

A PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO SOB O IMPACTO DA INDÚSTRIA GLOBALIZADA: UM ESTUDO DE CASO - 2a. VERSÃO¹

Geraldo Magela Costa *

Introdução: teoria, conceitos e objeto

As transformações que estão ocorrendo na estrutura sócio-espacial do território brasileiro nas últimas décadas podem, em boa parte, ser entendidas à luz das análises sobre os impactos de empreendimentos econômicos. A análise de Bertha Becker (1991) sobre esta questão, por exemplo, mostra um quadro generalizado de transformações sócio-espaciais, resultantes do projeto de modernização conservadora do Estado que, segundo a autora, como forma de implantar tal projeto, adotou uma estratégia de produção do espaço. Ou seja, "o espaço tornou-se mediador entre a nova economia planetária e a formação social brasileira"(p. 49). O resultado, foi um ambiente construído homogeneizado do ponto de vista das necessidades do processo de acumulação. Tal homogeneização, no entanto, por ser seletiva, trouxe permeada uma outra estrutura sócio-espacial, fragmentada e não integrada ou contemplada pelo projeto modernizador.

Acredito, como a autora, que este processo de homogeneização e fragmentação/exclusão vem se manifestando em todas as escalas, criando novas espacialidades. Pode-se exemplificar com a generalização dos pólos crescimento durante as décadas de setenta e oitenta e os eventuais tecnopolos em época mais recente, em uma escala macro e com os conflitos pela posse da terra e reforma agrária ou com a luta pela moradia nas principais cidades do País, em diversos pontos do território brasileiro. O fato é que, antes mesmo de se discutir a questão da fragmentação e da exclusão por meio de um ainda pouco estruturado paradigma da globalização, ela já era uma realidade no caso das transformações observadas no território brasileiro e, certamente, em outras partes do planeta. Não pretendo com esta observação fazer críticas negativas a estudos sobre a inserção do País no processo de globalização, mas simplesmente enfatizar o seu caráter de processo, que tem sido uma busca do sistema capitalista há pelo menos cinco séculos, se tomarmos como ponto de sua origem as transações comerciais do período do capitalismo mercantil e as descobertas de novas terras. Um processo que se intensifica, com base na atividade industrial, a partir da segunda metade do século XIX, que segundo Hobsbawn (1979), teria dado início à unificação do mundo.

Seria ingênuo, no entanto, considerar que desde então os resultados em termos de fragmentação e de novas estruturas espaciais seriam semelhantes em todos os seus aspectos. Nas transformações no meio urbano observadas, por exemplo, com o surgimento da cidade industrial no século passado, criou-se também um processo de fragmentação sócio-espacial que, de acordo com Benevolo (1981), era diferente da exclusão que se observava até então. O advento da industrialização, apesar do processo de fragmentação sócio-espacial observado nas

* Professor Adjunto, Departamento de Geografia, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, Brasil.

idades europeias, em especial na Inglaterra, representava "A Época das Grandes Esperanças". Nas palavras do autor: "A pobreza - condição suportada há séculos sem esperança de alternativas razoáveis - é agora reconhecida como "miséria", quer dizer, é vista na perspectiva moderna de um mal que pode e deve ser eliminado com os meios à disposição" (p. 44). Ou seja, uma vez que teve início a geração de um grande excedente econômico, que não existia no passado, isto poderia resultar em supressão da miséria, se bem gerido politicamente.

A literatura mostra que em outros momentos da história, novos processos de transformação e de fragmentação foram ocorrendo, no caminhar do desenvolvimento capitalista na direção de uma economia mundial. Um desses momentos mais recentes e que teve clara repercussão em termos sócio-espaciais, ocorreu nos anos 60 e 70, nos países de capitalismo retardatário, quando a exclusão no meio urbano, alvo de grandes fluxos migratórios, era interpretada como excedente de força de trabalho ou população marginal, com todas as caracterizações e nuances conceituais que a literatura a respeito da questão apresentou².

O momento atual, caracterizado pelo processo de globalização apresentaria características diferentes de momentos anteriores nos aspectos relacionados à fragmentação e sua expressão sócio-espacial. A pesquisa que vem sendo desenvolvida tendo como estudo de caso um bairro do município de Betim pode trazer alguma luz para este debate.

Betim, localizado na Região Metropolitana de Belo Horizonte, é o município sede da FIAT Automóveis, montadora que vem experimentando transformações importantes no seu sistema produtivo e de relações sociais de produção que permitem caracteriza-la como um empreendimento econômico sintonizado com o processo de globalização da economia. Portanto, apesar de estar fisicamente localizada em Betim, a base territorial de operação da FIAT não se identifica com a deste município.

A este respeito, Martin Lu (1987) apresenta contribuição metodológica relevante, quando identifica a formação de dois entornos relacionados ao processo de (re)estruturação sócio-espacial decorrente da implantação de grandes empreendimentos econômicos. De um lado, pode-se falar de um processo de integração funcional do empreendimento e no seu correspondente entorno funcional, da produção e, de outro lado, uma integração ligada a processos de consumo que reorganiza um entorno territorial, que diz respeito à procura por bens e serviços por parte da população. A discussão sobre as possibilidades de coincidência ou não entre estes dois entornos, indicando ou não a inserção do empreendimento no ambiente, traz boas contribuições para o entendimento dos processos de globalização/fragmentação em seus aspectos sócio-espaciais, como se verá mais adiante.

Em relação à força de trabalho, por exemplo, dados fornecidos pela FIAT revelam que, em 1994, "dos seus 17.000 empregados diretos apenas 22% residiam em Betim, enquanto 43% moravam em Belo Horizonte, 27% em Contagem e 8% em outros municípios" (Rocha & Costa, 1995). Apesar disso, um núcleo habitacional em frente à FIAT teve sua população crescendo à taxa aproximada de 19% ao ano na década de setenta, resultando em um aumento de 4.800 habitantes em 1970 para 26.800 em 1980. Dados do censo demográfico de 1991 registram uma população de aproximadamente 60.000 habitantes para esta parte da cidade de Betim, constituída pelos Bairros Jardim Terezópolis e Imbiruçu, significando um terço da população urbana do município naquele ano. É óbvio que este extraordinário crescimento

não se deve somente à presença da FIAT. Boa parte dele é explicada pela lógica do crescimento metropolitano, em especial aquele relacionado ao processo de industrialização que há várias décadas vem reforçando o eixo de expansão oeste da RMBH a partir do município de Contagem.

Um segundo aspecto a ser considerado refere-se ao processo de mudanças observado no sistema produtivo da montadora. De acordo com um entrevistado, a empresa "vem passando por uma verdadeira revolução interna desde 1989"(Rocha & Costa, 1995), colocando em prática um plano de qualidade total. Um dos resultados mais significativos desse processo é a possibilidade de generalizar para toda a linha de produção o modelo "just in time", o que, nos planos da FIAT, irá exigir a proximidade física de fornecedores de determinados componentes. A empresa prevê que até o final de 1996, 60% do fornecimento de peças virá do próprio território de Minas Gerais, com grande concentração no município de Betim e outros da RMBH e seu entorno. Se por um lado isto pode representar ofertas de novos empregos, por outro lado significará também, a segmentação da força de trabalho, consequência do processo de terceirização, além de uma nova forma de estruturação do espaço urbano.

Betim no contexto do crescimento populacional da RMBH e suas tendências

Betim faz parte, juntamente com Contagem e parte de Belo Horizonte, além de outros três municípios recentemente incorporados à Região Metropolitana de Belo Horizonte, do que denominarei neste artigo de Eixo de Expansão Oeste da região. Trata-se de um vetor de expansão metropolitana caracterizado por uma dinâmica atividade industrial, a principal do Estado de Minas Gerais.

"Apesar de a industrialização de Betim ser antiga, com certa especialização, no passado, na produção de refratários de cerâmica, a indústria de grande porte só chega ao município com a Refinaria Gabriel Passos - REGAP, nos anos 60 e, posteriormente, com um parque industrial moderno organizado em torno da FIAT Automóveis, nos anos 70.

Vendo o fenômeno de uma perspectiva metropolitana, a industrialização de Betim só se torna mais dinâmica algum tempo após a consolidação da Cidade Industrial de Contagem, pioneira no processo de industrialização planejada de Minas Gerais e situada, em termos espaciais, entre os municípios da capital, Belo Horizonte, e de Betim, formando, os três, o principal eixo de expansão da Região Metropolitana".(Rocha e Costa, 1995).

A tabela 1 mostra os dados relativos ao crescimento da população dos municípios do eixo oeste, comparados a outros conjuntos de municípios da RMBH e à própria região como um todo. Observa-se inicialmente, a tendência declinante na taxa de crescimento anual da população urbana da RMBH: de 6,72% na década de cinquenta, para 2,45% na década de oitenta. Não há qualquer surpresa em relação a esta tendência, uma vez que vários estudos já mostraram que o fenômeno está ocorrendo na maioria das regiões metropolitanas brasileiras³. As comparações entre partes da Região Metropolitana de Belo Horizonte, no entanto, trazem alguns subsídios para os objetivos deste artigo e da pesquisa.

Em primeiro lugar, observa-se que três dos conjuntos de municípios da RMBH vem mantendo um ritmo de crescimento de sua população urbana bem superior ao da Região como um todo. Destes três conjuntos, dois deles não podem ser caracterizados como industriais, sendo o seu

alto crescimento populacional relativo mais bem explicado pela lógica de atuação do mercado imobiliário⁴: o primeiro, formado pelos municípios de Ribeirão das Neves e de Ibirité, localizados respectivamente a noroeste e sudoeste da Região e, o segundo, constituído pelos municípios de Pedro Leopoldo, Lagoa Santa, Vespasiano, Santa Luzia e Sabará, este último localizado a leste da Região e os demais a norte.

O conjunto de municípios do eixo oeste, além de vir mantendo altas taxas de crescimento da população urbana, concentrava, em 1991, aproximadamente 50% da população urbana do total dos municípios da periferia metropolitana. Em um primeiro momento, década de 50 e de 60, o maior crescimento era observado no município de Contagem, consequência da criação da Cidade Industrial, na década de 40. Este crescimento ainda se mantém alto na década de 70, agora explicado também pelo processo de periferização da Região, uma característica generalizada para todo o País naquele período. Betim, por sua vez, mantém um alto crescimento de sua população urbana ao longo de todo o período considerado na tabela, destacando-se a década de 70, quando foi implantada a FIAT Automóveis no município. Observa-se que a população urbana do município passou de 3.688 habitantes em 1950 para 162.143 habitantes em 1991.

Na década de oitenta já ocorre um processo de extravasamento ainda mais para o oeste da Região, observando-se altas taxas de crescimento urbano nos municípios de Juatuba e de Mateus Leme, associadas à dinâmica do mercado imobiliário. No entanto, este crescimento se dá em uma base populacional muito estreita, significando acréscimos absolutos pequenos naqueles municípios. Fato notável é que Betim continua com alta taxa de crescimento urbano, mesmo após os impactos iniciais decorrentes da implantação da FIAT Automóveis no município.

Um levantamento com base nos dados do censo demográfico de 1991 revela que o rendimento nominal do chefe do domicílio tem os seguintes valores relativos em algumas situações da RMBH: em Betim 33,45% (1/3) dos chefes têm renda até um salário mínimo, enquanto este mesmo indicador é de 20,41% para Belo Horizonte e 23,22% para Contagem, outro município do eixo de expansão oeste. A média para a Região como um todo é de 24,85%. Betim, portanto, se caracteriza pela concentração de população de baixa renda neste eixo de desenvolvimento industrial da Região Metropolitana de Belo Horizonte.

O fato de a maior parte dos empregados das grandes indústrias residir fora de Betim, como foi acima mencionado, confere a este município uma característica peculiar: "O município de Betim hoje caracteriza-se ao mesmo tempo como centro industrial moderno, que está inserido em momentos específicos da história da industrialização mineira e brasileira e como cidade dormitório da Região Metropolitana de Belo Horizonte. A economia municipal concentrava, em 1993, 10% e 26% do Produto Interno Bruto estadual e metropolitano, respectivamente, significando, em termos per capita, dez vezes a média estadual" (Rocha & Costa, 1995).

O bairro Jardim Terezópolis no contexto da estrutura sócio-espacial da cidade de Betim.

Em termos sócio-espaciais, a cidade de Betim caracteriza-se por uma malha urbana dispersa e fragmentada, uma característica resultante do processo de seu crescimento desde o surgimento dos primeiros núcleos, além do núcleo central.

A cidade desenvolveu-se "ao longo do eixo coincidente das rodovias BR - 381 e BR - 262, que ligam Belo Horizonte a São Paulo e ao Triângulo Mineiro, respectivamente (...). Até os anos 40, a cidade de Betim era um pequeno núcleo urbano de apoio a atividades predominantemente agrícolas do município" (Rocha & Costa, 1995). A cidade se expande então ao longo deste eixo viário, formando vários núcleos, caracterizando-se hoje por um espaço urbano espraiado, com vários problemas relacionados a tal tipo de conformação espacial.

O conjunto formado pelos Bairros Jardim Terezópolis e Imbiruçu, anteriormente mencionados neste artigo constitui um desses núcleos urbanos que compõem, de forma espacialmente espraiada, a cidade de Betim. Localizados em frente à FIAT Automóveis, esses bairros têm experimentado um alto crescimento de sua população, superior ao da cidade de Betim como um todo.

Deste conjunto, selecionou-se para uma análise comparativa, o bairro Jardim Terezópolis, que é o mais identificado como resultante de implantação da FIAT Automóveis no município. Enquanto toda a cidade de Betim cresceu a 7,28% ao ano na década de 80, o bairro Jardim Terezópolis cresceu a aproximadamente 10% ao ano, no mesmo período. Sua população atingiu aproximadamente 29.000 habitantes em 1991. O bairro Imbiruçu, também acima mencionado, tem origem mais antiga, relacionada à implantação de uma estação ferroviária no local, em um momento anterior ao anos cinquenta. Nesta década, ambos os bairros foram objeto de loteamentos especulativos. O Jardim Terezópolis só foi efetivamente ocupado após a implantação da FIAT, especialmente por meio de invasões.

Com base em dados obtidos de tabulações especiais do Censo Demográfico de 1991 do IBGE (Dados do Arquivo do Universo), construiu-se alguns indicadores relacionados à qualidade de vida do bairro. São informações de base domiciliar, agregadas por setor censitário, que permitiram organizar indicadores comparativos entre o bairro Jardim Terezópolis, os demais bairros e a totalidade da cidade de Betim.

Um primeiro indicador obtido dos dados censitários refere-se à condição de ocupação do domicílio. Observa-se que no bairro Jardim Terezópolis 2.007 (31,73%) domicílios caracterizavam-se como tendo só a construção como propriedade de seus moradores, indicando um alto índice de invasões. O mesmo indicador para toda a cidade de Betim era de apenas 12,45%.

Um segundo indicador diz respeito à renda do chefe do domicílio. Constata-se que enquanto em toda a cidade de Betim 33,45% dos chefes recebiam até um salário mínimo de rendimento mensal, o percentual relativo ao Jardim Terezópolis era de 45,43%. Ou seja, se a cidade de Betim como um todo já se caracteriza como habitada por uma população de baixa renda em relação aos outros municípios industriais da Região Metropolitana, o bairro Jardim Terezópolis situa-se em uma posição relativa ainda pior em termos de rendimento domiciliar.

O indicador do nível de instrução do chefe do domicílio reforça ainda mais a situação precária dos moradores do bairro Jardim Terezópolis em termos de indicadores sócio-econômicos.

Aproximadamente 90% dos chefes de domicílios do bairro não tinham o primeiro grau completo, no ano da pesquisa (até 7 anos de estudo). Considerando que o mesmo indicador para toda a cidade de Betim é de aproximadamente 80%, apesar de ser também bastante alto torna mais explícitas as desigualdades intra-urbanas em termos de indicadores sócio-econômicos.

Quanto aos indicadores de serviços urbanos básicos, o bairro Jardim Terezópolis também se destaca pela precariedade relativa. Mais de 1/5 (21,28%) dos domicílios do bairro não tinham, em 1991, canalização interna de abastecimento de água, enquanto em toda a cidade de Betim apenas 12,42% dos domicílios não possuíam este tipo de facilidade. A situação em termos de instalação sanitária mostra uma condição bastante precária dos domicílios do bairro: 69,04% deles utilizavam fossas rudimentares para a disposição final de dejetos, enquanto para a cidade de Betim este percentual se reduz para 53,09%.

Finalmente, em relação à disposição final do lixo domiciliar, observa-se que só havia coleta em 36,87% dos domicílios do bairro Jardim Terezópolis. Em contrapartida, o serviço de coleta existia em aproximadamente 50% do total de domicílios da cidade de Betim. A situação do bairro torna-se mais evidentemente precária em termos deste serviço urbano quando se constata que aproximadamente 30% dos seus domicílios utilizam terrenos baldios ou cursos d'água como local de despejo do lixo domiciliar.

Considerações finais: o lugar na globalização

Uma conclusão apressada com base nos indicadores aqui analisados poderia caracterizar a situação do bairro Jardim Terezópolis como um espaço urbano fragmentado e excluído, resultante da presença de um empreendimento globalizado, a FIAT Automóveis. Ou seja, estariam presentes nas evidências empíricas sobre a situação do bairro Jardim Terezópolis algumas características que poderiam levar à rotulação do processo observado como parte da globalização econômica, marcada pela adoção de novos processos produtivos e novas relações de trabalho, o que resultaria, em termos espaciais, na formação de unidades urbanas fragmentadas, expressão dos processos de segmentação da força de trabalho e da exclusão social. São novas formas sócio-espaciais de contrastes entre concentrações de riqueza e de pobreza. Nas palavras de Préteceille (1994), "é a esse respeito que aparecem as idéias de 'cidade com dupla velocidade' ou dualização urbana"(p. 79).

No entanto, como afirma ainda Préteceille (1994), apesar de não se poder negar a "contribuição indispensável da análise sobre a globalização", deve-se, entretanto, contestar "sua pretensão - que corre o risco de ser exacerbada pelos fenômenos de moda intelectual que ultrapassam a intenção de seus autores - de constituir um novo paradigma teórico capaz, por si só, de oferecer instrumentos de compreensão da realidade das grandes metrópoles, tanto no conjunto complexo de cada uma, como em sua diversidade"(p. 66).

Este alerta é importante, uma vez que estão sendo observadas, no meio acadêmico, algumas tendências que consideram a globalização como um paradigma por si só suficiente para analisar realidades complexas como a que venho pesquisando na Região Metropolitana de Belo Horizonte. Resulta disto, muitas vezes, estudos superficiais, baseados em discursos

abstratos sobre o processo de globalização/fragmentação, ou seja, sem, de fato, discutir, avaliar e definir melhor os conceitos. Uma outra característica dessas análises é o seu caráter dicotômico, que considera de forma quase sempre oposta os conceitos de globalização e de fragmentação ou de globalização e particularidades dos lugares.

Milton Santos (1994) refere-se a esta questão em termos de horizontalidades e verticalidades. "As horizontalidades serão os domínios da contiguidade, daqueles lugares vizinhos reunidos por uma continuidade territorial, enquanto as verticalidades seriam formadas por pontos distantes uns dos outros, ligados por todas as formas de processos sociais" (p. 16), estes últimos identificados com o processo de globalização. Vale lembrar aqui a equivalência destes conceitos àqueles propostos por Martin Lu (1987), anteriormente mencionados neste artigo, relacionados ao espaço da produção (entorno funcional), as verticalidades e, ao espaço do consumo (entorno territorial), as horizontalidades. Ainda de acordo com Santos (1994), o "território, hoje, pode ser formado de lugares contíguos e de lugares em rede", que são de fato "os mesmos lugares, os mesmos pontos, mas contendo simultaneamente funcionalizações diferentes, quiçá divergentes ou opostas" (p. 16).

A este respeito considero adequada a contribuição de Lefebvre (1993) sobre a dialética entre valor de troca e valor de uso que, na dimensão espacial, produzem respectivamente um espaço abstrato de exploração e um espaço social de usos. O espaço abstrato [o espaço das redes], que seria ao mesmo tempo homogêneo (do ponto de vista de sua funcionalidade para a acumulação) e fragmentado (de acordo com os interesses dos agentes econômicos individuais e de um Estado que lhes dá suporte), estaria em oposição ao espaço social [os lugares contíguos], do valor de uso e do cotidiano, com o qual o cidadão se identifica. A discussão dicotômica sobre globalização/fragmentação só diz respeito ao espaço abstrato, nos termos definidos por Lefebvre, não dando conta de explicar as particularidades do espaço social. Para isto e concordando com Santos (1994: 19), "é indispensável insistir na necessidade de conhecimento sistemático da realidade, mediante tratamento analítico desse seu aspecto fundamental que é o território usado, o uso do território". Ou seja, é necessário pesquisar realidades sócio-espaciais particulares e concretas, na escala em que os fenômenos ocorrem.

Com isto, espaços particularizados internos à metrópole devem ser lidos de forma mais abrangente e aprofundada, apesar de serem, eventualmente, uma expressão sócio-espacial do processo de fragmentação promovido pela indústria globalizada. Os dados secundários do IBGE não permitem identificar, por exemplo, a atividade do morador, bem como os seus movimentos pendulares diários, informações importantes para o objetivo final da análise da qual este artigo é uma parte. Assim, a hipótese que vem orientando a pesquisa, considera que os pressupostos da globalização sobre a cidade, nos termos em que vem sendo colocados, só contribuiriam para a leitura e análise do espaço abstrato e não seriam capazes de dar conta das particularidades de um espaço social, com o qual o cidadão guarda certa identidade e que poderia significar uma nova funcionalidade urbana. Isto, no entanto, deverá ser objeto do próximo passo da pesquisa, quando se pretende, com base nos pressupostos de Lefebvre acima esboçados, conhecer de forma mais aprofundada a realidade sócio-econômica e o cotidiano dos moradores do bairro Jardim Terezópolis. Acredita-se que este procedimento, por meio do qual se procura analisar as particularidades do lugar no contexto da globalização, irá contribuir para um melhor entendimento das questões urbanas no momento atual.

Bibliografia

BAENINGER, R. 1992. O processo de urbanização no Brasil: características e tendências. In: BOGUS, L.M.M. & WANDERLEY, L.E.W.(orgs), 1992. *A luta pela cidade em São Paulo*. São Paulo: Cortez Editora. pp. 11-28.

BECKER, B. 1991. Modernidade e gestão do território no Brasil: da integração nacional à integração competitiva. *Espaço & Debates, ano XI, v.32*. São Paulo: CANOPUS. pp. 47-56.

BENEVOLO, L. 1981. *As origens da urbanística moderna*. Editora Presença, Portugal e Livraria Martins Fontes, Brasil.

COSTA, H. S. M. 1983. *The production of popular residential land developments in Belo Horizonte - Brazil*. M.Phil thesis, London: Architectural Association.

FARIA, V. E. 1976. *Occupational marginality, employment and poverty in urban Brazil*. PhD thesis, Harvard University.

HOBBSAWN, E. 1979. *A era do capital: 1848-1875*. Rio de Janeiro: Paz e Terra.

LEFEBVRE, H. 1993. *The production of space*. Oxford: Blackwell. 3a. edição na língua inglesa.

LU, Martin. 1987. Os grandes projetos da Amazônia: integração e sub-desenvolvimento. *Cadernos NAEA 9*. Belém: UFPA/NAEA. pp. 128-148.

PRÉTECEILLE, E. 1994. Cidades globais e segmentação social. In: RIBEIRO, L.C.Q., SANTOS JR. (org). *Globalização, fragmentação e reforma urbana; o futuro das cidades brasileiras na crise*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira. pp. 65-89.

ROCHA, V. E. & COSTA, G.M. 1995. Produção do espaço na periferia metropolitana: reflexões a partir do caso de Betim/RMBH. *VI Encontro Nacional da ANPUR*. Brasília, maio/95. Fotocópia.

SANTOS, M. 1994. O retorno do território. In: SANTOS et alli (org), 1994. *Território: globalização e fragmentação*. São Paulo: HUCITEC/ANPUR. pp.15 - 20.

Notas

¹ Este artigo é parte dos resultados de pesquisa financiada pelo CNPq.

² Um dos trabalhos mais completos de revisão desta literatura talvez seja a tese de doutorado de Faria (1976).

³ Ver, por exemplo, o artigo de Baeninger (1992).

⁴ Costa (1983) é um estudo bastante abrangente em relação aos processos imobiliários observados na RMBH.

TABELA 1

POPULAÇÃO RESIDENTE URBANA E TAXAS ANUAIS DE CRESCIMENTO
Municípios da RMBH - 1950 a 1991

Conjunto	Município	1950	1960	1970	1980	1991	Taxas Anuais de Crescimento %			
							1950-1960	1960-1970	1970-1980	1980-1991
1	Belo Horizonte	340.853	663.215	1.228.342	1.775.082	2.013.257	6,88	6,36	3,75	1,15
2	Contagem	1.998	25.215	108.028	278.081	419.975	28,85	15,66	9,92	3,82
	Betim	3.688	8.963	17.536	74.801	162.143	9,28	6,94	15,61	7,28
	Sub-total 1	5.686	34.178	125.564	352.882	582.118	19,64	13,90	10,88	4,65
3	Juatuba	468	805	1.174	3.022	5.773	5,57	3,84	9,92	6,06
	Mateus Leme	1.908	2.866	4.838	9.086	13.807	4,15	5,37	6,50	3,88
	Igarapé	469	1.300	3.490	11.028	19.909	10,73	10,38	12,19	5,52
	Sub-total 2	2.845	4.971	9.502	23.136	39.489	5,74	6,70	9,30	4,98
4	Esmeraldas	2.967	3.874	4.098	5.311	7.044	2,70	0,56	2,63	2,60
5	Ribeirão das Neves	2.624	4.189	5.547	61.670	119.925	4,79	2,85	27,23	6,23
	Ibirité	1.512	2.361	3.817	27.429	91.193	4,55	4,92	21,80	11,54
	Sub-total 3	4.136	6.550	9.364	89.099	211.118	4,70	3,64	25,27	8,16
6	Pedro Leopoldo/ Lagoa Santa/ Vespasiano / Santa Luzia / Sabará	27.350	41.800	78.742	167.320	301.203	4,33	6,54	7,83	5,49
7	Caeté / Raposos	12.819	19.483	28.846	36.185	42.432	4,27	4,00	2,29	1,46
8	Nova Lima / Rio Acima / Brumadinho	21.858	27.977	37.907	47.124	61.262	2,50	3,08	2,20	2,41
RMBH		418.514	802.048	1.522.365	2.496.139	3.257.923	6,72	6,62	5,07	2,45

Fonte: Anuário Estatístico de Minas Gerais - 1993/94. Dados básicos coletados por Leal (1995: 16, 17 e 18).