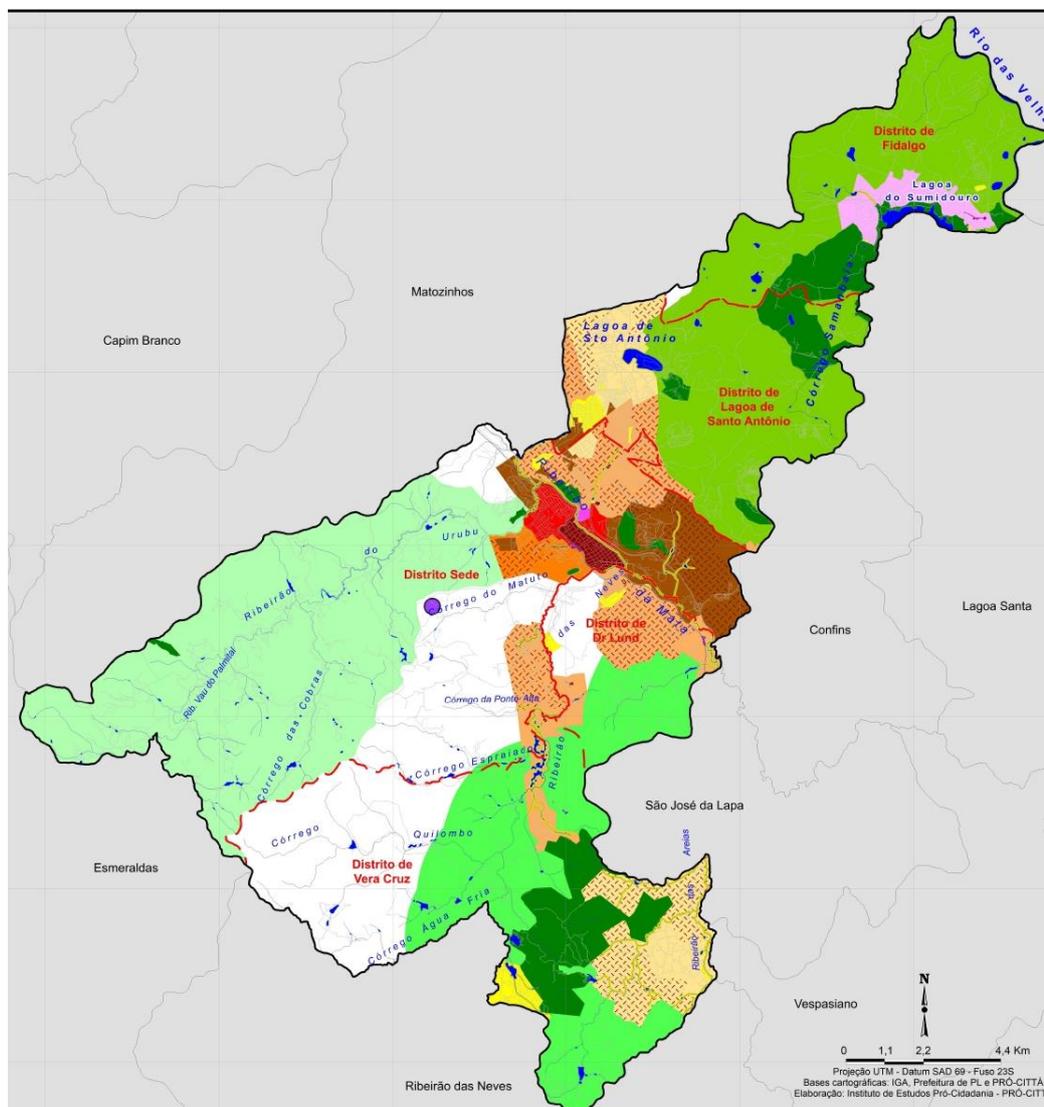
Atualmente, o município de Pedro Leopoldo é considerado uma centralidade regional, exercendo influência sobre seus municípios vizinhos no sentido de atração de investimentos e população. Esta circunstância deve, especialmente à sua conexão com o colar metropolitano e a região de Sete Lagoas, através da rodovia MG-424 que corta a cidade; a facilidade de acesso e proximidade com os municípios de Lagoa Santa, Confins e São José da Lapa; e especialmente a proximidade com o aeroporto de Confins. (PRÓ-CITTA, 2014)

O censo de 2010, apresentou que, das 27.906 pessoas residentes em Pedro Leopoldo, 5.704 possuem como local de trabalho outro município, o que representa 20,4% da população local (IBGE, 2010). Tal fato demonstra a permanência da mobilidade pendular entre Pedro Leopoldo e Belo Horizonte.

Em 2008, na cidade de Pedro Leopoldo, algumas leis e normas relacionadas ao Uso e Ocupação do solo, são substituídas pelo Plano Diretor, vigente, no qual trata do Macrozoneamento do município, como também do Zoneamento no município. Dentro dos Zoneamentos, são estabelecidas diversas áreas de interesses diferentes, buscando preservar os patrimônios

existentes no município, como também prezar pela economia e moradia da população (PRÓ-CITTA, 2014). A seguir é possível observar o mapa 14, que trata do Zoneamento do município. É importante destacar como a criação de Zoneamento, leis e normas são importantes para que o crescimento e melhorias na cidade, ocorra de forma organizar melhor.

Mapa 16: Zoneamento Pedro Leopoldo, MG – Lei Plano Diretor



Fonte: PRÓ-CITTA, apud PREFEITURA DE PEDRO LEOPOLDO

Entre os anos 2000 e 2010, a RMBH passou por processos e projetos que influenciaram diretamente o desenvolvimento regional das cidades do chamado “Vetor Norte”. Esses Grandes Projetos Urbanos (GPU’s), associados a incentivos de ampliação da infraestrutura viária local, afetaram de forma fundamental os municípios da região norte da RMBH. Segundo FILHO e FREITAS (2020), esses GPU’s tiveram como base os princípios “modernizantes”, do governo estadual que esteve no poder nos anos 2000, num contexto neoliberal de planejamento urbano e estabelecimento de cidades “competitivas” (VAINER, 2002). Tais gestões governamentais buscavam a inserção da metrópole mineira e da RMBH nos circuitos internacionais do capital, com um discurso marqueteiro relacionado ao planejamento urbano estratégico, cuja noção cerceava o incentivo e atração de investimentos nas mais diversas áreas, com: “implantação de indústrias densas em tecnologia e processos produtivos modernos” (VAINER, 2002; FILHO, FREITAS, 2020). Percebe-se nesse contexto, como o mercado imobiliário se aproveitou dos incentivos públicos associados a esses GPU’s do vetor norte da RMBH para se beneficiar da reestruturação territorial proposta, ao promover a especulação do solo ao longo dos eixos viários e locais próximos a empresas e instituições inseridos no planejamento desses projetos urbanos. (FRANÇA, 2014).

Os Grandes Projetos Urbanos implementados a partir dos anos 2000 (Administrativa, Linha Verde e Aeroporto Internacional), geraram bastante influencia e mudanças para a região norte da RMBH, o que inclui o município em estudo, Pedro Leopoldo. Podem ser citados o aquecimento do mercado, gerando empregos, bem como a melhora na estrutura viária, favorecendo a mobilidade metropolitana e o incentivo ao espraiamento urbano de forma regular em região com vocação contrária - segundo estudos do IPEA (IPEA, 2015). Por outro lado, há de se ressaltar a ocupação em áreas de proteção ambiental, o aumento da especulação imobiliária e conflitos urbanos advindos da remoção de comunidades para implementação desses projetos. (LOPES, 2010)

## 6 – CONSIDERAÇÕES FINAIS

A busca por entender como se deu a relação entre Pedro Leopoldo e Belo Horizonte foi o foco principal desse trabalho. No entanto, seu caminho acabou enfrentando diferentes percalços, como a falta de dados que completassem a pesquisa, principalmente quando relacionados especificamente a Pedro Leopoldo. Diante de todo panorama apresentado, é notório o quanto Pedro Leopoldo e Belo Horizonte possuem relação direta, mesmo não havendo conurbação espacial.

Assim, foi constatado que, mesmo antes da criação da RMBH, a cidade de Pedro Leopoldo já desenvolvia seu espaço urbano, seja pela produção e estudos agropecuários, ou por processos de modernização industrial. É notório que a região em que Pedro Leopoldo foi um grande atrativo para as mineradoras e indústria do ramo da construção civil, que se instalaram na região entre os anos 50 e 70. Além disso, os investimentos viários, e o consequente aumento da mobilidade pendular foram originados e reproduzidos pela relação de dependência da capital, seja por trabalho, lazer, saúde, entre outros. Ademais, o fato do município estar localizado próximo ao aeroporto internacional Tancredo Neves, contribui para ser atrativo tanto para novos moradores, quanto instalação de empresas. Esses acontecimentos reforçam os motivos pelos quais Pedro Leopoldo se inseriu logo na criação da RMBH.

Durante a pesquisa, foram observados alguns impactos que a RMBH gerou em Pedro Leopoldo. Foram constatadas mudanças econômicas em função das oportunidades de empregos para a população Pedro-leopoldense, além de melhoria no sistema viário e no transporte público, que por consequência gerou aumento da mobilidade pendular. O processo para o desenvolvimento do município é contínuo e irá continuar acontecendo, necessitando de mudanças e melhorias, seja na estruturação da cidade, ou mesmo em legislações e normas.

## 7- REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS:

ALVES, Bianca. **A história de Pedro Leopoldo, que contamos na Internet**: capítulo 1 ao capítulo 6 Aqui.Pl. Disponível em: <https://www.aqui.pl.com.br/a-historia-de-pedro-leopoldo-finalmente-na-internet/>. Acesso em: 26 set. 2022.

AZEVEDO, S. de; CASTRO, M. M. M. de. **Política de transporte na região metropolitana de Belo Horizonte: o papel da Metrobel**. Revista de Administração Pública, Rio de Janeiro, RJ, v. 21, n. 3, p. 82 a 108, 1987. Disponível em: <https://bibliotecadigital.fgv.br/ojs/index.php/rap/article/view/9749>. Acesso em: 4 dez. 2022.

AVELAR, Isabela Moreira; SIMÃO, Karina Machado de Castro. **A produção do espaço urbano do Vetor Norte da RMBH**. In: Congresso Interdisciplinar de pesquisa, iniciação científica e extensão universitário Centro universitário metodista Izabela Hendrix, 4., 2019, Belo Horizonte. Ciência, Tecnologia e Educação: o papel da universidade no desenvolvimento socioeconômico. Belo Horizonte: Izabela Hendrix, 2019. p. 1-16

BARBOSA, Daniela Batista Lima. **Geoprocessamento aplicado às análises de distribuição de valores do imposto predial e territorial urbano – iptu índice de qualidade de vida urbana**: iquv na área central de Pedro Leopoldo: mg. 2002. 65 f. Monografia (Especialização) - Curso de Geoprocessamento, Cartografia, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2002.

BRASIL, Intercement do. **Histórico**. Disponível em: <https://investidores.intercement.com.br/a-companhia/historico/>. Acesso em: 07 mar. 2023

BRASIL. **Lei nº 14, de 8 de junho de 1973. estabelece as regiões metropolitanas de São Paulo, Belo Horizonte, Porto Alegre, Recife, Salvador, Bahia, Curitiba, Belém e Fortaleza**. Brasília: Casa Civil, [1973]. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/lcp/lcp14.htm#:~:text=LEI%20COMPLEMENTAR%20N%C2%BA%2014%2C%20DE,%2C%20Curitiba%2C%20Bel%C3%A9m%20e%20Fortaleza](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/lcp/lcp14.htm#:~:text=LEI%20COMPLEMENTAR%20N%C2%BA%2014%2C%20DE,%2C%20Curitiba%2C%20Bel%C3%A9m%20e%20Fortaleza).

BRITO, Fausto; SOUZA, Joseane de. **A metropolização da pobreza. In: XI encontro nacional de estudos populacionais**, 1998, Belo Horizonte. Anais do XI Encontro Nacional de Estudos Populacionais. Caxambu- Mg: Abep, 1998. p. 489-516.

COELHO, André Luiz Nascentes. **O histórico da ocupação e impactos socioambientais no eixo Norte da RMBH (Região Metropolitana de Belo Horizonte) em áreas do Município de Ribeirão das Neves - MG**. 2003. 126 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Geografia, Departamento de Geografia, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2003. Disponível em: <http://hdl.handle.net/1843/MPBB-8LXH3G>. Acesso em: 18 ago. 2022.

CRISPIM, Ângela. **Luzia, o fóssil de uma brasileira pré-histórica**. Simpósio, [S.l.], n. 6, fev. 2018. ISSN 2317-5974. Disponível em: <http://revista.ugb.edu.br/ojs302/index.php/simposio/article/view/682>. Acesso em: 26 set. 2022.

ECONÔMICO, Secretaria do Desenvolvimento. **Aerotrópole mineira**. Disponível em: <http://www.desenvolvimento.mg.gov.br/application/projetos/projeto/1083>. Acesso em: 07 mar. 2023

FAEMG. **Sistema FAEMG e UFMG estudam parceria**. Disponível em: <http://www.sistemafaemg.org.br/noticias/sistema-faemg-e-ufmg-estudam-parceria-para-acoes-em-fazenda-modelo>. Acesso em: 07 out. 2022.

FATOS, Anos Dourados: Imagens &. - **Carro: "jardineira"**. Disponível em: <http://www.anosdourados.blog.br/2011/01/imagens-carro-jardineira.html>. Acesso em: 12 jan. 2023

FRANCO, Pedro Rocha. **EM mostra trajetória do aeroporto de Confins e perspectivas para o futuro com iniciativa privada**. Estado de Minas, Belo Horizonte, 02, janeiro de 2014. Disponível em: <[https://www.em.com.br/app/noticia/economia/2014/01/02/internas\\_economia,484099/em-mostra-trajetoria-do-aeroporto-de-confins-e-perspectivas-para-o-futuro-com-iniciativa-privada.shtml](https://www.em.com.br/app/noticia/economia/2014/01/02/internas_economia,484099/em-mostra-trajetoria-do-aeroporto-de-confins-e-perspectivas-para-o-futuro-com-iniciativa-privada.shtml)>. Acesso em: 10, março de 2023.

FRANÇA, Bárbara Lúcia Pinheiro de Oliveira. **O impacto socioespacial do Aeroporto Internacional Tancredo Neves no vetor norte da Região Metropolitana de Belo Horizonte**. 2014. 359 f. Tese (Doutorado) - Curso de Geografia, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2014.

FRAZÃO, Dilva. **Chico Xavier**: médium brasileiro. Médium brasileiro. 2022. Disponível em: [https://www.ebiografia.com/chico\\_xavier/#:~:text=Chico%20Xavier%20\(1910%2D2002\),mortos%2C%20foi%20publicado%20em%201932..](https://www.ebiografia.com/chico_xavier/#:~:text=Chico%20Xavier%20(1910%2D2002),mortos%2C%20foi%20publicado%20em%201932..) Acesso em: 29 set. 2022.

FREITAS, Ceralda Maria de. **Impactos da construção da Linha verde e do Rodoanel no município de Pedro Leopoldo**. 2008. 39 f. Monografia (Doutorado) - Curso de Especialização em Transporte e Trânsito, Centro Federal de Educação Tecnológica de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2008.

GERAIS, Governo de Minas. **Agência de Desenvolvimento da Região Metropolitana de Belo Horizonte**. Disponível em: <http://www.agenciarmbh.mg.gov.br/>. Acesso em: 18 ago. 2022.

GERAIS, Universidade Federal de Minas. **Plano Metropolitano RMBH**. Disponível em: <http://www.rmbh.org.br>. Acesso em: 18 ago. 2022.

IBGE. **Pedro Leopoldo**. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/mg/pedro-leopoldo/historico>. Acesso em: 10 out. 2022.

IBGE. **Região Metropolitana de Belo Horizonte**. 2007. Disponível em: <https://www.ufmg.br/prpg/wp-content/uploads/2021/07/Mapa-da-regiao-metropolitana-de-Belo-Horizonte.pdf>. Acesso em: 19 jan. 2023.

BARRETO, Ilson Juliano , **O surgimento de novas regiões metropolitanas no Brasil:** uma discussão a respeito do caso de Sorocaba (SP), Espaço e Economia [Online], 1 | 2012, posto online no dia 15 abril 2013, consultado o 09 outubro 2022. URL: <http://journals.openedition.org/espacoeconomia/374>; DOI: <https://doi.org/10.4000/espacoeconomia.374>

IPEA, Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada –. **Caracterização e quadros de análise comparativa da governança metropolitana no Brasil: arranjos institucionais de gestão metropolitana (Componente 1):** região metropolitana de belo horizonte. Rio de Janeiro: Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, 2015.

IEPHA. **Quinta do Sumidouro.** Disponível em: <http://www.iepha.mg.gov.br/index.php/14-patrimonio-cultural-protetido/bens-tombados/117-quinta-do-sumidouro>. Acesso em: 07 out. 2022.

IPHAN. **Cadastro Nacional de Sítios Arqueológicos (CNSA).** Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/1699>. Acesso em: 01 mar. 2023

LAGES, Sofia Santos. Políticas públicas, valorização da terra e metropolização: RMBH e o vetor industrial de expansão. **Cadernos Metrôpole**, São Paulo, v. 22, n. 47, p. 193-214, abr. 2020.

LEOPOLDO, Prefeitura de Pedro. **A fábrica de tecidos.** Disponível em: [https://pedroleopoldo.mg.gov.br/?page\\_id=833](https://pedroleopoldo.mg.gov.br/?page_id=833). Acesso em: 07 out. 2022.

LOPES, Erika. **O projeto Linha Verde e a remoção de cinco vilas: um estudo de caso da prática do desfavelamento de novo tipo no espaço urbano de Belo Horizonte.** 2010. 170 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Geografia, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2010.

LUZIA, Câmara Municipal de Santa. **História do município.** Disponível em: <https://www.cmsantaluzia.mg.gov.br/pagina/ler/1000/historia#:~:text=A%20hist%C3%B3ria%20do%20munic%C3%ADpio%20originou,garimpo%20de%20ouro%20de%20aluvi%C3%A3o>. Acesso em: 29 set. 2022.

MARRA, Natalia Cardoso. **Condomínios fechados: a proliferação de loteamentos fechados em Lagoa Santa e Nova Lima.** Revista Tecer, Belo Horizonte, v. 11, n. 21, p. 31-43, nov. 2018.

MENDES, Letícia Rodrigues Guimarães. **Entre caminhos e nomes: história e memória na toponímia urbana de Pedro Leopoldo (MG).** Gtlex, Uberlândia, v. 6, n. 1, p. 214-233, dez. 2020

MINAS, Agência de. **Governo de Minas homologa concessão da rodovia MG-424, na Região Metropolitana de Belo Horizonte.** 2022. Disponível em: <https://www.agenciaminas.mg.gov.br/noticia/governo-de-minas-homologa-concessao-da-rodovia-mg-424-na-regiao-metropolitana-de-belo-horizonte>. Acesso em: 19 jan. 2023.

OLIVEIRA, Murilo Luiz Gentil **História da fazenda modelo da UFMG em Pedro Leopoldo-MG**. Revista Científica Semana Acadêmica. Fortaleza, ano MMXVIII, Nº. 000126, 05/07/2018.

PEDRO LEOPOLDO. PREFEITURA DE PEDRO LEOPOLDO. **Fernão Dias e o Sumidouro**. Disponível em: [https://pedroleopoldo.mg.gov.br/?page\\_id=736](https://pedroleopoldo.mg.gov.br/?page_id=736). Acesso em: 29 set. 2022.

PEDRO LEOPOLDO. PREFEITURA DE PEDRO LEOPOLDO. **Luzia**. Disponível em: [https://pedroleopoldo.mg.gov.br/?page\\_id=774](https://pedroleopoldo.mg.gov.br/?page_id=774). Acesso em: 05 out. 2022

PEDRO LEOPOLDO. PREFEITURA DE PEDRO LEOPOLDO. **Pedro Leopoldo é berço do 1º Tigre Dentes de Sabre**. 2021. Disponível em: <https://pedroleopoldo.mg.gov.br/?p=17790#:~:text=Os%20registros%20de%20ocupa%C3%A7%C3%A3o%20humana,da%20pr%C3%A9%20hist%C3%B3ria%20da%20regi%C3%A3o>. Acesso em: 10 out. 2022.

PEREIRA, Doralice Barros; CAMPOS, Laura Arantes. **A Linha Verde na Região Metropolitana de Belo Horizonte projeto de modernidade e empreendimento**. Book Geografias, [s. l], v. 5, n. 2, p. 50-64, jul. 2009.

PRÓ-CITTÀ, Instituto de Estudos Pró-Cidadania –. **Diagnóstico situacional do plano diretor de Pedro Leopoldo**. Pedro Leopoldo: Plano Diretor Pedro Leopoldo, 2014.

REY, Curral del. **Os anos 1950: metropolização e desordem urbana**. Metropolização e Desordem Urbana. Disponível em: <http://curraldelrei.blogspot.com/2011/07/os-anos-1950-metropolizacao-e-desordem.html>. Acesso em: 07 out. 2022.

SANTOS, Igor Rafael Torres. **Os (des)caminhos da metropolização: reestruturação socioespacial na (re)produção da metrópole de Belo Horizonte**. 2011. 155 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Geografia, Departamento de Geografia, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2011.

SOUZA, Joseane de. **A expansão urbana de Belo Horizonte e da Região Metropolitana de Belo Horizonte: o caso específico do município de Ribeirão das Neves**. 2008. 198 f. Tese (Doutorado) - Curso de Ciências Econômicas, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2008.

SAQUET, Marcos Aurelio; SILVA, Sueli Santos da. **Milton Santos: concepções de geografia, espaço e território**. Geo Uerj, Rio de Janeiro, v. 2, n. 18, p. 24-42, dez. 2008

TONUCCI FILHO, João B. M.; FREITAS, Daniel Medeiros de. **Planejamento metropolitano e grandes projetos urbanos: concepção e descaminhos da política de novas centralidades na RMBH**. Cadernos Metrôpole: metropolização: dinâmicas, escalas e estratégias, São Paulo, v. 22, n. 47, p. 61-84, jan. 2020.

UFMG. **Plano metropolitano**: macrozoneamento. Macrozoneamento. Disponível em: <http://www.rmbh.org.br/mzrmbh/pt-br.htm>. Acesso em: 07 mar. 2023

VAINER, Carlos B. “**Pátria, empresa e mercadoria – notas sobre a estratégia discursiva do Planejamento Estratégico Urbano**”. In: ARANTES, Otília; VEINER, Carlos; MARICATO, Ermínia. A Cidade do Pensamento Único: Desmanchando Consensos. Petrópolis, RJ: Vozes, 2002. p.75-102.

VERMELHA, Lapa. **História**. Disponível em: <https://www.lapavermelha.com.br/quem-somos>. Acesso em: 07 mar. 2023.

VIEIRA, José Crux Rodrigues. **Peter Wilhelm Lund**: patrono da cadeira número 17. PATRONO DA CADEIRA NÚMERO 17. Disponível em: <https://ihgmg.org.br/sme/conteudoinstitucional/menuesquerdo/SandBoxItemMenuPaginaConteudo.ew?idPaginaItemMenuConteudo=7595>. Acesso em: 18 jan. 2023