

**Geografias Urbanas Comparadas no Leste
Mineiro: Caratinga, Manhuaçu e Viçosa**

Tese apresentada ao Programa de Pós-graduação em Geografia – Tratamento da Informação Espacial, como requisito parcial à obtenção do título de Doutor.

Área de Concentração: Análise Espacial

Orientador: Oswaldo Bueno Amorim Filho

Doutorando: Nelson de Sena Filho

***PUC-MG
Belo Horizonte
2006***

Sena Filho, Nelson de
Geografias Urbanas Comparadas no Leste Mineiro: Caratinga,
Manhuaçu e Viçosa

Orientador: Oswaldo Bueno Amorim Filho
Tese (doutorado) – Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais.
Geografia – estudos urbanos.

Para a minha mãe, Maria, eterna em meu
coração, início, razão e causa de tudo.

AGRADECIMENTOS

À FUNEC, onde teve início minha vida acadêmica, pelo apoio irrestrito, sem o qual a realização deste curso seria impossível.

Ao meu orientador, pela paciência e conhecimentos infinitos, que realiza a mais completa tradução da geografia, minha eterna gratidão pela amizade e confiança.

Às mulheres da minha vida... Maria a mãe eterna, incentivadora e exemplo presente em cada minuto da vida; à trindade, feminina, que me dá força e suporte para tudo: Simone, Carolina e Denise, parceiras pela vida afora, que suportaram intermináveis viagens e longas horas de ausência.

Resumo

Este trabalho tem como objetivo um estudo da rede urbana e do espaço interno de três cidades médias do leste de Minas Gerais, Caratinga, Manhuaçu e Viçosa. Para a realização desta pesquisa observou-se sua hierarquia, sua complementaridade funcional, sua organicidade, suas tipologias e a conseqüente interação entre as cidades estudadas e suas redes de influência. Além disso, deve-se ressaltar que para realizar o estudo destas cidades, entre outras abordagens, foi aplicado um modelo gráfico elaborado por Amorim Filho (2005) para identificação das cidades médias de Minas Gerais, a partir da morfologia intraurbana. O resultado final foi um levantamento pioneiro sobre o espaço externo e interno das três cidades, reforçando sua caracterização como cidades médias propriamente ditas. Para a realização deste estudo, foram utilizadas algumas abordagens, ou aproximações, diferentes, mas complementares, como por exemplo, a própria vivência e longa experiência pessoal das paisagens intraurbanas da cidade de Caratinga, além de vários trabalhos de campo nas outras duas cidades.

Palavras-chave: Redes Urbanas, Cidades Médias, Modelo Geo-Cartográfico

Abstract

This study has as objective a study of the urban net and the internal space of three medium cities of the east of Minas Gerais, Caratinga, Manhuaçu and Viçosa. For the accomplishment of this research it was observed their hierarchy, functional complementariness, organic structure, typology and consequent interaction among the cities studied and their nets of influence. Besides that, we must give prominence to the fact that to achieve the study of these cities, besides other approaches, it was used a graphic model elaborated by Amorim Filho (2005) to identify the medium cities of Minas Gerais, starting from the interurban morphology. The final result was a pioneer collecting about the external and internal space of the three cities, reinforcing their characterization as medium cities properly said. To the achievement of this study, it was used some approaches or approximations, different, but complementary, such as, the own living and long personal experience of the interurban landscape of the city of Caratinga, besides the several field work in the other two cities.

Key-words: Urban Nets, Medium Cities, Geo-Cartographic Models.

Lista de Ilustrações

Figura 1: Uma posição de confluência: Paris.....	27
Figura 2: Uma posição de confluência: Moscou.....	28
Figura 3: Diagrama de distribuição de cidades segundo suas funções.....	31
Figura 4: Teoria de Burgess.....	34
Figura 5: Estrutura Urbana Hexagonal e Estrutura Urbana Linear.....	35
Figura 6: Estrutura Urbana Mista.....	36
Figura 7: A Teoria de Hoyt.....	37
Figura 8: Esquema dos Núcleos Múltiplos.....	38
Figura 9: Os três modelos clássicos da estrutura urbana.....	39
Figura 10: Esquema de organização espacial da cidade na Am. Latina.....	45
Figura 11: As grandes divisões morfológico-funcionais de uma cidade de porte médio.....	49
Figura 12: Os planejadores e os cidadãos.....	58
Figura 13: Esquema de uma rede urbana teórica.....	64
Figura 14: Exemplo hipotético de hierarquia urbana e funções centrais.....	67
Figura 15: Rede de Localidades Centrais: os Esquemas de Christaller.....	68
Figura 16: Corte topográfico de parte do município de Caratinga.....	85
Figura 17: Vista parcial da cidade de Caratinga (2006).....	85
Figura 18: Localização de Caratinga em Minas Gerais e principais vias de acesso.....	87
Figura 19: PIB por setores de atividades comparado de Caratinga, Manhuaçu e Viçosa.....	90
Figura 20: Localização do município de Caratinga no Diagrama de distribuição de cidades segundo suas funções	92
Figura 21: Localização do município de Manhuaçu no Diagrama de distribuição de cidades segundo suas funções.....	93
Figura 22: Localização do município de Viçosa no Diagrama de distribuição de cidades segundo suas funções.....	94
Figura 23: Atividade econômica por setor de Caratinga – 1956.....	95
Figura 24: Dados comparativos do PIB das 3 cidades estudadas.....	98
Figura 25: Valor da produção agrícola de Viçosa em 1950.....	99
Figura 26: Evolução da população do município de Caratinga.....	111
Figura 27: Evolução da população absoluta de Viçosa.....	113
Figura 28: Viagens diárias de ônibus a partir de Caratinga	116
Figura 29: Fluxo de Ônibus em Manhuaçu.....	118
Figura 30: Viagens diárias de ônibus a partir de Manhuaçu.....	118
Figura 31: Fluxo de Ônibus em Viçosa	119
Figura 32: Fluxo de Ônibus em Viçosa (Cartograma)	120

Figura 33: Fluxo de Ônibus em Caratinga	121
Figura 34: Fluxo de Ônibus em Manhuaçu	122
Figura 35: Fluxo de Ônibus em Viçosa.....	122
Figura 36: Comparativo do PIB na Microrregião de Manhuaçu	125
Figura 37: Comparativo do PIB na Microrregião de Caratinga	125
Figura 38: Comparativo do PIB na Microrregião de Viçosa	126
Figura 39: Data da criação dos equipamentos de relações externas.....	133
Figura 40: Morfologia de Caratinga, 1939.....	151
Figura 41: Caratinga 1939 - Morfologia e Estrutura Funcional do Espaço Urbano.....	152
Figura 42: Centro da cidade de Caratinga, destacando a Praça da Matriz e suas ruas principais, anos 1920.....	155
Figura 43: Vista parcial do centro da cidade de Caratinga, destacando a Praça Getúlio Vargas, anos 1940.....	156
Figura 44: Vista parcial da área central de Caratinga.....	159
Figura 45: Vista parcial da área central de caratinga.....	160
Figura 46: Vista parcial da área central de Caratinga.....	162
Figura 47: Vista parcial da área central de Caratinga (Rua dos viajantes).....	163
Figura 48: Extensão do centro de Caratinga.....	163
Figura 49: Extensão do centro de Caratinga (Antiga Rodoviária da cidade).....	164
Figura 50: Vista de um sub-centro de Caratinga.....	165
Figura 51: Unidade Periférica “Integrada”.....	167
Figura 52: Unidade Periférica “Mal Integrada”.....	168
Figura 53: Morfologia e Estrutura Funcional do Espaço Urbano de Caratinga....	170
Figura 54: Uma das esquinas da praça central de Caratinga, anos 1940.....	173
Figura 55: A mesma esquina, atualmente (2006).....	173
Figura 56: A Praça central de Caratinga, 1940	175
Figura 57: Visão moderna da mesma praça.....	175
Figura 58: Vista parcial de Caratinga.....	177
Figura 59: Visão das mesmas encostas (2006).....	177
Figura 60: Vista parcial da cidade de Caratinga, em foto de fins do século XIX..	179
Figura 61: Vista parcial de Caratinga, destacando-se a Avenida Olegário Maciel.....	179
Figura 62: Bacia Hidrográfica do rio Caratinga.....	183
Figura 63: Domínios Morfoclimáticos brasileiros	184
Figura 64: Mapa da bacia hidrográfica do rio Caratinga.....	188
Figura 65: Enchente nos anos 1970.....	190
Figura 66: Enchente nos ano de 2003.....	191
Figura 67: Enchente nos ano de 2004.....	191
Figura 68 e 69: Tempo de Retomada Das Atividades.....	192

Figura 70: Perdas materiais em função da cheia.....	193
Figura 71: Recomendações para melhora das condições de financiamento.....	194
Figura 72: Tendência dos comerciantes locais em se transferir de cidade.....	195
Figura 73: Desejos de atitudes governamentais.....	195
Figura 74: Índice de recuperação em 2003 da indústria e comércio em caratinga.....	196
Figura 75: Opinião dos cidadãos sobre o monitoramento das chuvas pelos órgãos públicos.....	196
Figura 76: O município de Manhuaçu no início o século XX.....	201
Figura 77 : Vista parcial de Manhuaçu em foto de 1898.....	202
Figura 78: Vista parcial da área central de Manhuaçu em foto da década de 1950.....	203
Figura 79: Vista parcial da área central de Manhuaçu em foto da década de 1970.....	203
Figura 80: Vista parcial da praça central de Manhuaçu, quando de sua estruturação, anos 1920.....	204
Figura 81 : Manhuaçu – Morfologia e Estrutura Funcional do Espaço Urbano.....	206
Figura 82:: Vista parcial da área de Manhuaçu atualmente.....	207
Figura 83 e 84: Vista parcial da área central de Manhuaçu (2006).....	208
Figura 85: Vista parcial da área central de Manhuaçu (2006).....	209
Figura 86: Vista parcial de um Sub-centro de Manhuaçu (2006).....	211
Figura 87: Vista parcial de um sub-centro funcional da cidade de Manhuaçu.....	211
Figura 88: Unidade Periférica “Integrada” (tipo loteamento) de Manhuaçu (2006).....	213
Figura 89: Unidade Periférica “Mal Integrada” (tipo vila) de Manhuaçu (2006).....	213
Figura 90: Malha Urbana de Viçosa de 1900-1960 e Malha Urbana Atual.....	219
Figura 91: Viçosa no início do século XX (1920)	220
Figura 92: Viçosa – Morfologia e Estrutura Funcional do Espaço Urbano.....	222
Figura 93: Vista parcial da zona central de Viçosa (2006).....	223
Figura 94 e 95: Vista parcial do centro de Viçosa.....	224
Figura 96: Vista parcial de um sub-centro de viçosa.....	225
Figura 97: Vista parcial de um sub-centro de Viçosa.....	226
Figura 98: Vista parcial de uma Unidade Periférica “Integrada”.....	227
Figura 99: Vista parcial de uma outra Unidade Periférica “Integrada”.....	228
Figura 100: Vista parcial de uma Unidade Periférica “Mal Integrada”.....	228

Lista de Tabelas

Quadro 01: Campos da Geografia Urbana.....	24
Quadro 02 : O Núcleo central e a Zona Periférica.....	44
Quadro 03 - Zoneamento Morfológico-Funcional e Níveis da Hierarquia Urbana: Cidades Médias.....	47
Quadro 04: Localização Urbana: principais contribuições teóricas.....	69
Quadro 05: Agricultura em Manhuaçu em 1955.....	97
Quadro 06: Classificação de Caratinga nos diversos estudos sobre hierarquia urbana em MG.....	103
Quadro 07: Classificação de Manhuaçu nos diversos estudos sobre hierarquia urbana em MG.....	104
Quadro 08: Classificação de Viçosa nos diversos estudos sobre hierarquia urbana em MG.....	105
Quadro 09: Caratinga: Comparação de dados de 1980 e 2005 (viagens diárias de ônibus).....	114
Quadro10: Manhuaçu: Comparação de dados de 1980 e 2005 (viagens diárias de ônibus).....	115
Quadro 11: Viçosa: Comparação de dados de 1980 e 2005 (viagens diárias de ônibus).....	115
Quadro 12: Caratinga – Matriz de Relações externas	128
Quadro 13: Caratinga – Matriz de hierarquia urbana baseada na distribuição geográfica de equipamentos terciários.....	131
Quadro 14: Caratinga – Matriz de Relações Externas.....	135
Quadro 15: Manhuaçu – Matriz de hierarquia urbana baseada na distribuição geográfica de equipamentos terciários.....	139
Quadro 16: Manhuaçu – Matriz de Relações Externas Equipamentos sediados em Manhuaçu.....	140
Quadro 17: Viçosa – Matriz de hierarquia urbana baseada na distribuição geográfica de equipamentos terciários.....	143
Quadro 18: Viçosa – Matriz de Relações Externas – Equipamentos sediados em Viçosa.....	144
Quadro 19: População economicamente ativa, por setores de atividade e sexo (%) em Municípios da Bacia do Rio Caratinga.....	189
Quadro 20: Principais Atividades Econômicas	231
Quadro 21: Café, safra 2005.....	233

Lista de siglas

CEASA - Centrais de Abastecimento de Minas Gerais S/A

CRM - Conselho Regional de Medicina

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

IGA - instituto de Geociências Aplicadas

IEF - Instituto Estadual de Florestas de Minas Gerais

IPEA - Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada

OAB - Ordem dos Advogados do Brasil

PIB – Produto Interno Bruto

RMBH - Região Metropolitana de Belo Horizonte

RMVA - Região Metropolitana do Vale do Aço

Sebrae - Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas

SIG - Sistemas de Informações Geográficas

UFV - Universidade Federal de Viçosa

Sumário

1. INTRODUÇÃO.....	14
1.1- RELEVÂNCIA DO TEMA.....	15
1.2- OBJETIVOS PRINCIPAIS	17
1.3- METODOLOGIA E TÉCNICAS.....	17
1.4- PRODUTO FINAL.....	18
 2. BASES TEÓRICAS.....	 20
2.1- A GEOGRAFIA URBANA E SEUS CONCEITOS PRINCIPAIS.....	20
2.2- O PONTO DE PARTIDA: A POSIÇÃO GEOGRÁFICA E O SÍTIO URBANO.....	25
2.3- AS FUNÇÕES URBANAS.....	32
2.4- O ZONEAMENTO E O USO DO SOLO.....	32
2.4.1 – Nos Estados Unidos da América	32
2.4.1 – Na França.....	39
2.4.1 – No Brasil.....	41
2.5- A MORFOLOGIA E AS PAISAGENS URBANAS.....	50
2.6- PLANEJAMENTO E POLÍTICAS URBANAS.....	55
2.7- CONSIDERAÇÕES FINAIS: PERSPECTIVAS DOS ESTUDOS URBANOS.....	59
 3. AS REDES URBANAS E AS CIDADES MÉDIAS.....	 61
3.1- AS REDES URBANAS: SUAS TIPOLOGIAS E HIERARQUIAS.....	61
3.2- EM BUSCA DE UMA TEORIA DAS CIDADES MÉDIAS.....	70
3.2.1- A França.....	70
3.2.2- O Brasil.....	75

4. A REDE URBANA E O ZONEAMENTO MORFOLÓGICO-FUNCIONAL DE CARATINGA, MANHUAÇU E VIÇOSA.....	80
4.1- O SÍTIO E A POSIÇÃO GEOGRÁFICA DE CARATINGA.....	82
4.2- A CIDADE NO ESPAÇO REGIONAL: CARATINGA, MANHUAÇU E VIÇOSA.....	88
4.2.1- Funções urbanas de Caratinga, Manhuaçu e Viçosa.....	88
4.2.2- A rede urbana de Caratinga e sua caracterização como cidade média, comparando-a com Viçosa e Manhuaçu.....	100
4.2.3- A rede urbana de Caratinga e suas áreas de influência: uma comparação com Manhuaçu e Viçosa.....	114
4.3- CARATINGA E SUA REDE URBANA.....	129
4.4- MANHUAÇU E SUA REDE URBANA.....	136
4.5- VIÇOSA E SUA REDE URBANA.....	141
 5. ESPAÇO INTRA-URBANO: CARATINGA, MANHUAÇU E VIÇOSA.....	147
5.1- O ZONEAMENTO MORFOLÓGICO-FUNCIONAL DO ESPAÇO INTRA-URBANO DE UMA CIDADE MÉDIA: CARATINGA – MG.....	149
5.2- A CIDADE DE CARATINGA E AS IMAGENS DA EXPANSÃO DE SEU TECIDO URBANO.....	172
5.3- PROBLEMAS DA CIDADE: AS ENCHENTES.....	181
5.3.1- Região da Bacia do rio Caratinga: Aspectos Geo-Econômicos.....	187
5.4- O ZONEAMENTO MORFOLÓGICO-FUNCIONAL DO ESPAÇO INTRA-URBANO DE UMA CIDADE MÉDIA: MANHUAÇU – MG.....	199
5.5- O ZONEAMENTO MORFOLÓGICO-FUNCIONAL DO ESPAÇO INTRA-URBANO DE UMA CIDADE MÉDIA: VIÇOSA – MG.....	215
 Considerações Finais - Caratinga, Viçosa e Manhuaçu: Três Cidades Médias Propriamente Ditas.....	229
 REFERÊNCIAS.....	237

1. INTRODUÇÃO

Os estudos envolvendo as redes urbanas e seus espaços intraurbanos já fazem parte da tradição geográfica, sendo que, atualmente estes estudos tratam de temas cruciais para a organização das cidades, ajudando a refletir sobre a complexidade que envolve a estruturação do espaço urbano e seus limites. Constituem-se, portanto, em bases fundamentais no planejamento das cidades para a implementação de ações com o propósito de dinamizar seus fluxos. Em nosso país, nas últimas décadas ocorreram vários fatores que modificaram estruturalmente nossa rede urbana, entre eles, a criação de uma “*sociedade urbana*”, a diferenciação acentuada entre cidade e urbano (como proposta por Lefebvre) a constante modificação da morfologia das cidades, transformadas em verdadeiros instantâneos que revelam uma paisagem modificada rapidamente, e vários outros fatores. Estes fenômenos aliados a vários outros, num curto espaço temporal, modificaram radicalmente a estrutura urbana do país. Assim o Brasil tornou-se um campo muito fértil para as pesquisas sobre redes e as morfologias urbanas, em especial pelos diferentes ritmos de suas dinâmicas e suas graves desigualdades. Neste cenário de grande complexidade surgem as chamadas cidades médias, cujo desenvolvimento nos últimos anos, chama a atenção de estudiosos e de planejadores em geral.

Por este motivo, o objeto de pesquisa deste trabalho, a saber, três cidades médias localizadas na região leste de Minas Gerais (Caratinga, Manhuaçu e Viçosa), foram escolhidas por representarem um modelo de organização urbana

bastante comum neste espaço geográfico. Deve-se ressaltar que esta região caracteriza-se, ainda, pela carência de investigações como a que ora se propõe.

Objetiva-se, assim, realizar um primeiro estudo da rede urbana das cidades citadas, levando-se em conta sua hierarquia, sua complementaridade funcional, sua organicidade, suas tipologias e a conseqüente interação entre as cidades estudadas e suas redes de influência. Além disso, deve-se ressaltar que para realizar o estudo destas cidades, entre outras abordagens será aplicado um modelo gráfico elaborado por Amorim Filho (2005) para a identificação das cidades médias de Minas Gerais, a partir da morfologia intraurbana.

1.1- Relevância Do Tema

Os estudos das redes urbanas representam, sem dúvida, uma das “*mais importantes contribuições teóricas e operacionais da reflexão geográfica aos estudos urbanos e regionais*” (AMORIM FILHO, 1996, p. 26). Dentre os estudos envolvendo as redes urbanas, merecem um destaque especial, principalmente quando se trata da geografia de Minas Gerais, os das chamadas cidades médias, denominadas assim por possuírem uma série de características próprias, tais como, “a presença de relações duradouras com seu espaço imediato (com as cidades de hierarquia superior e também inferior), um tamanho específico para oferecer determinados tipos de serviços e atividades, a capacidade de receber e fixar pelo menos uma boa parte dos emigrantes que vêm das cidades menores ou da zona rural etc.”

Uma atenção especial será dada à constituição morfológica das cidades de Caratinga, Manhuaçu e Viçosa, enquanto cidades médias propriamente ditas, a partir da diferenciação de sua morfologia intraurbana, com a aplicação do já citado modelo gráfico elaborado por Amorim Filho, no qual determinadas características apareceriam, tais como, um centro funcional principal bem individualizado, uma área pericentral extensa e uma periferia dinâmica etc.

Para a realização deste estudo, foram utilizadas algumas abordagens, ou aproximações, diferentes, mas complementares, como por exemplo, a própria vivência e longa experiência pessoal das paisagens intraurbanas da cidade de Caratinga, além de vários trabalhos de campo nas outras duas cidades. Não há nenhuma outra abordagem geográfica que possa superar a percepção, a cognição e o conhecimento obtidos pelo observador no contato direto e demorado com a realidade-objeto de sua análise. Pois como afirma Amorim Filho, *“no tempo presente, em que as aproximações indiretas (com base nos números das frias estatísticas, ou ainda, baseadas apenas nos sistemas abstratos de alguma grande teoria) tendem a substituir a observação e a experiência diretas e prolongadas”* (AMORIM FILHO, 2005, p.12), é preciso lembrar que estas últimas, quando feitas cuidadosamente, chegam a resultados dificilmente alcançados pelas primeiras. Mas também foram utilizadas abordagens indiretas, de grande utilidade geográfica, propiciadas por representações cartográficas, imagens de satélite, fotografias aéreas verticais e outras fotografias oblíquas.

Levou-se em conta, também, a vasta bibliografia existente sobre as redes urbanas e seus funcionamentos. Este estudo é, portanto, uma necessidade, tanto para a definição (por parte dos responsáveis) de políticas públicas urbanas,

quanto para a sociedade que deve conhecer e interferir no espaço onde vive. Além disto, deve-se ressaltar a pequena quantidade de estudos referentes ao zoneamento morfológico–funcional do espaço intra-urbano, mesmo levando-se em conta os clássicos da geografia urbana.

1.2 - Objetivos principais

Pretende-se estudar uma área que, além de ser uma região pouco conhecida geograficamente, ainda não foi estudada sob o ponto de vista das redes urbanas e da organização interna das cidades. Este objetivo é também o fator de maior relevância da pesquisa. Procura-se, além disso, determinar historicamente como foi estruturada a rede urbana desta região, tendo como um dos suportes o tratamento cartográfico, fundamental na espacialização dos dados obtidos. Algumas questões importantes serão abordadas, tais como, a hipótese da existência ou não de uma estrutura típica das redes urbanas, com sua hierarquização, suas tipologias, suas relações externas, seu espaço intra-urbano etc. Também será considerado o papel das cidades estudadas em sua região, e elaborada uma comparação entre as mesmas quanto ao seu zoneamento morfológico-funcional intraurbano, através da aplicação de um modelo gráfico elaborado especificamente para se estudar as cidades médias de Minas Gerais.

1.3 - Metodologia E Técnicas

Para um minucioso estudo das redes urbanas, envolvendo as complexas relações das cidades médias com o entorno, é necessário um verdadeiro arsenal de informações, pois como afirma Dollfus (1973), em todo estudo de rede é sempre necessário explicar sua localização, sua utilização e medir seus fluxos. Deve-se lembrar que a rede urbana pode ser considerada, segundo CORREA (1989) uma forma espacial através da qual, as funções urbanas (comercialização de diversos produtos, vendas varejistas, prestações de serviços etc), se realizam. Para realizar estes estudos, daremos especial atenção as bases teóricas já existentes, tanto sobre as redes urbanas quanto, e especialmente, sobre as cidades médias, procurando caracterizá-las e, além disso, aplicar um modelo de zoneamento morfológico-funcional que facilite esta tarefa. Além disso, procuramos identificar o que seja uma rede urbana e como ela se articula, para a seguir, identificar a existência de certos equipamentos que possibilitem as relações externas e a formação de uma rede urbana das cidades estudadas.

Hoje, fatores como a complexidade da sociedade moderna, a possibilidade da obtenção de dados cada vez mais precisos e a necessidade de intervenções eficientes (que evitem gastos desnecessários), aliadas ao progresso das técnicas tanto estatísticas como de informática, criaram um ambiente propício para que a análise espacial, baseada nos Sistemas de Informações Geográficas se torne fundamental na pesquisa espacial (Abreu 1995). Esta pesquisa pretende, apoiando-se em farto arsenal estatístico (IBGE,

Correios, Prefeituras, etc.) definir como se estrutura a rede urbana das cidades estudadas, e como, em conseqüência, se organizam seus espaços intraurbanos.

1.4 - Produto Final

O estudo das redes urbanas, como já foi dito, é um dos assuntos mais urgentes hoje, pois, qualquer tentativa de interferência planejada que se queira desenvolver nas cidades e regiões, passa necessariamente, pelo conhecimento das hierarquias, interações e complementaridade das cidades, dentro de suas redes urbanas. A rede urbana ora estudada enquadra-se nesta situação com uma razão a mais: é uma das regiões ainda pouco conhecidas dos pesquisadores, sendo que, no campo das redes urbanas, este será um estudo pioneiro.

Desta forma, como resultado final espera-se produzir um primeiro estudo da rede urbana e da morfologia das cidades citadas, identificando sua distribuição espacial e suas relações. Pretende-se, também, identificar como os diversos centros menores interagem e se complementam nela. Dotados de organicidade própria, os centros menores se articulam com os centros médios e maiores, se integrando e se complementando. Utilizando a metodologia já citada e os dados necessários, pretende-se conhecer como se articula a rede urbana desta região e da parte oriental do Estado de Minas Gerais.

2- BASES TEÓRICAS

A temática envolvendo as cidades médias faz parte das pesquisas de Amorim Filho desde o início da década de 70, sendo inclusive objeto de sua tese de doutorado em Bordeaux, em 1973, colocando-se assim, dentre os primeiros estudos sobre este tema já realizados, tanto em Minas Gerais como no Brasil. Estes estudos tiveram como desdobramento uma série de artigos sobre o tema, tanto no Brasil como na América Latina. Em Minas Gerais, duas cidades médias, Patos de Minas e Formiga, foram as primeiras a terem estudos minuciosos e inéditos sobre sua geografia urbana, enquanto cidades médias. Assim, após longos anos de trabalho teórico e de campo, Amorim Filho desenvolveu um modelo gráfico para a caracterização das cidades médias mineiras através de sua morfologia urbana. Neste trabalho aplicaremos o modelo citado às cidades estudadas, observando a funcionabilidade do mesmo. Trata-se, portanto, de um trabalho inédito, no qual, pela primeira vez a rede urbana destas cidades será estudada, e, também, pela primeira vez, o referido modelo será aplicado numa abordagem comparativa.

2.1 - A geografia urbana e seus conceitos principais

Clark (1985), falando sobre os primeiros estudos em Geografia Urbana, afirma que, segundo Carter (1972), foi a troca da descrição pela interpretação da localização que levou aos fundamentos da moderna Geografia Urbana. Ainda segundo Clark, foram dois os trabalhos pioneiros na Geografia Urbana: Hassert

(1907) e Blanchard (1911). Estes trabalhos foram importantes, pois "*deles emergiu uma forma de trabalho geográfico urbano, centralizada na análise do sítio e da situação das cidades*" (CLARK, 1985, p.25).

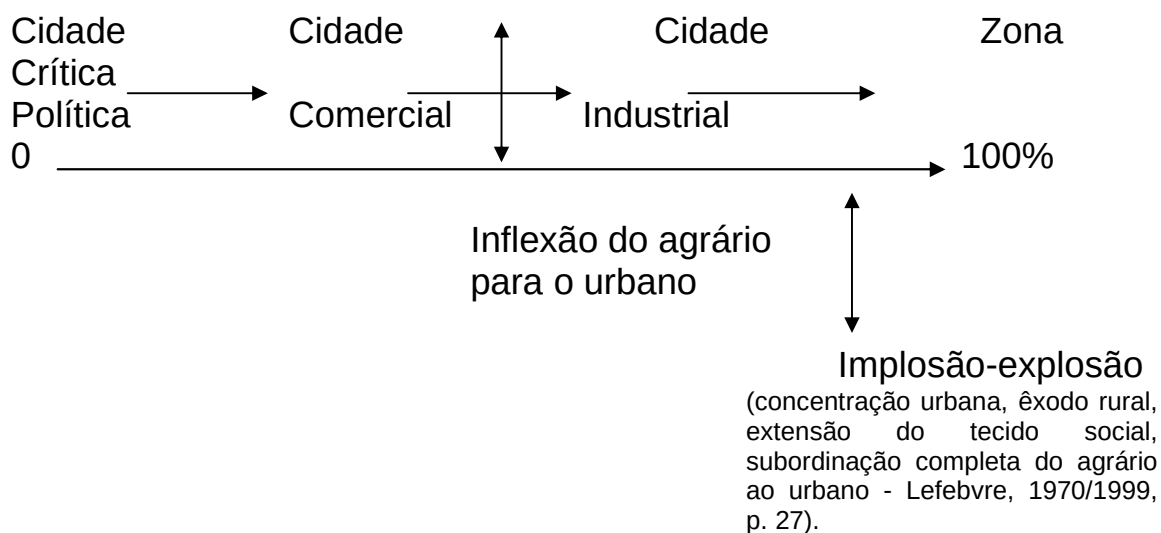
Entretanto, enquanto área de estudo específica, este ramo da Geografia teve um crescimento acelerado, apenas nas últimas décadas do século XX. Clark afirma que, junto com a própria Geografia, os estudos urbanos sofreram modificações significativas, principalmente quando houve uma mudança do próprio paradigma da ciência geográfica, tanto em seus aspectos filosóficos quanto metodológicos.

Enquanto a Geografia no início do século vinte se preocupava com a exploração e a descoberta, com as relações entre o homem e seu meio ambiente e em definir e descrever regiões, a partir de 1945, a atenção foi dirigida para o modelismo espacial e análise espacial. Essa emergência da análise espacial, como aceitável foco central ou paradigma, representou um redirecionamento fundamental da pesquisa geográfica que afetou todos os ramos da disciplina nos anos 50 a 60. Hoje em dia a análise espacial, com a sua ênfase sobre os padrões, está cada vez mais sendo debatida por aqueles que desejam dirigir mais atenção para processos que dão origem às distribuições geográficas. Como consequência, a Geografia Urbana tem sofrido e está sofrendo algumas mudanças fundamentais de enfoque, de seu conteúdo inicialmente preocupado com o sítio e situação das cidades e atualmente para um interesse em relação aos aspectos comportamentais e políticos da estrutura urbana. (CLARK, 1985, p. 23).

Continuando, ele afirma que, se a Geografia Urbana tem uma cauda longa, ela tem um corpo curto, pois, mesmo que se busque a sua origem nos escritos de sábios antigos, como Erastóstenes e Estrabão, é somente por volta da metade do século XX que ela toma corpo e ganha uma teoria mais consistente. Johnston (1985) por sua vez dirá que a Geografia Urbana é o estudo geográfico das áreas urbanas, e que, até os anos 50 do século vinte, pouco foi escrito sobre o tema,

sendo que o primeiro texto sobre geografia urbana em inglês foi publicado apenas, por volta de 1940.

A partir da segunda metade do Século XX, a Geografia Urbana tornou-se, cada vez mais, campo de estudos para novos e complexos temas. Harvey (1980), por exemplo, afirma que as forças de urbanização estão emergindo fortemente e se movendo para dominar o cenário central da história mundial. Para ele a urbanização tornou-se global como objetivo. Antecipando esta idéia, Lefebvre (nos início dos anos 1970) fala de uma “*Revolução Urbana*” que partiria da hipótese da urbanização completa da sociedade humana. Ele afirma que esta sociedade urbana se definiria como horizonte e como virtualidade iluminadora. O urbano é o possível, definido por uma tendência, que, no fim do percurso vai em sua direção. Para ele, esta sociedade urbana coincide com a sociedade planetária. O esquema abaixo ilustra esta possibilidade:



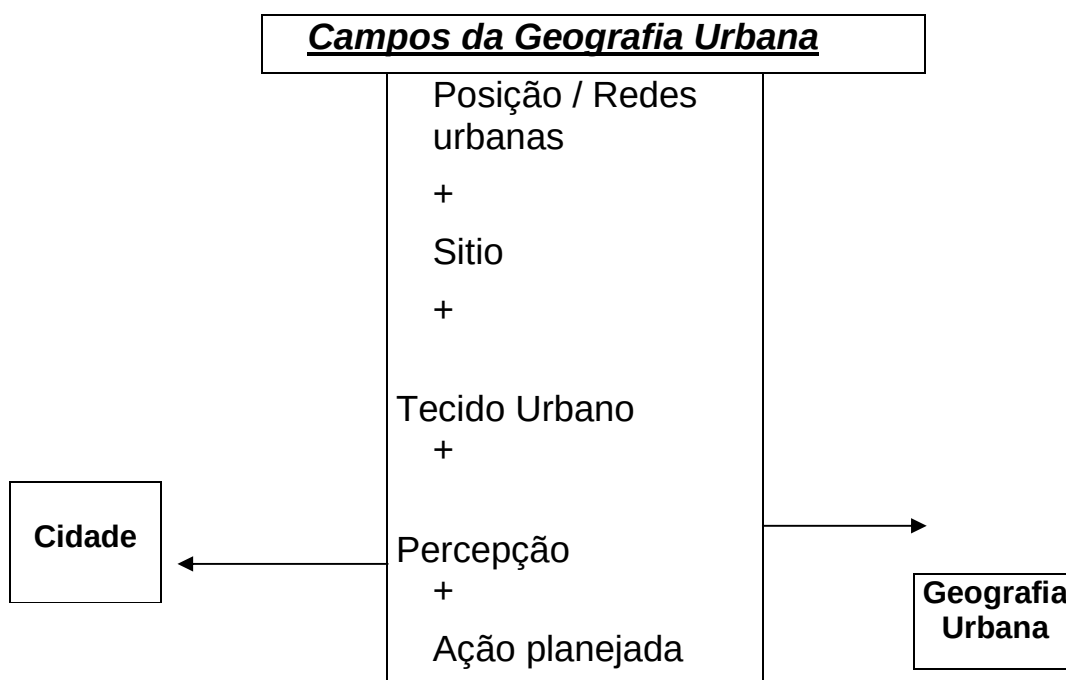
Segundo Lefebvre, a cidade industrial precede e anuncia uma zona crítica, onde a implosão-explosão produz as conseqüências acima citadas. Neste período, o crescimento da produção industrial superpõe-se ao crescimento das trocas comerciais e as multiplica. Deve-se levar em conta que, tempos depois, ocorre nova inversão com o setor terciário predominando sobre o secundário. Esse crescimento vai do escambo ao mercado mundial, da troca simples entre dois indivíduos até a troca dos produtos das obras, dos pensamentos e dos seres humanos. Este seria o quadro da realidade urbana, que se torna causa e razão de tudo. Seria um momento em que a problemática urbana prevaleceria decisivamente, em que a busca das soluções e das modalidades próprias à sociedade urbana passará ao primeiro plano. Seja como for, o campo da Geografia urbana já aparece razoavelmente delimitado. Clark (1985), por exemplo, diz que:

A Geografia Urbana é o ramo da Geografia que se concentra sobre a localização e o arranjo espacial das cidades. Ela objetiva acrescentar uma dimensão espacial à nossa compreensão dos lugares e dos problemas urbanos. (CLARK, 1985, p. 18).

Os estudos sobre os fenômenos urbanos são marcados, como foi assinalado, tanto pela sua importância quanto pela sua complexidade, sendo *“o fenômeno urbano um dos feitos mais surpreendentes da civilização contemporânea”* (Beaujeu-Garnier e Chabot, 1970, p.1). Clareando esta temática, Johnston (1985) afirma que existem duas áreas temáticas principais, diferenciadas por duas escalas espaciais:

a primeira voltada para os padrões dos aglomerados urbanos no espaço regional, sendo assim as cidades são tratadas como pontos em um mapa, como centros de região e não como regiões (espaços urbanos) elas próprias; a outra volta a atenção para padrões da organização interna das cidades, tratando-as, portanto, como áreas e não como pontos. (JOHNSTON, 1985, p. 358).

Como se vê, são muitos e variados os caminhos recentes e futuros da Geografia Urbana. Para não se perder neste emaranhado de temas e de abordagens, Amorim Filho (2003), propôs o seguinte esquema para o campo de atuação desta disciplina:



Quadro: 01: Campos da Geografia Urbana
Fonte: AMORIM FILHO, 2002.

Este esquema traça, com segurança, um caminho a seguir, sendo baseado nos grandes clássicos da Geografia e aborda, tanto os temas clássicos como os mais recentes. *Posição, rede urbana, sítio, tecido urbano, percepção e ação planejada* constituiriam os principais temas da Geografia Urbana, sendo que o Sítio e o Tecido Urbano formam a base dos estudos sobre a cidade, em seu aspecto mais interno.

2.2- O Ponto de Partida: a Posição Geográfica e o Sítio urbano

Segundo Amorim Filho (2003), durante muito tempo o conceito de posição urbana esteve ligado essencialmente à Geografia Física, sendo que, com o tempo, foram incorporados os aspectos humanos neste estudo. Pierre George afirma que,

A posição pode se definir como a localização da cidade em relação a fatos naturais susceptíveis, no passado e no presente, de exercer uma influência em seu desenvolvimento, o qual, por sua vez, está ligado à facilidade de sua polarização (GEORGE, 1983, p. 36).

Segundo o mesmo autor, “*as relações geográficas entre a cidade e seu meio natural são definidas em duas escalas diferentes, a regional e a local... a escala regional tem a ver com a posição da cidade; na escala local trata-se do sítio*” (GEORGE, 1983, p.38). Dollfus, diferenciando e conceituando posição e sítio, diz que “*o sítio representa o receptáculo territorial de um elemento no espaço. A posição depende do sistema de relações que o elemento mantém com outros elementos, estejam estes próximos ou distantes*”. (DOLLFUS 1973).

Pierre George, para esclarecer o que é posição geográfica, citou os casos de Paris e Moscou com sua “*posição de entroncamento (Carrefour)*”:

Uma das posições urbanas mais comuns e mais propícias à continuidade do desenvolvimento da cidade é a posição de entroncamento. A convergência de vias de circulação, favorecendo os transportes mais baratos, é um fator de desenvolvimento de mercados. (GEORGE, 1983, p.42).

Continuando, ainda segundo o mesmo autor, o caso mais freqüente é aquele de um *Carrefour* em região de planície ou de planalto, com o relevo fracamente diferenciado, representado por uma convergência de vias naturais, na maioria dos casos, de vales, mas que podem ser também *linhas de interflúvios* favorecendo a comunicação entre dois vales ou bacias. Três exemplos foram por ele considerados: Paris, Praga e Moscou.

Para melhor exemplificar, nas paginas seguintes reproduzem-se cartogramas mostrando as posições de Paris e Moscou. Segundo Pierre George, ambas possuem uma “*Posição Carrefour*”, sendo a diferença entre elas a seguinte:

Paris ocupa uma posição perfeita de confluência fluvial... ela se caracteriza sobretudo por uma linha de cruzamento ligeiramente inclinada... a posição de Moscou também é uma posição de entroncamento, em planície, em região homogênea. Mas, diferentemente daquela... este entroncamento, em vez de coincidir com uma convergência fluvial, é, ao contrário, um ponto de divergência fluvial. (GEORGE, 1983, p.36).

Olivier Dollfus, em seu texto sobre a localização define posição desta forma: “*A posição de uma unidade geográfica resulta, portanto, da conjugação de um ou mais sistemas em relação com as atividades e funções da referida unidade*” (DOLLFUS, 1971, p. 14 a 27). Concluindo podemos ainda citar Max Derruau, para quem a situação é “*a posição da cidade em relação às regiões e às vias de comunicações que estabelecem e fixam as relações necessárias à realização das funções urbanas*”. (DERRUAU, 1982. p. 53)

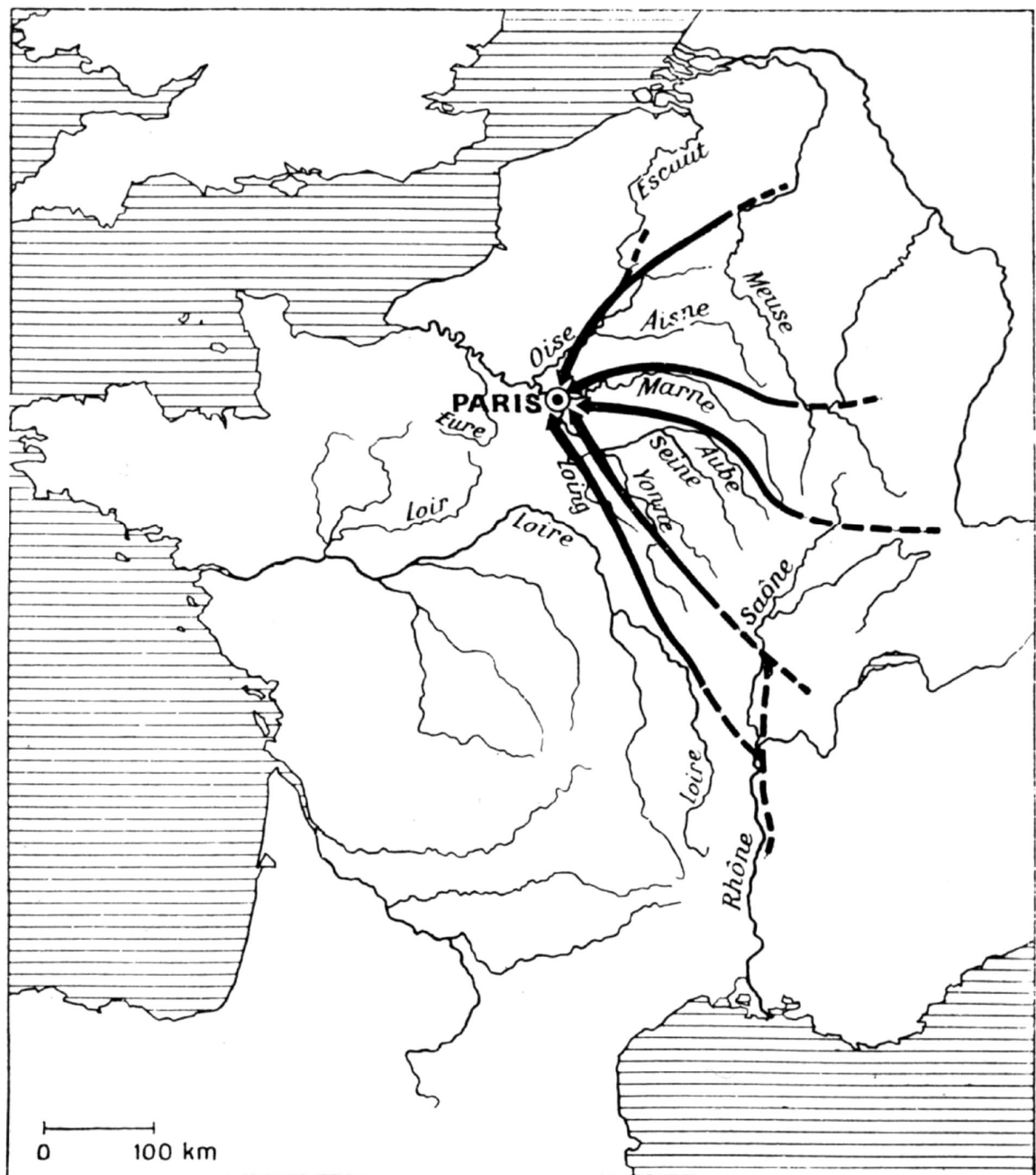
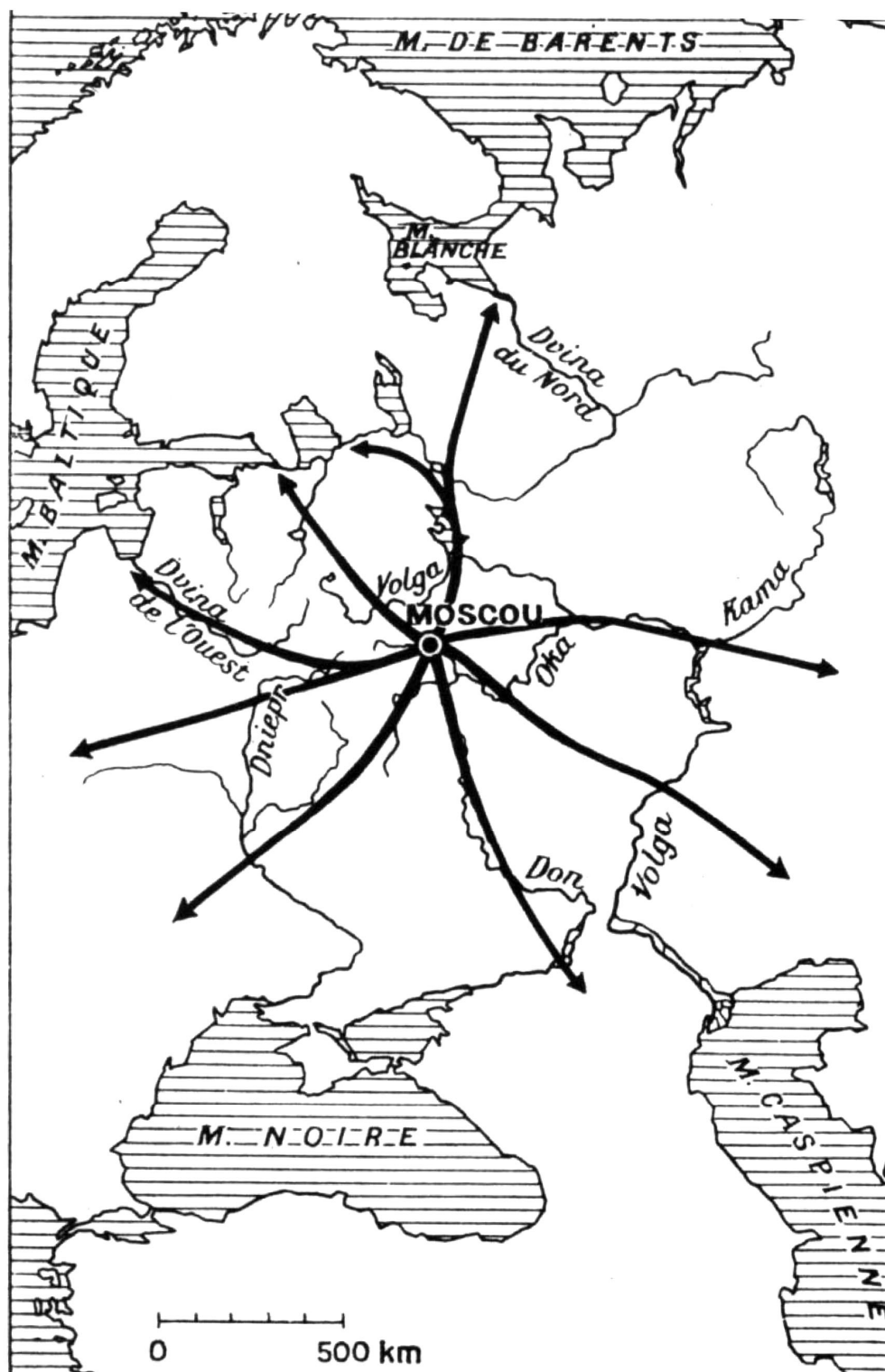


Figura 1: Uma Posição de Confluência: Paris

Os principais eixos de convergência estão representados por traços fortes, com flexas.

Fonte: Pierre George. Geografia Urbana, 1983, p. 46



Posição de Difluência: Moscou

Fonte: Pierre George. Geografia Urbana, 1983, p. 46.

Uma

Concluindo essas reflexões iniciais sobre sítio e posição urbanos, deve-se lembrar que o sítio é o “*receptáculo territorial*” da cidade e a posição é a localização da cidade em relação a fatos naturais e humanos. Sobre o sítio especificamente, afirma Pierre George, que ele se define como o quadro topográfico no qual se enraizou a cidade, ao menos em suas origens. “*Às vezes, uma cidade pode ter gravitado, durante seu desenvolvimento, em torno de vários sítios, seja homólogos, seja, ao contrário, diferentes e, assim, respondendo a necessidades de ordens diversas*” (GEORGE, 1983, 28). Interessante seria observar como o sítio, antes ligado essencialmente à Geografia Física, adquire hoje uma conceituação muito mais ampla, servindo mesmo de base para o plano urbano:

Salvo exceções, o sítio orienta o plano, assim como, freqüentemente, o funcionamento da cidade, as articulações interiores e exteriores do organismo urbano, como ocorre em Salvador, onde uma escarpa divide em dois o coração da cidade; em Calcutá, onde uma única ponte atravessa o Hugli; por outro lado, alguns grandes trabalhos podem modificar os dados naturais; em Bagdá, a barragem de Samarra, terminada em 1965, permitiu à cidade libertar-se de um sítio muito estreito, estendendo-se em zonas outrora inundáveis, no próprio local dos antigos canais de escoamento. (SANTOS, 1981, p. 185).

2.3- AS FUNÇÕES URBANAS

Conforme vimos, as funções urbanas são constituídas por uma série de atividades, tais como, a comercialização, a produção industrial, a prestação de serviços etc. As cidades oferecem estes serviços, que são procurados por muitas pessoas, inclusive pelos moradores das cidades vizinhas. A importância destes serviços depende de uma série de fatores (demonstrados, por exemplo, na Teoria das Localidades Centrais, de Walter Christaller). A este conjunto de atividades

básicas (ou de atividade principal) chamamos de função. Segundo Pierre George, “a noção de função foi formulada na França, por G. Chabot para definir o papel da cidade no complexo geográfico” (GEORGE, 1983, p. 171). Em um clássico da Geografia Urbana, Beaujeu-Garnier e Chabot, definiram Função da seguinte maneira:

A concentração dos homens nas cidades permite um melhor exercício de determinadas formas de atividades. Estas atividades constituem a função da cidade, que é, de certo modo, a profissão exercida pela cidade, constituindo-se na sua razão de ser... o termo função foi tomado da fisiologia: assemelha a cidade a um organismo; foi imaginado por F. Ratzel em 1891 e tem sido utilizado desde então por todos os geógrafos e urbanistas... Conceituaremos, pois, somente, como funções da cidade as atividades que justificam sua existência e seu desenvolvimento e que aportam os recursos necessários a sua existência. (BEAUJEU-GARNIER E CHABOT, 1970, p. 119). (Tradução Nossa)¹

Portanto a função é aquela atividade (ou o conjunto de atividades) que justifica a existência e o desenvolvimento de uma cidade. As funções são de vários tipos: comercial, militar, industrial... Para concluir pode-se citar novamente Dollfus, que destacará no conceito de função a importância das redes e dos circuitos: “As funções se manifestam na maioria das vezes por intermédio dos circuitos e das redes”. (DOLLFUS 1973, p.73). Abaixo um gráfico de Beaujeu-Garnier e Georges Chabot sobre as funções urbanas.

¹ La agrupación de los hombres en ciudades permite el mejor ejercicio de determinadas formas de actividad. Estas actividades constituyen la función de la ciudad. La función, es en cierto modo, la profesión ejercida por la ciudad, constituye su razón de ser... El término función ha sido tomado de la fisiología; asimila una ciudad a un órgano; fue imaginado por F. Ratzel en 1891 y es utilizado desde entonces por todos los geógrafos y urbanistas... Conceptuaremos pues, solamente, como funciones de la ciudad las actividades que justifican su existencia y su desarrollo, que aportan los recursos necesarios a su vida. (BEAUJEU-GARNIER E CHABOT, 1970, p. 119).

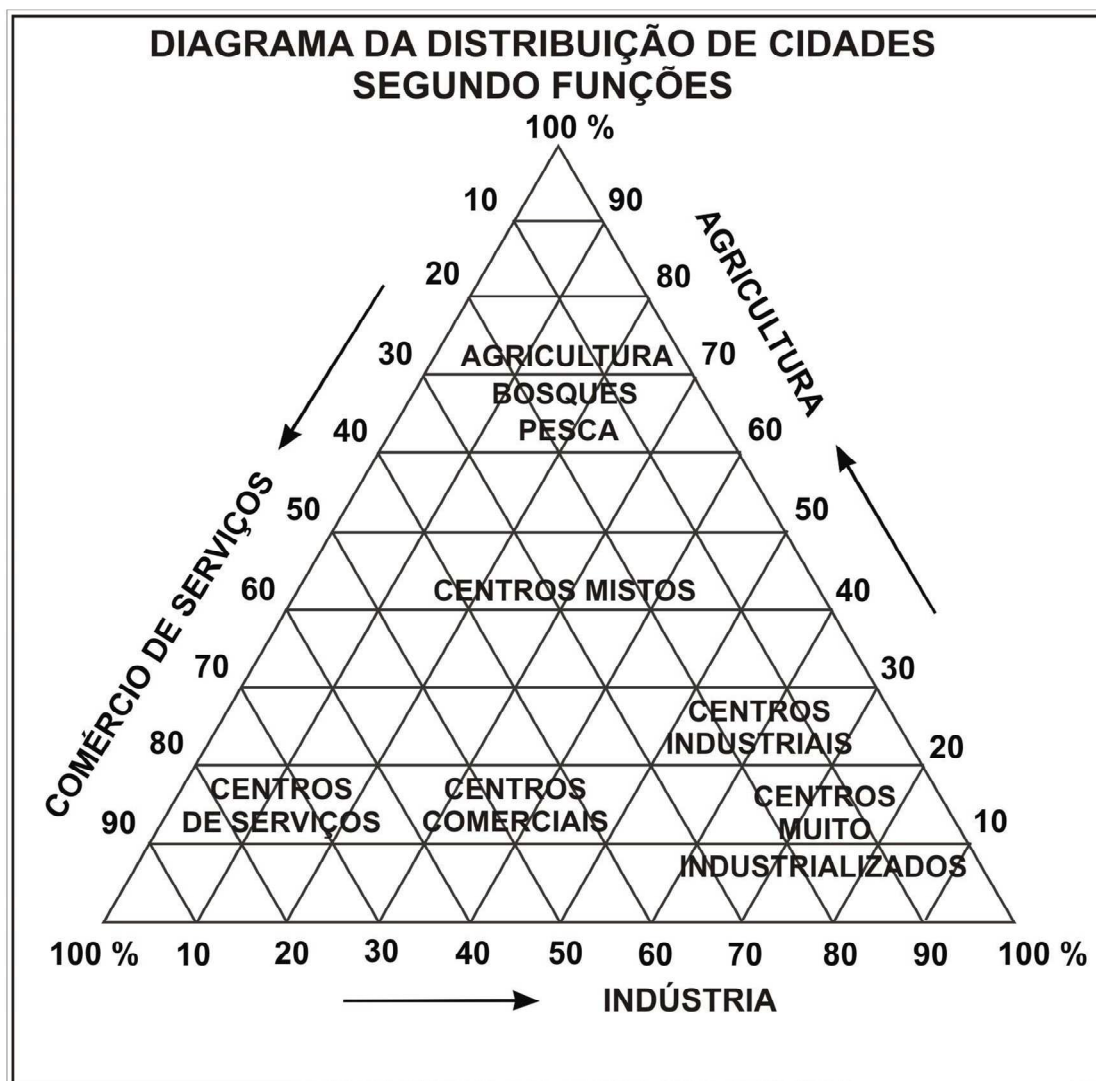


Figura 3: Diagrama da distribuição de cidades segundo suas funções

Fonte: Beaujeu-Garnier e Georges Chabot. *Tratado de Geografia Urbana*, 1970, p. 129.

2.4- O Zoneamento e os Usos dos Solos

2.4.1- Nos Estados Unidos da América

Truman Hartshorn, em seu texto, *“O Ambiente Físico Urbano”*, fala que: *“A importância de se integrar fatores físicos, com sociais e econômicos quando se discute o crescimento e desenvolvimento urbano é crucial”* (HARTSHORN, 1992, p. 164). Ele utiliza os termos *“urban ecosystem”*, para falar das complexas interações que ocorrem entre os elementos de um ecossistema urbano e *“urban land surface”*, para mostrar que a paisagem natural está *“completamente transformada”*, por causa da urbanização. Ainda segundo o autor, como consequência, ocorreriam sérios problemas, tais como a erosão acentuada, a destruição da vegetação etc. Estes e outros fatores levaram os estudiosos a se preocuparem com o uso do solo, surgindo, desde o início do século XX, várias teorias de uso e ocupação do solo urbano.

Os primeiros e mais importantes modelos de zoneamento morfológico-funcional do espaço intraurbano foram elaborados nos Estados Unidos nas décadas de vinte, trinta e quarenta. Dentre estas teorias, está a de Ernest Burgess, que *“estabeleceu em 1924, que a cidade contemporânea é formada de zonas concêntricas, possuindo cada uma delas, características próprias”*. (FERRARI, s/d, p.313).

Segundo Ferrari, a teoria de Burgess ou das zonas concêntricas, diz que a cidade contemporânea é formada por estas zonas, tendo, uma zona central que

abrange a zona comercial central (é a zona do comércio a varejo, das diversões comercializadas - cinemas, teatros, hotéis, restaurantes, bares, etc., e a zona dos arranha-céus a que os norte-americanos chamam de “C.B.D.” - Central Business District).

Circundando a zona central, situa-se uma “*Zona de Transição*”, que é a área de reserva para a expansão imediata da área central, possuindo um caráter efêmero. Ao contrário daquela zona, esta é intensamente povoada pelas classes de baixas rendas, pelos imigrantes estrangeiros e aqueles que vieram dos campos, pelos delinquentes e pelas prostitutas. A terceira zona é a zona residencial operária; a quarta zona é a da classe média; a quinta é a zona periférica. Além dos limites políticos urbanos estão as cidades ou vilas satélites e os subúrbios mais distanciados que hoje constituem as “*commuters zones*”.

Para Amorim Filho, quando se observa a representação gráfica dessas cinco zonas concêntricas do espaço intraurbano do modelo de Burgess, “*percebe-se que, entre os critérios levados em conta por este pesquisador, os que mais se destacam são os econômicos, os sociológicos e os demográficos, com algumas referências a determinadas funções e a aspectos bem específicos da paisagem. Porém, do ponto de vista da geografia urbana, o aspecto primordial diz respeito à distribuição das diferentes zonas no espaço da cidade*”. (AMORIM FILHO, 2005, p.26). Existem, portanto, algumas referências a determinadas funções e a aspectos bem específicos da paisagem. Segundo, De Blij, a teoria de Burgess pode ser assim esquematizada:

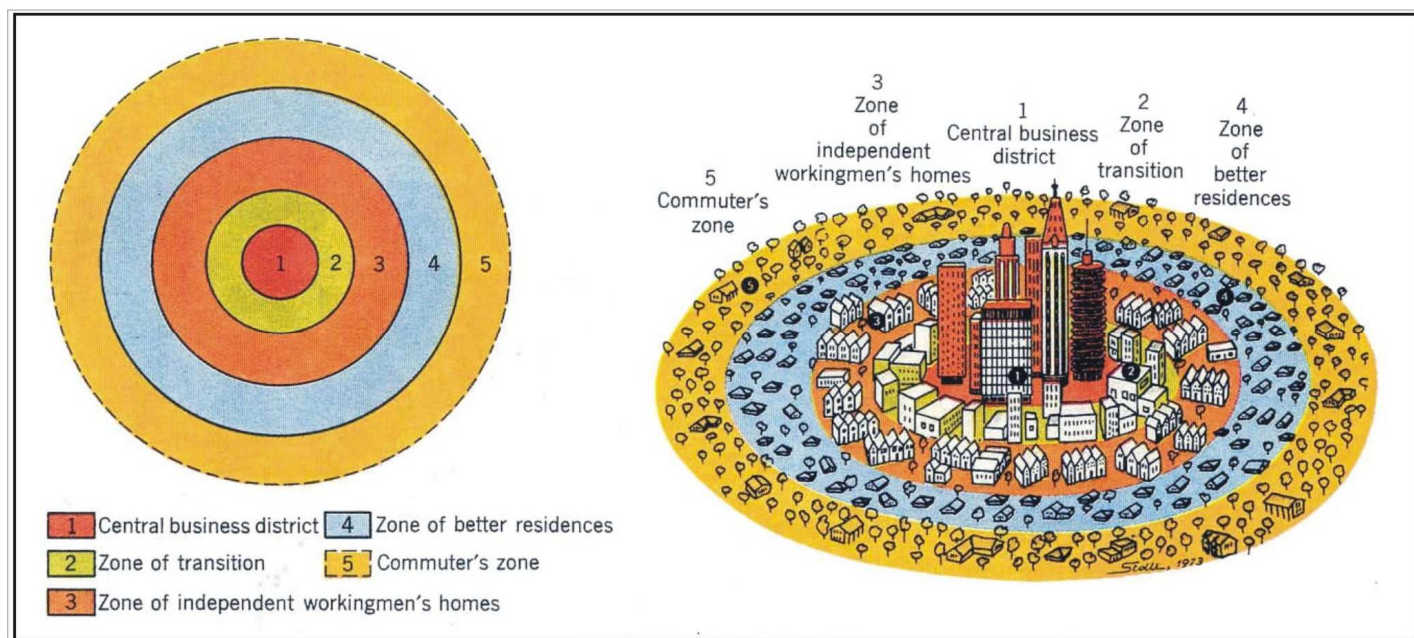


Figura 4: teoria de Burgess – Fonte: De Blij H. J. Human Geography – Culture, Society & Space. New York: John Wiley & Sons, 1977.

O modelo seguinte, também da escola americana, foi elaborado pelo economista Homer Hoyt (1939), e ficou conhecido como, “*Modelo dos Setores Radiais*”. Hoyt, que era economista, partiu do princípio de que o aluguel ou, o valor locativo dos terrenos urbanos, causava uma serie de mudanças em toda a estrutura das zonas residenciais. Para Hoyt as zonas na verdade não são concêntricas, mas se estendem ao longo das vias, canais ou vales, podendo ser identificadas por três estruturas:

- A. Estrutura Urbana Hexagonal
- B. Estrutura Urbana Linear
- C. Estrutura Urbana Mista

São exemplos destas teorias:

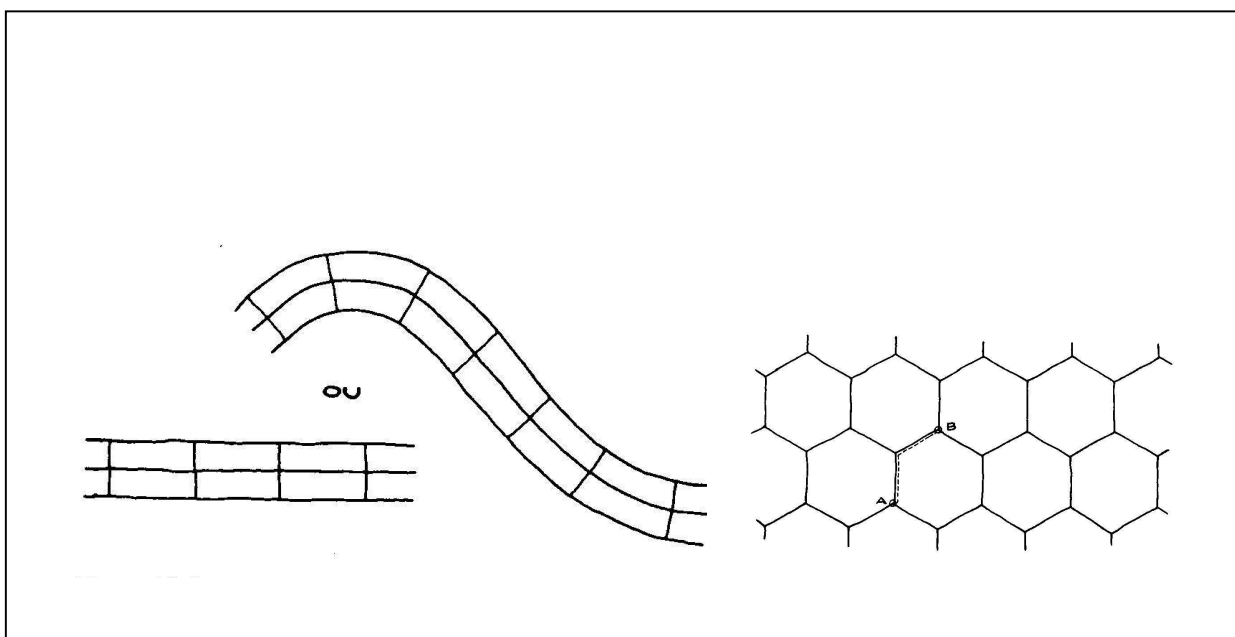


Figura 5: Estrutura Urbana Hexagonal e Estrutura Urbana Linear
Fonte: Célson Ferrari, *Curso de planejamento municipal integrado*, 1977.

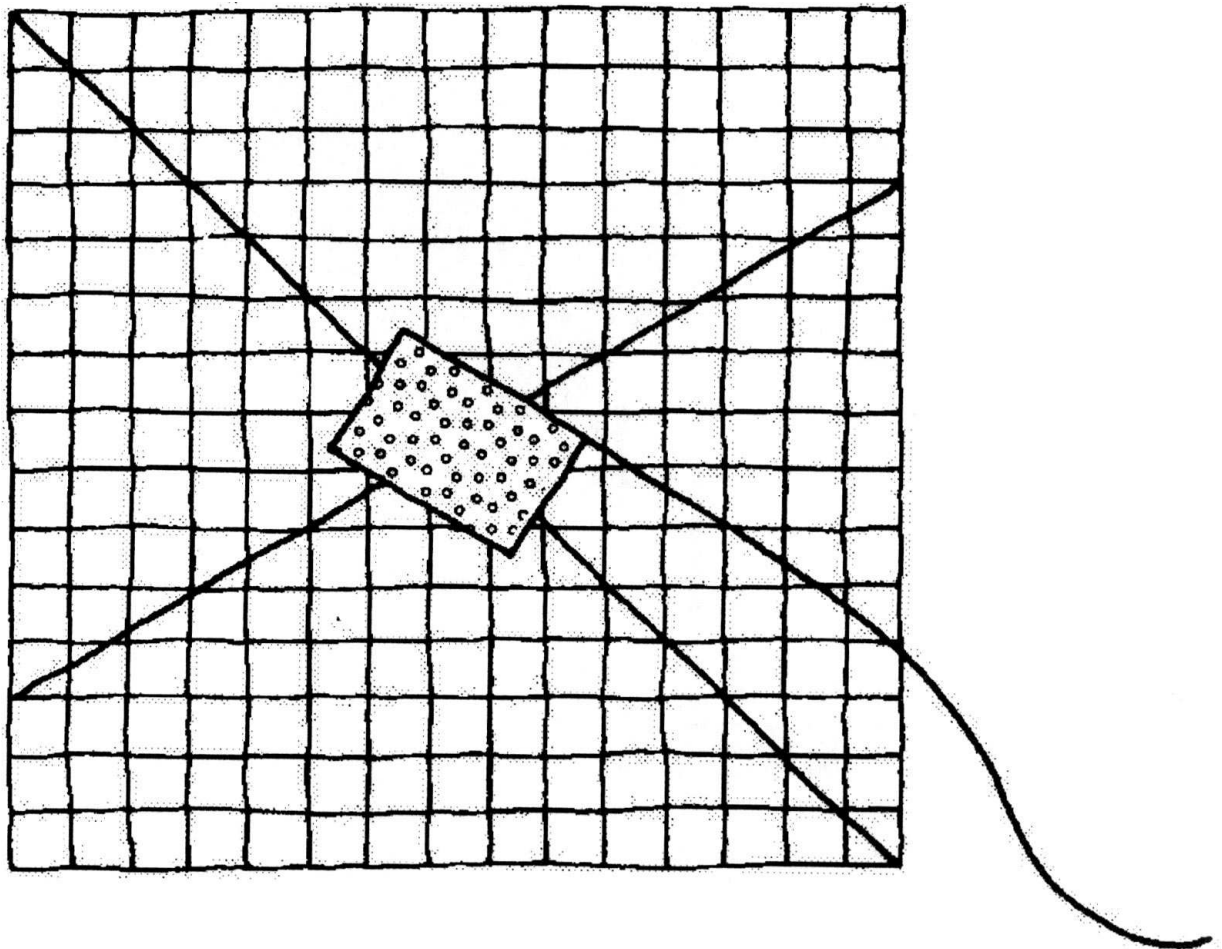


Figura 6: Estrutura Urbana Mista

Fonte: Célson Ferrari, *Curso de planejamento municipal integrado*. 1977.

Hoyt, segundo Amorim Filho, “*chama a atenção para o papel desempenhado tanto pelos aspectos naturais, quanto pela localização dos principais eixos de transportes, na descentralização e na diferenciação dos valores econômicos atribuídos aos setores urbanos*” (AMORIM FILHO, 2005, p.26). Segundo, De Blij, a teoria de Hoyt pode ser assim esquematizada:

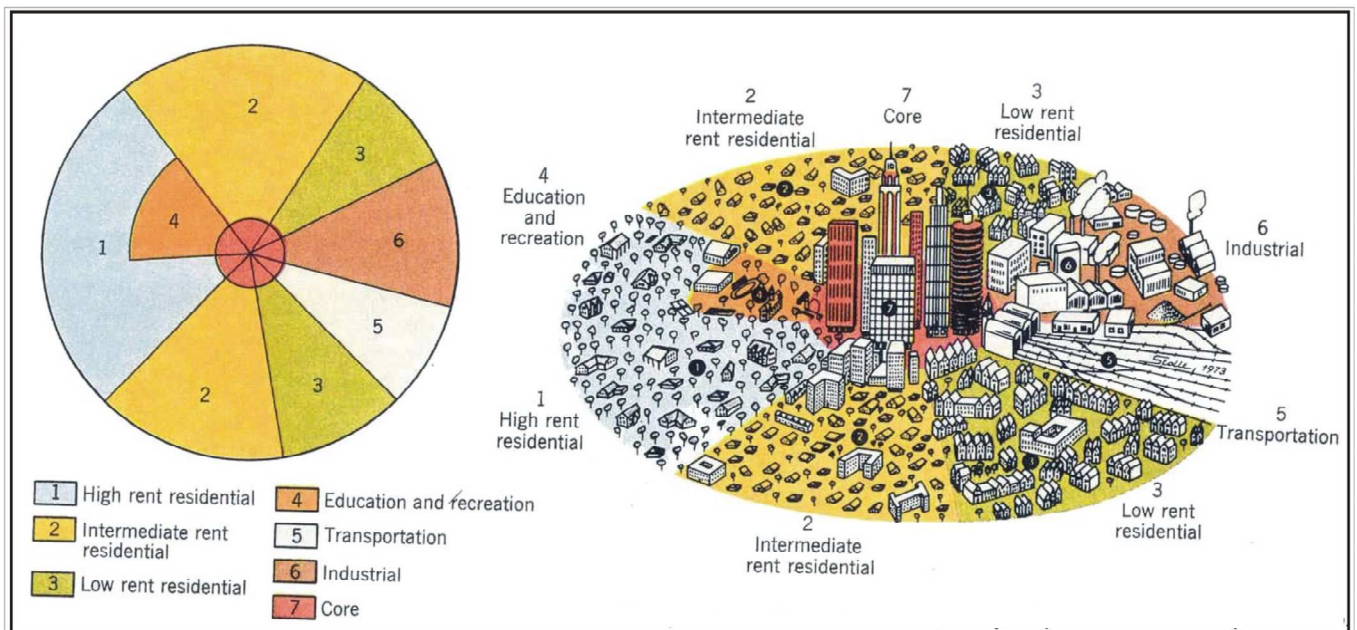


Figura 7: A Teoria de Hoyt. Fonte: De Blij H. J. Human Geography – Culture, Society & Space. New York: John Wiley & Sons, 1977.

O último modelo americano citado foi o chamado, “*Esquema dos Núcleos Múltiplos*”, desenvolvido pelos geógrafos C. D. Harris e E. L. Ullman nos anos quarenta e cinquenta. Partindo de elementos que já constavam nos modelos anteriores e acrescentando outros, afirmavam que “a estrutura de utilização do solo de uma cidade se articula freqüentemente mais em torno de núcleos múltiplos e descontínuos do que em torno de um núcleo simples, como postulavam os dois primeiros modelos” (RACINE, 1971, p. 406). Amorim Filho, analisando este modelo diz que, “é evidente que as dimensões, número de equipamentos e características do núcleo principal e dos outros núcleos vão variar em função do tamanho, hierarquia e dinamismo das cidades consideradas, assim como do sítio e da posição de tais cidades” (AMORIM FILHO, 2005, p.30). Esta teoria foi assim representada:

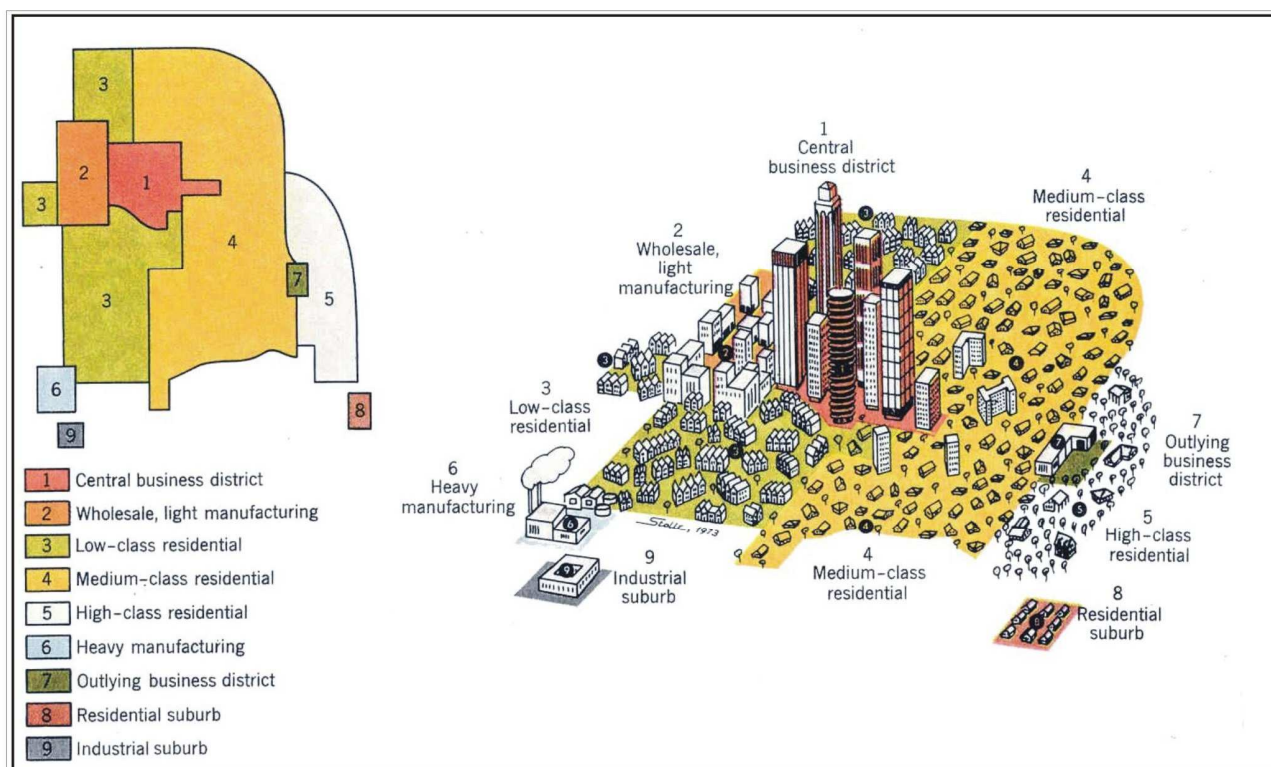


Figura 8: Esquema dos Núcleos Múltiplos - Fonte: De Blij H. J. Human Geography – Culture, Society & Space. New York: John Wiley & Sons, 1977.

Para uma comparação mais imediata, colocamos, de acordo com Amorim Filho e Sena Filho (2005), com base em Racine (1971), de maneira simplificada estes três modelos, a saber, das Zonas Concêntricas, dos Setores Radiais e dos Núcleos múltiplos em uma só figura, mostrando as principais localizações que vão desde o centro até a indústria suburbana e a Zona de migrações pendulares:

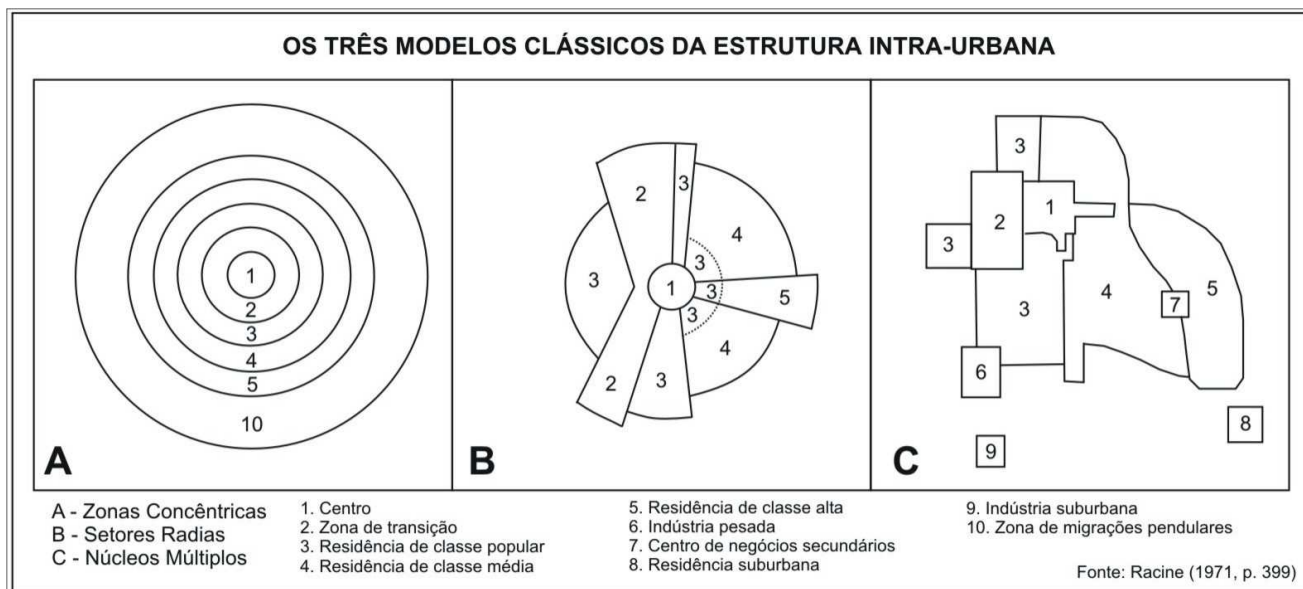


Figura 9: Os três modelos clássicos da estrutura urbana. Fonte: Racine, 1971, p. 399.

2.4.2- Na França

Veremos agora algumas das contribuições dos geógrafos da escola francesa, que também se interessaram, desde o início do século, pelos estudos envolvendo a morfologia dos espaços intraurbanos.

Dentre os aspectos principais elaborados pelos geógrafos franceses estão os seguintes temas: paisagens, fisionomia, funções, distribuição espacial, posição relativa e dinâmica espacial entre outros. Ainda segundo o mesmo autor, dois modelos de zoneamentos morfológicos intraurbanos elaborados por autores franceses merecem destaque. Trata-se dos livros *Les Villes Françaises* e *Le Nouvel Espace Economique*

Français, publicados, respectivamente, em 1980 e 1997, tendo como autores Jean Borde, Pierre Barrère e Micheline Cassou-Mounat para o primeiro, e Yves Gervaise, Bernard Quirin e Elizabeth Crémieu para o segundo.

Segundo Amorim Filho (2005), Jean Borde, Pierre Barrère e Micheline Cassou-Mounat deram particular importância à divisão das cidades em três zonas principais, a saber, os centros urbanos, a zona pericentral e a periferia. Estas zonas seriam diferenciadas, principalmente, pela morfologia, pelas funções, pelas densidades e pelas posições relativas diferenciadas.

O centro da cidade representaria a paisagem-tipo da cidade, com seu exemplo modelar de arquitetura, de espaço sócio – econômico e cultural diferenciados. Estes autores franceses alegam que, em geral, *“o centro principal de uma cidade, independentemente de sua dimensão, ocupa uma área de extensão reduzida se comparada aos demais setores e zonas urbanas”* (AMORIM FILHO, 2005, p.33). A área seguinte corresponderia ao invólucro do centro, ou seja, a zona pericentral. Segundo estes autores, esta zona seria o espaço de transição entre o centro principal e as áreas periféricas. Estes espaços pericentrais são constituídos pelos bairros que envolvem o centro principal fazendo a transição geográfica para as áreas periféricas. A periferia traz, além dos espaços verdes e das áreas não construídas e sem um uso estável do solo, alguns grandes tipos de ocupação, tais como os espaços residenciais, com seu habitat representado pelas casas individuais, quase sempre unifamiliares, pelos conjuntos de prédios de alojamentos coletivos e pelos espaços não-residenciais, tais como os espaços industriais, as novas implantações comerciais e os grandes equipamentos periféricos e os espaços ainda não ocupados. Amorim Filho (2005) afirma que, embora tenham sido escrita para as

idades francesas, as contribuições teóricas de Borde, Barrère e Cassou-Mounat assumiriam um caráter mais universal.

A outra contribuição francesa escolhida foi a de Gervaise, Quirin e Crémieu que utilizam uma tipologia das zonas morfológico-funcionais urbanas semelhantes àquela proposta pelos autores vistos, porém acrescentando o indispensável conceito de zona periurbana. Segundo estes autores, as zonas morfológico-funcionais intraurbanas de tais cidades seriam as Zonas centrais, as Zonas pericentrais, as Zonas periféricas e a Auréola periurbana, já na transição para os espaços rurais. Esta última seria assim conceituada:

A lógica da concentração espacial, que prevaleceu por muito tempo, é substituída por uma ocupação difusa, geradora de intensos fluxos cotidianos. Para além do domínio da urbanização densa (sem que se possam definir, de maneira precisa, os limites externos), estende-se uma auréola periurbana (AMORIM FILHO, 2005, p. 41).

2.4.3- No Brasil

Existem poucos estudos teóricos realizados no Brasil sobre o zoneamento morfológico-funcional, sendo que dois destes estudos merecem destaque: aqueles realizados nas décadas de 70 e 80 por Roberto Lobato Corrêa, e um recente, base deste trabalho, realizado por Amorim Filho (2005). Corrêa publicou em 1977, uma reflexão sobre a organização do sistema urbano do Sudeste, em um estudo realizado pelo IBGE - *Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística* – para as regiões do Brasil.

Embora neste estudo Corrêa estivesse preocupado com as redes urbanas e com os estudos regionais, ele parte dessas abordagens, para, a seguir estudar o espaço intra-urbano propriamente dito.

Neste estudo, intitulado de “*sistema urbano*”, o autor conclui dizendo *que*, “*a análise do sistema urbano do sudeste revelou a existência de uma estrutura espacial que reflete a regionalização do processo de desenvolvimento*” (CORRÊA, 1997, P. 644), o que acarretaria uma estrutura espacial baseada no modelo centro-periferia, com quatro grandes áreas: um núcleo central ou core área principal, um núcleo secundário ou core área secundária e duas periferias: uma imediata e outra remota. Seriam assim especificadas estas áreas:

- A. Núcleo central: Tem seu centro principal na cidade de São Paulo, extravasando pela sua Área Metropolitana em direção ao Vale do Paraíba até a cidade fluminense de Três Rios, englobando o Rio de Janeiro e sua Área Metropolitana, além da Zona Serrana, e de várias cidades paulistas.
- B. Núcleo Secundário: Tem como centro a cidade de Belo Horizonte, sua Área Metropolitana e a chamada Zona Metalúrgica de Minas Gerais.
- C. Periferia Imediata: conjunto de cidades comerciais e de serviços com boa infraestrutura urbana, localizadas principalmente no Planalto ocidental paulista.
- D. Periferia Remota: Compreende a vasta área do sudeste, caracterizada pela presença de centros mistos com peso da atividade industrial menor e de centros comerciais e de serviços com infra-estrutura urbana deficiente.

Deve-se lembrar que, este estudo, de caráter regional foi citado, porque o estudo sobre o espaço intraurbano dependerá de conceitos aqui desenvolvidos. Assim, o trabalho de 1989 (A Rede Urbana), refletirá uma análise bem mais detalhada do espaço intraurbano, onde as áreas acima citadas serão mais bem explicitadas, chegando-se mesmo à formulação de um “*esquema da organização espacial da cidade latino-americana*”. Sob o título de “o espaço urbano”, Corrêa trabalha com alguns elementos que vimos nas abordagens anteriores, e alguns novos:

- A. a centralização e a área central;
- B. a descentralização e os núcleos secundários;
- C. a coesão e as áreas especializadas;
- D. a segregação e as áreas sociais;
- E. a dinâmica espacial da segregação, e
- F. a inércia e as áreas cristalizadas.

Corrêa deixa claro que “*estes processos e formas espaciais não são excludentes entre si, podendo ocorrer simultaneamente na mesma cidade*” (CORRÊA, 1995, p. 37), sendo que, em alguns casos eles são até mesmo, complementares. A área central “*constitui-se no foco principal não apenas da cidade, mas também de sua hinterlândia*”, concentra as “*principais atividades comerciais, de serviços, de gestão pública e privada, e os terminais de transportes inter-regionais e intraurbanos. Ela se destaca na paisagem da cidade pela sua verticalização*” (CORRÊA, 1989, p. 38).

Para Amorim Filho, em muitos aspectos, o núcleo central, tal como caracterizado por Corrêa, muito se assemelha ao centro da cidade (o “*centre-ville*” dos franceses),

definido em vários outros estudos sobre este setor primordial para o funcionamento, a organização e o dinamismo das grandes cidades.

Corrêa, falando de modo geral sobre a “*grande cidade capitalista*”, e não especificamente sobre o espaço intra-urbano, objeto de nosso estudo, identifica algumas características presentes, tanto no núcleo central, quanto na zona periférica, isso com a ressalva do autor de que ocorria na segunda metade do século XX, “*quando o processo de centralização já não mais desempenha o papel relevante que desempenhou no passado*” (CORRÊA, 1995, p.40). As principais características destas áreas são:

<u>Núcleo Central</u>	<u>Zona Periférica</u>
Uso intensivo do solo	Uso semi-intensivo do solo
Ampla escala vertical	Ampla escala horizontal
Limitada escala horizontal	Limitado crescimento horizontal
Limitado crescimento horizontal	Área residencial de baixo status social
Concentração diurna	Foco de transportes inter-regionais
Foco de transportes intraurbanos	
Área de decisões	

Quadro 02 : O Núcleo central e a zona periférica do centro de uma grande cidade capitalista
Fonte: CORRÊA, 1995, p. 40.

Segundo Amorim Filho, embora exista uma correspondência entre os conceitos de núcleo central de Corrêa com aqueles de centro da cidade dos franceses, o mesmo não se pode dizer dos conceitos de zona periférica do centro (Corrêa) com o de zona pericentral dos franceses:

Assim, para estes últimos, a zona pericentral é, sobretudo, um amplo espaço que faz a transição entre as zonas central e periférica urbanas. Nesta zona pericentral, predomina a função residencial, mas há aí um número significativo de subcentros funcionais terciários e, em alguns casos, secundários, que dão vida e dinamismo a esta zona (AMORIM FILHO, 2005, p.25).

Após discutir estes dois conceitos, Corrêa analisa os outros acima citados (a descentralização e os núcleos secundários; a coesão e as áreas especializadas; a segregação e as áreas sociais; a dinâmica espacial da segregação, e a inércia e as áreas cristalizadas), sendo que para os objetivos do presente trabalho, discutiremos apenas, o modelo gráfico por ele elaborado, tentando chegar a um esquema do espaço intraurbano da cidade latino-americana, conforme a figura 10.

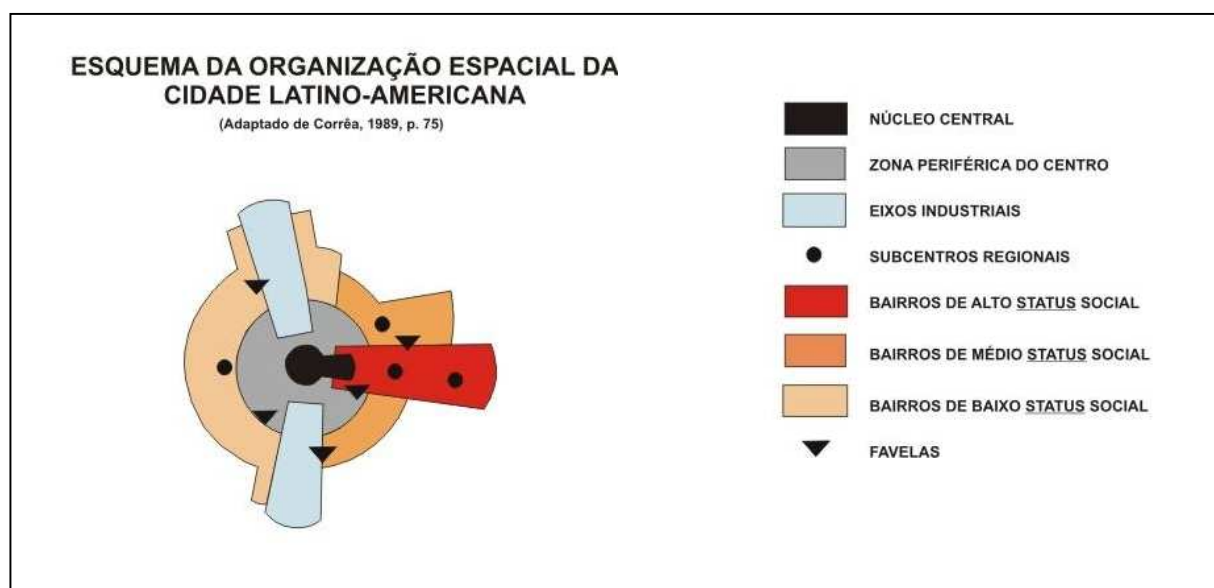


Figura 10: esquema de organização espacial da cidade da América Latina. Cartografia: Wagner Barbosa Batella, 2005. – Fonte: Amorim Filho, 2005.

Segundo Amorim Filho, neste esquema elaborado por Corrêa, “há uma *setorização funcional, social e das paisagens das cidades latino-americanas*”, (AMORIM FILHO, 2005, p.29), de grande importância. Além desta proposta teórica de zoneamento intraurbano, importante em si mesma, a figura e o texto em sua totalidade assumem grande significado, inclusive pela terminologia, específica ao tema, empregada pelo autor.

Resta agora analisarmos o último modelo proposto, elaborado por Amorim Filho (2005), e intitulado, “*as grandes divisões morfológico-funcionais de uma cidade de porte médio*”. Para a elaboração deste modelo foram realizadas, a partir de 1970, inúmeras pesquisas de campo, em Minas Gerais. Segundo o autor, mais de cem cidades desse nível hierárquico foram visitadas, abrangendo todas as regiões geográficas do estado de Minas Gerais. Dessas cidades médias, duas, como vimos, foram objetos de análises bastante detalhadas (rua por rua e casa por casa) de sua organização morfológico-funcional intraurbana: Formiga (1973) e Patos de Minas (1976 e 1978). Amorim Filho, em estudos posteriores (1982, 1984, 1990, 1996, 1998, 2000, 2002, 2003 e 2005), volta a visitar várias cidades médias mineiras, chegando a um modelo geocartográfico, baseado no critério do zoneamento morfológico-funcional para, entre outras utilidades, propiciar a identificação das cidades médias de Minas Gerais. São caracterizadas, neste modelo, quatro zonas: central, pericentral, periférica e periurbana, cujas características são descritas abaixo.

**QUADRO 03 - ZONEAMENTO MORFOLÓGICO-FUNCIONAL E NÍVEIS DA
HIERARQUIA URBANA: CIDADES MÉDIAS**

NÍVEL DA HIERARQUIA URBANA	ZONA CENTRAL	ZONA PERICENTRAL	ZONA PERIFÉRICA	ZONA PERIURBANA
CIDADE MÉDIA	- Centro principal bem definido funcionalmente (forte presença de equipamentos “raros”, de alcance regional); diferenciação funcional interna; paisagem e morfologia típicas (construções em altura; maior densidade de construções; forte movimento de veículos e de pessoas, animação); função residencial superada pelas funções terciárias; centro com polarização pelo menos microrregional, podendo alcançar o nível regional de polarização.	- Extensa espacialmente; função residencial predominante; presença de subcentros especializados ou polifuncionais (estes últimos pequenos), ao longo dos eixos, de praças e de entroncamentos; diferenciação morfológica e paisagística em função de diferenças sócio-econômicas; presença de equipamentos especiais como hospitais, universidades, casernas, estações rodoviárias e ferroviárias, etc.	- De dois tipos: contínua (como prolongamento da zona pericentral) e descontínua, ou polinuclear, formada por loteamentos (unidades organizadas) ou “vilas” (desorganizadas e, em certas regiões, verdadeiras favelas); presença de subcentros polifuncionais bem modestos (comércio e serviços de vizinhança) e de alguns subcentros especializados; extensão proporcional ao nível hierárquico e tamanho da cidade.	- Zona de transição urbano-rural mais ou menos extensa, e que se confunde, nas imediações da cidade, com a periferia polinuclear e descontínua; presença de alguns equipamentos terciários pontuais; aumento das casas de campo, de clubes campestres e hotéis-fazenda; diminuição das fazendas e aumento das pequenas propriedades com produtos para a cidade média.

Fonte: Amorim Filho, 2005, p.60.

No modelo da Figura 11, podemos identificar o zoneamento proposto, sendo que um dos objetivos desta tese é colocar em prática, nas cidades de Caratinga, Viçosa e Manhuaçu, a aplicabilidade deste modelo. Segundo

Amorim Filho um de seus objetivos é de que o "*estudo morfológico-funcional seja indispensável não apenas como critério de classificação das cidades médias, mas, também de grande significado em qualquer análise da geografia das cidades contemporâneas em geral*" (AMORIM FILHO, 2005, p. 45).

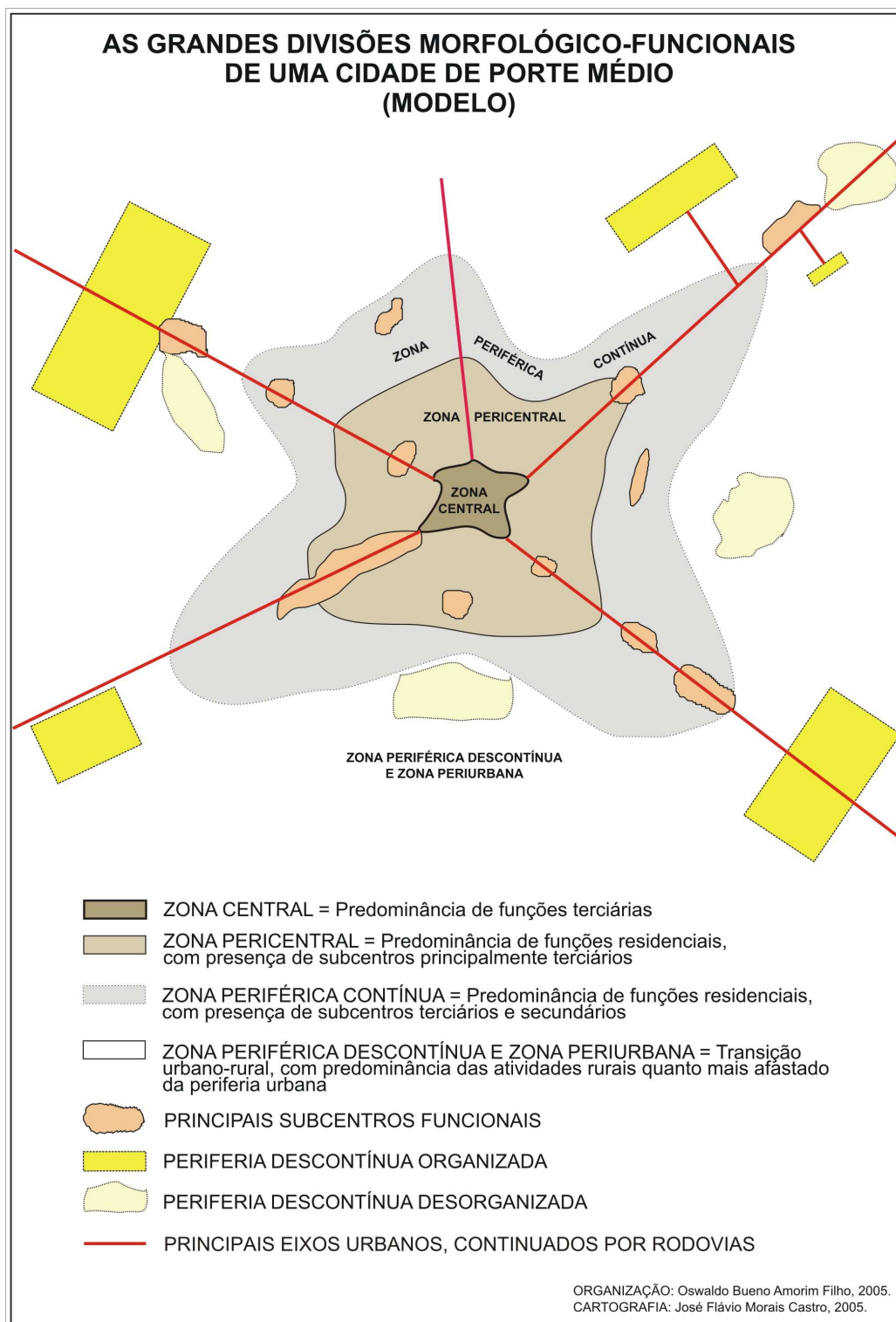


Figura 11: As grandes divisões morfológico-funcionais de uma cidade de porte médio.
Fonte: Amorim Filho, 2005. p. 61.

Antes da aplicação do modelo gráfico e da análise das redes urbanas das cidades propostas, conceituaremos o que se entende por morfologia urbana, bem como de forma breve, vamos rever os estudos sobre planejamento e políticas urbanas.

2.5- A MORFOLOGIA E AS PAISAGENS URBANAS

Segundo Vicente del Rio, a origem do conceito de Morfologia Urbana pode ser atribuída aos geógrafos alemães e franceses no primeiro quarto do século XX e, *“depois, aos ingleses... sua aplicação no campo do Urbanismo e da Arquitetura pode, entretanto, ser identificada primeiramente na Itália, na área da preservação histórica”*. (DEL RIO, 1990, p.70). Garcia Lamas afirma que o termo morfologia é utilizado para designar o estudo da configuração e da estrutura exterior de um objeto, constituindo-se na *“ciência que estuda as formas, interligando-as com os fenômenos que lhe deram origem”* (LAMAS, 2004, p.3 7).

Vicente del Rio apresenta a seguinte definição de morfologia urbana:

Recentemente, um simpósio internacional na França não conseguiu concluir uma definição consensual... Entretanto, entendemos que a Morfologia Urbana deve ser vista como... 'o estudo analítico da produção e modificação da forma urbana no tempo'. Estuda, portanto, o tecido urbano e seus elementos construídos formados através de sua evolução, transformações, inter-relações e dos processos sociais que o geraram. (DEL RIO. 1990, p. 171).

Lamas propõe que a *“morfologia urbana estudará essencialmente os aspectos exteriores do meio urbano e as suas relações recíprocas, definindo e explicando a paisagem urbana e a sua estrutura”* (LAMAS, 2004, p. 37). Para este autor, para se ter um razoável conhecimento do meio urbano seria necessária a

existência de dois aspectos principais: a existência de instrumentos de leitura que permitiriam organizar e estruturar os elementos apreendidos e uma grande relação objeto-observador. Estes instrumentos de leitura teriam como finalidade principal hierarquizar a importância dos diferentes elementos da forma urbana. Ainda segundo Garcia Lamas, a morfologia urbana é:

O estudo da forma do meio urbano nas suas partes físicas exteriores, ou elementos morfológicos, e sua produção e transformação no tempo. Todavia é necessário sublinhar que um estudo morfológico não se ocupa do processo de urbanização, quer dizer do conjunto de fenômenos sociais, econômicos e outros, motores da urbanização. Esses convergem na morfologia como explicação da produção da forma, mas não como objeto de estudo (LAMAS, 2004, p. 38).

Deve-se ressaltar que a forma básica da morfologia urbana acompanha originalmente a forma do espaço natural, e as adaptações futuras serão sempre adaptações a essa forma, pois o *“processo de produção da forma urbana é... o processo de produção do espaço humano. Nele intervêm, inicialmente, o espaço natural, com sua forma dada, e o homem, com suas necessidades”* (SERRA, 1987, p. 162).

Em um dos maiores clássicos da literatura sobre a *“arquitetura da cidade”*, Aldo Rossi (2001), falando sobre a *“estrutura dos fatos urbanos”*, afirma que *“ao descrever uma cidade, ocupamo-nos predominantemente da sua forma; essa forma é um dado concreto que se refere a uma experiência concreta: Atenas, Roma, Paris”* (ROSSI, 2001, p.13). A forma da cidade, ainda segundo Rossi, é sempre a forma de um tempo da cidade, sendo que existem muitos tempos na forma da cidade. Isto pode ser observado com clareza ao estudarmos a morfologia

de Caratinga em dois períodos separados pelo tempo, num espaço, por exemplo, de quase 40 anos.

A Morfologia Urbana é, portanto, a organização morfológica predominante da aglomeração urbana em cada etapa de sua evolução, e pode apresentar, na totalidade ou setorialmente, as seguintes famílias fisionômicas:

- A. Linear
- B. Circular
- C. Quadricular
- D. Retangular
- E. Estelar
- F. Polinuclear
- G. Outras

Pierre George, falando sobre a fisionomia das cidades, afirma que, “*cada família fisionômica corresponde bem a uma época de desenvolvimento, a um estilo, às vezes a uma política*” (GEORGE, 1983, p. 70). Roberto Lobato Corrêa, explicando esta idéia afirma que,

O espaço urbano capitalista – fragmentado, articulado, reflexo, condicionante social, cheio de símbolos e campos de lutas – é um produto social, resultado de ações acumuladas através do tempo, e engendradas por agentes que produzem e consomem espaço. São agentes sociais concretos... (CORRÊA, 1995, p. 11).

Desta forma, conclui-se que a paisagem urbana é um reflexo deste “condicionante social”, ou desta “época política”. Mas ela é também, segundo Giulio Carlo Argan, uma obra de arte:

A cidade real reflete as dificuldades do fazer a arte e as circunstâncias contraditórias do mundo em que se faz. Além de modelo de forma, a cidade é modelo de desenvolvimento, nos limites em que isso pode acontecer sem contradizer algumas premissas postuladas segundo uma lógica e um ritmo evolutivo próprios. A Cidade ideal, mais do que um modelo propriamente dito, é um módulo para o qual sempre é possível encontrar múltiplos ou submúltiplos que modifiquem a sua medida, mas não a sua substância: dada uma planta em forma de tabuleiro, centralizada ou estelar, sempre é possível desenhar o mesmo esquema numa dimensão maior ou menor.... Em geral, o desenho da cidade ideal implica o pensamento de que, na cidade, realiza-se um valor de qualidade que permanece praticamente imutável com a mudança da quantidade, na medida em que, por postulado, qualidade e quantidade sejam entidades proporcionais. A relação entre quantidade e qualidade, proporcional no passado é antitética hoje, está na base de toda a problemática urbanística ocidental. (ARGAN, 1998, p. 74).

Assim, resultado de um complexo emaranhado de causas e fatores, as paisagens urbanas se afirmam e refletem todas as contradições de uma longa escala espacial e temporal. Objeto de reflexão e de prognósticos os mais variados, a cidade e a *“cidade do futuro”* são temas que apaixonam estudiosos, artistas e, principalmente cineastas e escritores. Crescimento vertical, novos meios de transportes urbanos, abolição das ruas... estes são apenas alguns dos temas que os *“futurólogos”*, apontam. Isto sem falar na *“Ecumenópolis”*, que mais que um lugar, parece caracterizar o futuro modo de vida urbano.

Kevin Lynch, em seu belo livro, *“A Imagem da cidade”*, afirma que contemplar as cidades pode ser especialmente agradável, por mais vulgar que o panorama possa ser. Tal *“como uma obra arquitetônica, a cidade é uma construção no espaço, mas uma construção em grande escala, algo apenas perceptível no decurso de longos períodos de tempo”* (LINCH, 1997, p.01). Trabalhado pelo tempo e espacialmente situado, o design da cidade é uma verdadeira obra de arte. Propondo uma *História da Arte como História da Cidade*,

Giulio Carlo Argan diz que a cidade não é apenas uma concentração de produtos artísticos, mas um produto artístico ela mesma. A cidade ideal, de caráter sacro, protótipo da cidade celeste, está longe de se realizar na cidade real, com sua complexidade temporal e espacial, levada a extremos pela urbanização da sociedade.

Mumford, na conclusão de seu monumental *"A Cidade na História"*, diz que a missão final da cidade é incentivar a participação consciente do homem no processo cósmico e no processo histórico. Em um outro texto (*A Cultura das Cidades*) datado inicialmente de 1938, Mumford já advertia em relação às cidades que, há muita coisa que demolir, e muita coisa mais que construir; mas as fundações já estão prontas. Se a sociedade urbana parece ser um caminho até mesmo necessário (como queria Lefebvre), e se as fundações estão prontas, a cidade ainda não foi capaz de incorporar integralmente a participação efetiva do homem no seu processo histórico. A cidadania ainda é um sonho distante. O mesmo Mumford, diz que para se acreditar que a cultura humana alcançou seu ponto culminante final na metrópole moderna é preciso desviar os olhos dos sombrios detalhes da rotina diária.

2.6- PLANEJAMENTO E POLÍTICAS URBANAS

Os geógrafos urbanos, segundo David Clark, além de procurar identificar e levar em conta as características espaciais de pequenas e grandes cidades, não podem mais se restringir à *“consideração dos processos subjacentes econômicos, sociais e ambientais: os efeitos do planejamento sobre os padrões e problemas urbanos também devem ser considerados”* (CLARK, 1982, p. 226). Ele diz ainda que, para que exista o planejamento urbano, deve haver um amplo consenso entre toda a sociedade e que se traduza numa eficaz intervenção governamental. Assim, o planejamento urbano evoluiu consideravelmente através do tempo, respondendo às mudanças de natureza dos problemas urbanos.

Hartshorn (1980,1992), estudando o ambiente físico urbano, chamou a atenção para a importância de se integrar os elementos físicos com as variáveis econômicas, quando se discute o crescimento e o desenvolvimento urbano (*“the importance of integrating physical factors with social and economic variables when discussing urban growth is crucial”*). Ele lista uma série de problemas que o ambiente físico urbano (*“the urban physical environment”*) enfrenta, tais como:

- A. Poluição do ar
- B. Poluição da água
- C. Poluição do ambiente
- D. Níveis de ruídos elevados
- E. Instabilidades no ecossistema urbano
- F. Ocupação de encostas íngremes

- G. Erosão dos solos
- H. Redução ou modificação da vegetação natural
- I. Enchentes
- J. Dejetos sólidos urbanos
- K. Ilhas de calor urbano
- L. Inversão de temperatura
- M. Barulho acentuado
- N. Escassez da água
- O. Problemas com o fornecimento de água
- P. Problemas com a qualidade da água

Uma das grandes questões a que se dedicam os estudiosos da Geografia Urbana em nosso país é a de que o rápido processo de urbanização do Brasil vem provocando grandes alterações na organização do nosso espaço, tanto do ponto de vista quantitativo quanto qualitativo. Este crescimento pode trazer aspectos positivos (poderíamos citar a mudança de uma mentalidade mais conservadora para uma mais moderna e mais aberta às inovações, sobretudo tecnológicas) e negativos (já citados). Por outro lado, esse fenômeno urbano, ao mesmo tempo em que foi gerador de profundas transformações na sociedade, foi também causador de graves problemas ambientais, econômicos e sociais no país. A seguir, uma síntese desses principais problemas urbanos:

- A. Inchação urbana.
- B. Questão da produção e dos destinos do lixo urbano.
- C. Déficit habitacional, que causa verdadeiras batalhas pela posse da terra.

- D. Crescente processo de favelização, sobretudo nas áreas metropolitanas.
- E. Carência de serviços de infra-estrutura, sobretudo de saneamento básico.
- F. Deficiência no transporte coletivo.
- G. Aumento generalizado da marginalização e da violência.
- H. Aumento desordenado da economia informal resultante em grande parte do desemprego e do subemprego.

O planejamento urbano, *“surgiu no final do século passado como uma resposta aos evidentes e bem documentados problemas das metrópoles industriais”* (CLARK, 1982, p.227), dentre os quais podem ser citados, a expansão da pobreza e a concentração da miséria nos bairros pobres da cidade. Frente a esta situação, dois tipos de reações surgiram:

A - a *“proposta marxista”*, de revolução e derrubada do sistema social e político e,
B - a *“alternativa conservadora”* (que) envolvia a aceitação básica do sistema urbano - industrial, mas com o uso da intervenção do Estado para melhorar seus piores excessos.

Segundo Clark, foi esta segunda opção, articulada no Reino Unido por reformuladores das condições industriais e sanitárias e reforçada pelos sucessos de vários esquemas dos primeiros planos habitacionais e das novas pequenas cidades, que favoreceu o surgimento de um moderno planejamento urbano. Para explicar a origem e o desenvolvimento do planejamento urbano, David Clark, explica que ele é uma intervenção do estado na cidade. Existe para alterar e dirigir a cidade na forma considerada pela sociedade como sendo necessária e desejável. O texto seguinte, também de Clark realça a importância do planejamento urbano:

A base para o planejamento apareceu em fins do século XIX, em resposta aos problemas de doenças e superpopulações nas cidades. Como parte de uma resposta de ampla base social, o planejamento era visto no princípio do século XX como um meio de se conseguir atingir a nova cidade e os novos ideais de sociedade que foram expressos nos movimentos futuristas, da arquitetura moderna, design de paisagem e de Embelezamento Urbano. (CLARK, 1982, p. 237).

Mas, tendo em vista a realidade de um planejamento urbano reconhecido e respeitado pela população, principalmente nos países subdesenvolvidos, a realidade ainda está distante do ideal. Na figura abaixo, um exemplo irônico de como os planejadores têm atuado, na visão crítica dos cidadãos.

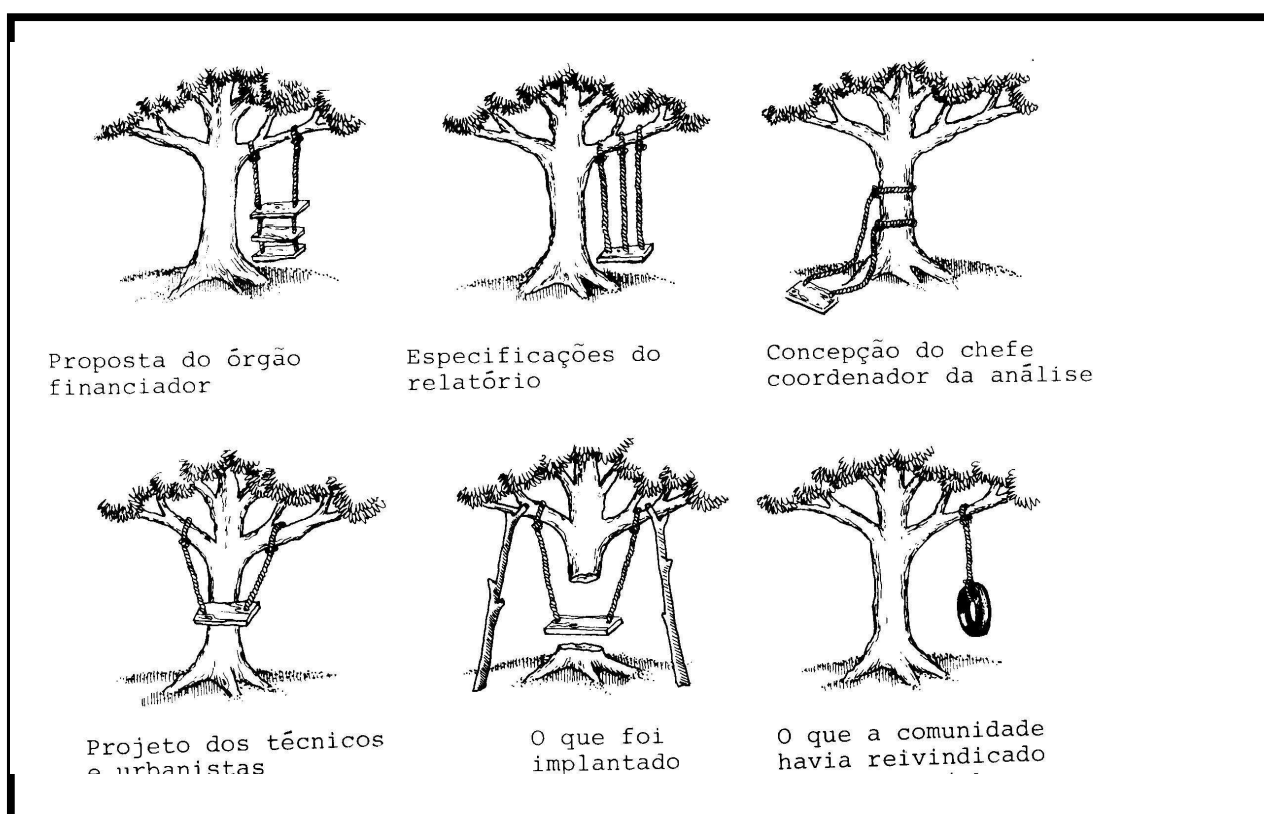


Figura 12: Os planejadores e os cidadãos

Fonte: Vicente del Rio, *Introdução ao desenho urbano*. P. 43.

2.7- CONSIDERAÇÕES FINAIS: PERSPECTIVAS DOS ESTUDOS URBANOS

A vida urbana tornou-se extremamente complexa para os que a estudam, com novos elementos sendo constantemente incorporados em sua análise. Diferentes disciplinas se propõem a dialogar, tentando compreender o que poderíamos chamar de um *“um olhar sobre as cidades”*, buscando soluções para novos e velhos problemas.

Para isto deveriam ser agrupados nestes estudos urbanos temas como a demografia (sua dinâmica e problemática), o trabalho (e suas conseqüências econômicas, realizando uma verdadeira geografia econômica das cidades, bem como suas teorias geográficas ou não, como por exemplo, a desenvolvida por Milton Santos – Teoria dos dois Circuitos da Economia²), vida social (com seus novos e interdisciplinares estudos sobre a percepção e os símbolos) e as redes urbanas (com toda a sua complexidade).

Para este novo campo de estudos urbanos torna-se necessária a inclusão de estudos sobre,

A. as contribuições estatísticas

² Publicado na década de 70, esta teoria não era útil somente para se “compreender o funcionamento da cidade como uma máquina viva, mas também para explicar sob uma nova luz, as relações externas da cidade seja com sua região de influência, seja com as outras cidades. O tema dos dois circuitos da economia urbana aparece então como um verdadeiro novo paradigma da geografia urbana e da planificação nos países subdesenvolvidos”.² Estes dois circuitos foram assim constituídos: (1) Simplificando, pode-se apresentar o circuito superior como constituído pelos bancos, comércio e indústria de exportação, indústria urbana moderna, serviços modernos, atacadistas e transportadores. (2) O circuito inferior é constituído essencialmente por formas de fabricação não –“capital intensivo”, pelos serviços não-modernos fornecidos “a varejo” e pelo comércio não-moderno e de pequena dimensão. (esta teoria pode ser vista em: SANTOS, Milton. **O Espaço Dividido – Os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos**. Rio de Janeiro. Francisco Alves Editor. 1979.

- B. o quadro físico das cidades
- C. a morfologia e a gênese das cidades
- D. as particularidades do mundo subdesenvolvido.

Estas “novas contribuições”, sem dúvida levarão a uma maior compreensão da cidade e dos cidadãos. Afinal, como disse Le Goff, “*é a sociabilidade, o prazer de estar com o outro, que estabelece em definitivo a diferença urbana, a urbanidade*”. (LE GOFF, 1998, p. 125). Cheia de problemas, quase inviável, o desejo da cidade, torna-se uma antítese do desejo de natureza. Mas, a cidade do século XXI, pode e deve (principalmente quando a voz dos estudos urbanos for forte o bastante) mudar este quadro. Le Goff, conclui seu livro, *Por amor às Cidades*, respondendo se a cidade perdeu seus atrativos. Diz ele:

Não o creio. Os urbanos do século XXI decidirão eles viver, como desejam, numa cidade não-poluída e, portanto, abandonar seu automóvel nas portas das cidades ou nos estacionamentos?

Na Idade Média, a cidade possuía uma beleza viva, mas estou convencido de que ela está prestes a conceber novos encantos que irão renovar sua sedução. (LE GOFF, 1998, p.125)

Criar condições para que esta sedução se renove, é, talvez, o maior desafio dos estudos urbanos da atualidade.

3- AS REDES URBANAS E AS CIDADES MÉDIAS

3.1- As Redes Urbanas: Suas Tipologias e Hierarquias

Um dos principais campos de estudos da Geografia Urbana é aquele que envolve as redes urbanas. Tendo importância crucial no processo de urbanização mundial, a rede urbana é o meio através do qual, *“produção, circulação e consumo se realizam efetivamente. Via rede urbana e a crescente rede de comunicações a ela vinculada, distantes regiões puderam ser articuladas, estabelecendo-se uma economia mundial”* (CORRÊA, 1989, p. 5). Ainda segundo este mesmo autor, a rede urbana deve ser entendida como sendo o

Conjunto articulado de centros urbanos, (que) constitui-se em um reflexo social, resultado de complexos processos engendrados por diversos agentes sociais. Por isso apresenta uma variedade de tipos, de acordo com combinações de características como o tamanho dos centros, a densidade deles, as funções... (CORREA, 1989, p. 359).

Pierre George afirma ainda que, para que haja uma rede urbana, é preciso que existam *“diversas relações que estabeleçam ligações funcionais permanentes não só entre os elementos urbanos da rede, mas também entre estes e o meio rural”* (GEORGE, 1983, P.229). Olivier Dollfus, afirma que em todo estudo de rede *“é necessário explicar sua localização, sua utilização e medir seus fluxos”* (DOLLFUS, 1973, p. 66).

Assim os estudos da rede urbana envolvem, necessariamente, um conjunto de cidades, que se distribuem por uma região e que possuem umas em relação às outras, relações comerciais, financeiras, industriais, culturais etc. Deve-se levar em conta que a rede urbana não pode ser desvinculada das “*condições sociais*”, que a envolvem, sendo aquela um resultado desta, conforme visto no texto de Corrêa, que afirma ainda que,

Reflexo social, a rede urbana constitui-se também em uma condição social, uma matriz da qual deverá se verificar a reprodução das condições de existência, envolvendo a produção, a circulação e o consumo, assim como diversos aspectos das relações sociais. (CORRÊA, 1989, p. 360).

Creio que já delimitamos até aqui os principais temas (sendo que uns envolvem outros) a serem estudados quando se trata de uma rede urbana, a saber: hierarquia; tipologia; posição geográfica; produção; circulação; consumo; relações sociais; interação; complementaridade; organicidade; fluxos e, evidentemente, sua base física.

Dois pontos devem ser enfatizados no estudo das redes urbanas: a sua base espacial e a sua hierarquização. Pode-se mesmo afirmar que “*a primeira característica de uma rede urbana é sua base espacial, geográfica*” (AMORIM FILHO, 1990, p. 26), seguida evidentemente, como vimos, de outros atributos já citados. A necessária complementaridade pressupõe também que exista certo grau de diferenciação urbana, que possibilita esta complementaridade funcional, a qual, por sua vez, “*torna possíveis as relações entre as cidades e*

entre as cidades e a zona rural. Sem essas relações, não há como se falar em rede urbana” (AMORIM FILHO, 1990, p.26).

Corrêa (1989) afirma que os estudos sobre hierarquia das cidades estão entre os mais tradicionais e numerosos entre aqueles que envolvem as redes urbanas. Esta hierarquia decorre de vários fatores tais como o número, tamanho e distribuição das cidades. Um dos objetivos principais destes estudos é *“compreender a natureza da rede urbana segundo um ângulo específico que é o da hierarquia de seus centros”* (CORRÊA, 1989. p. 19). Esta hierarquização permite que seu funcionamento seja dinâmico e ordenado.

Uma rede urbana é formada por cidades de níveis hierárquicos diferenciados, de modo a permitir que seu funcionamento seja dinâmico e ordenado. Esses níveis urbanos são hierarquizados porque a cada um deles correspondem relações de qualidade, de intensidade e de alcance diferenciados. (AMORIM FILHO, 1996, s/p).

Desta maneira a rede urbana se estende sobre estes níveis, tanto em sua realidade mais simples e local, como pelo regional e estende-se até os limites externos. Segundo Kayser (1975), o estudo das redes urbanas completa o conhecimento da estrutura geográfica regional e deve ser conduzido a partir da análise dos fluxos e das cidades. Para Paul Claval, este espaço geográfico não se confunde com o da geometria, apesar de ser organizado. Mas esta organização pressupõe também, hierarquização dos lugares:

O espaço está organizado por que está estruturado em redes de relações sociais e econômicas, em redes de vias de transporte e de comunicação, e em redes urbanas, que concretizam os efeitos da combinação destas redes. Falar em organização significa também ressaltar a hierarquização dos lugares e dos espaços. (CLAVAL, 2002, p. 18).

Beaujeu-Garnier e Chabot (1970), baseados em Christaller, propõem o esquema da figura 12 para uma “rede urbana teórica”, onde existe “uma verdadeira hierarquia de centros urbanos”. Dentre os estudos sobre as redes urbanas, um importante marco foi realizado justamente pelo geógrafo alemão Walter Christaller, que elaborou uma original formulação chamada de teoria dos Lugares Centrais, datada de 1933. Em seu trabalho intitulado “*Lugares Centrais no Sul da Alemanha*”, Christaller afirma que “os lugares que exercem funções centrais em uma região maior, na qual existam outros lugares menos importantes, são chamados de lugares centrais” (CHRISTALLER 1933/1961, p. 25).

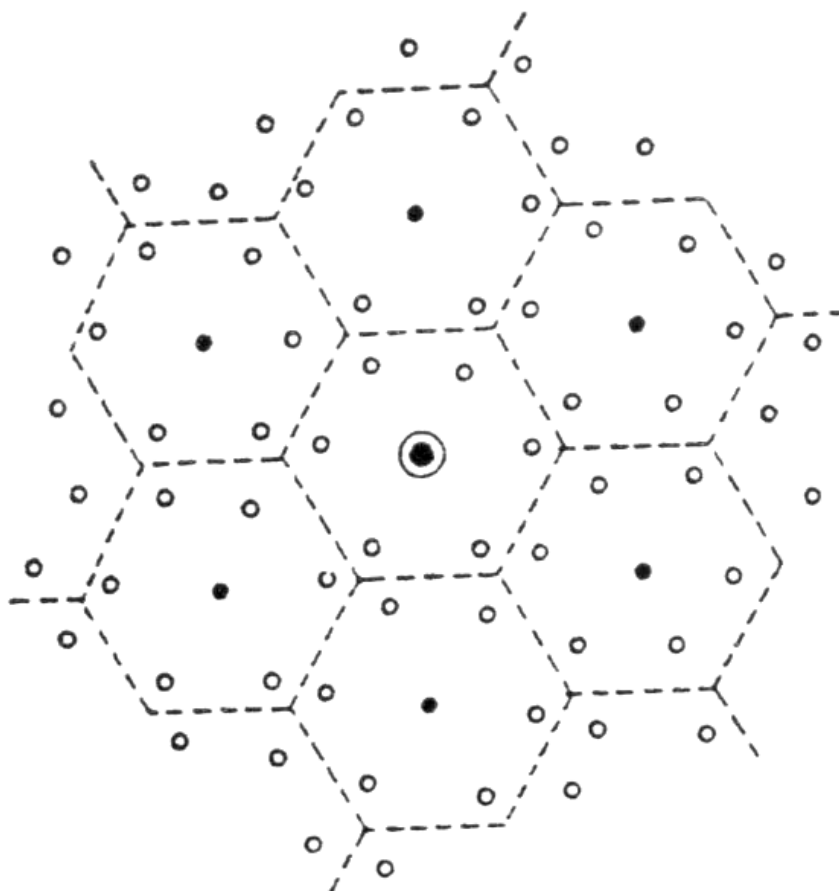


Figura 13: Esquema de uma rede urbana teórica, segundo CHRISTALLER. Fonte: Beaujeu-Garnier E Chabot (1970, p. 145)

De acordo com Hartshorn, Christaller produziu a mais famosa teoria sobre a hierarquia urbana conhecida, a “*teoria das localidades centrais*”, do “³Geógrafo alemão... (que) reconheceu o relacionamento econômico entre as cidades e suas hinterlândias. Ele desenvolveu uma teoria econômica que procurava explicar a relação entre o tamanho, a distância, a posição e o índice funcional das cidades”, (HARTSHORN, 1980, p. 106).

Esta relação da cidade com seu entorno foi elaborada através de um mecanismo conceitual que procurava entender as cidades como centro de serviços. Seus conceitos principais são:

- A. limiares - Escalas de serviços (relação entre a distância entre os locais de residência das pessoas e os locais de Compra)
- B. rede
- C. hierarquias das funções centrais
- D. centralidade (refere-se ao grau de importância das cidades a partir das suas funções centrais).

³ “The German geographer... recognized the economic relationship between cities and their hinterlands. He developed an economic theory to provide an explanation for the size, spacing, location, and functional content of cities”. (Tradução Nossa).

Christaller elabora então, uma série de princípios destinados a simplificar determinadas características do mercado alemão de sua época:

- A. uma planície limitada, dotada de recursos uniformes.
- B. uma distribuição igual da população e do poder de compra.
- C. liberdade igual de movimento em todas as direções
- D. os custos de transportes são proporcionais à distância percorrida
- E. as mercadorias e serviços tenham o mesmo preço básico em qualquer centro em que sejam oferecidos para venda.

Christaller supõe uma planície homogênea (isotrópica) na qual nenhuma localização desfruta de vantagens sobre as outras. Vejamos alguns exemplos de aplicações das proposições de Christaller. Estes exemplos foram citados por autores nacionais para facilitar nossa compreensão, não se achando, evidentemente na obra de Christaller.

Nos exemplos a seguir, podemos ver como a Metrópole regional possui uma maior e mais complexa variedade de funções centrais que os centros hierárquicos inferiores. No cartograma seguinte, temos esta relação exemplificada em uma região real. Bauru como capital regional possui uma área de influência muito maior que Avaré e outros centros sub-regionais, hierarquicamente inferiores.

No exemplo da figura 13, temos os arranjos espaciais propostos por Christaller. *“São três, e dizem respeito aos modos como as redes de localidades centrais, sob certas condições que pressupõem uma forte abstração do mundo real, foram estruturada”*. (CORRÊA, 1989, p.30).

EXEMPLO HIPOTÉTICO DE HIERARQUIA URBANA E FUNÇÕES CENTRAIS

<i>Centros</i>	<i>Funções centrais</i>
Metrópole regional	abcd efgh ijkl mnopqrst
Capital regional	efgh ijkl mnopqrst
Centro sub-regional	ijkl mnopqrst
Centro da zona	mnopqrst
Centro local	qrst

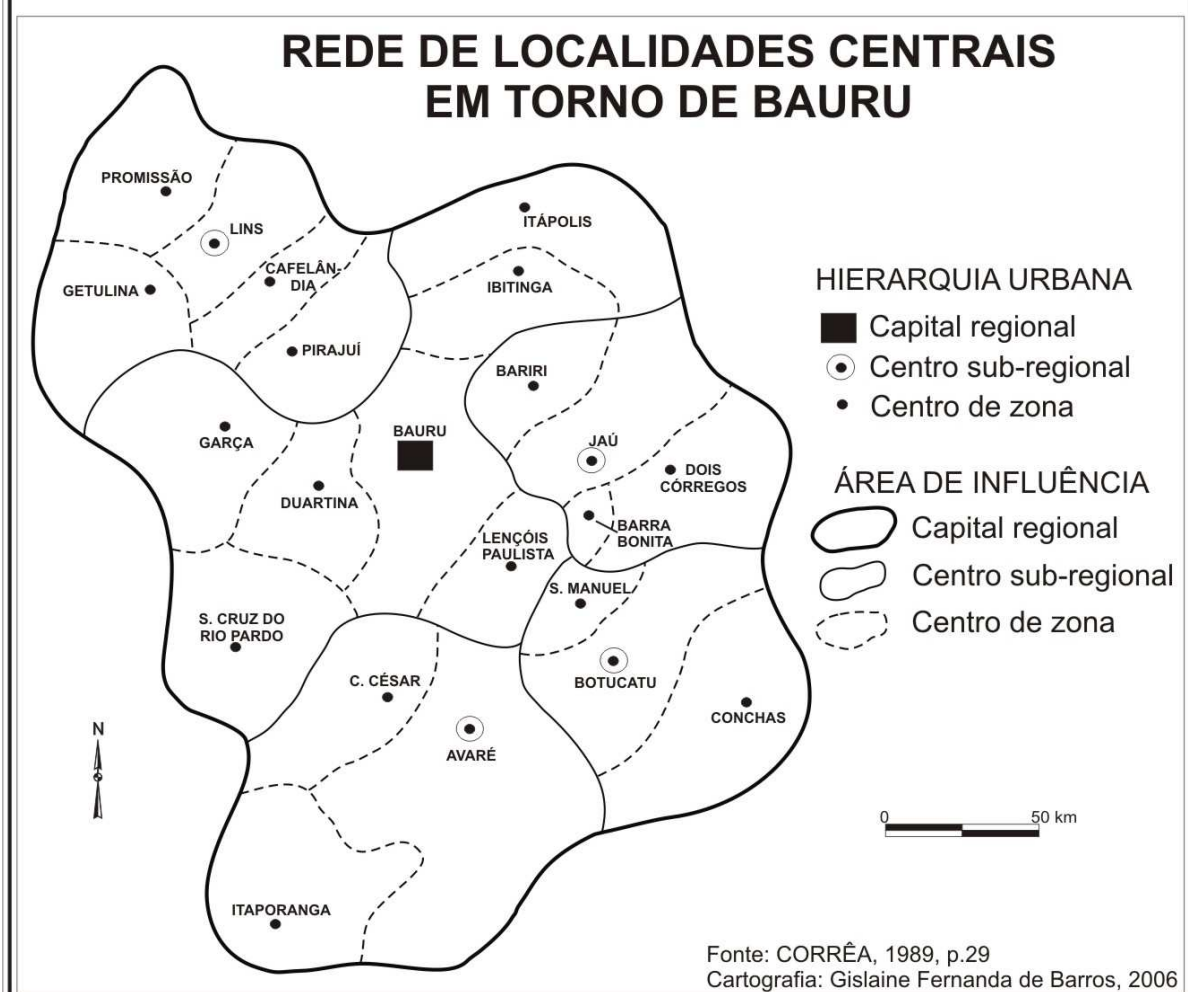


Figura 14: Exemplo hipotético de hierarquia urbana e funções centrais

Fonte: (CORRÊA, 1989, p. 29).

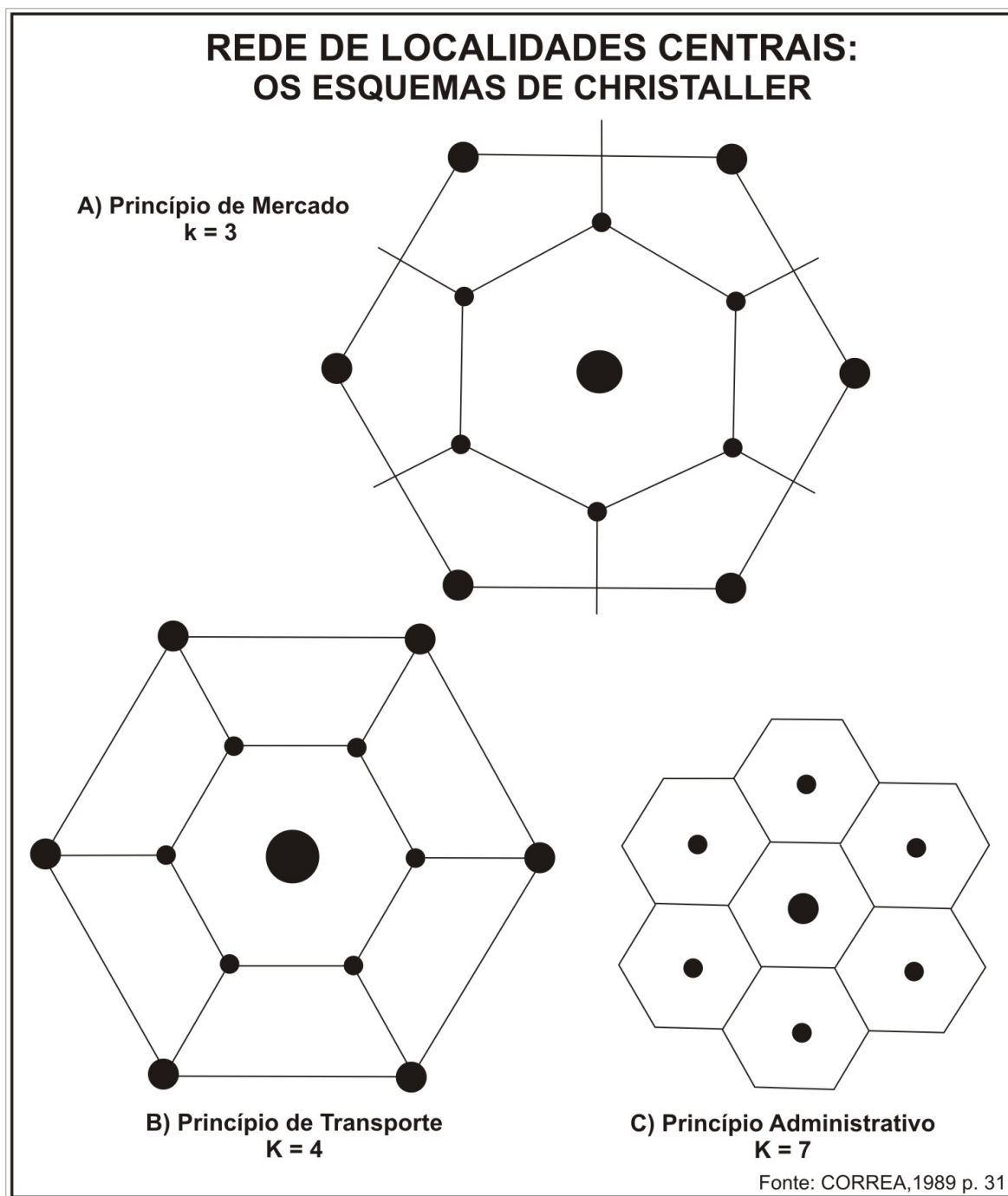


Figura 15: Rede de Localidades Centrais: os Esquemas de Christaller

Fonte: CORREA, 1989, p. 31.

Embora tenhamos visto somente o modelo de Christaller, existem outros de igual importância para os estudos urbanos. David Clark propõe o seguinte esquema para as principais contribuições sobre a localização urbana:

Quadro 04: Localização Urbana: principais contribuições teóricas

Cidades como centros de serviços	Christaller (1933)
Cidades como centros de manufatura	Weber (1909) Hoover (1948) Losch (1954) Isard (1956)
Cidades como centros gerenciais	Thorngren (1970) Tornqvisti (1970) Goddard (1973)

(Fonte: CLARK, 1985 p. 128)

Tendo visto esta parte “*essencialmente teórica*”, passaremos agora a analisar como estes e outros conceitos foram utilizados para o estudo das cidades médias propriamente ditas, na França e no Brasil.

3.2 - EM BUSCA DE UMA TEORIA DAS CIDADES MÉDIAS

3.2.1- A França

Os estudos sobre as cidades médias, já possuem certa tradição dentro dos estudos geográficos, graças, sobretudo aos franceses e, no Brasil, às pesquisas desenvolvidas por Amorim Filho. Estes estudos desenvolveram-se a partir de 1950 na Europa, com destaque para a França. Segundo Amorim Filho e Serra (2001), dentre os vários fatores que motivaram estes estudos, três grandes problemas geográficos e socioeconômicos estiveram na raiz desta preocupação com a temática das cidades médias. São eles, (1) a exacerbação de problemas de desequilíbrios urbano-regionais, (2) o agravamento das condições de qualidade de vida nas grandes aglomerações urbanas, junto a um aumento acelerado dos problemas sociais aí verificados, (3) e a frágil organização hierárquica das cidades (com um insuficiente fluxo das informações e das relações socioeconômicas nas redes urbanas da maior parte dos países do mundo).

Dentre os estudos sobre as cidades médias, acadêmicos ou não, realizados nas décadas de cinquenta e sessenta, destacam-se, principalmente na França, aqueles realizados pelo geógrafo Michel Rochefort. Nestes estudos, ele mostrou que *“as cidades de porte médio em geral desempenhavam um papel fundamental no equilíbrio e no funcionamento das redes urbanas nacionais e, sobretudo,*

regionais". (AMORIM FILHO & RIGOTTI, 2003, p. 23). Um dos principais estudos de Michel Rochefort é sua tese de doutorado datada de 1960, tendo como título, "*L'organisation Urbaine de L'Alsace*". Em seu capítulo II, intitulado "*Les⁴ Villes Moyennes*", o autor tenta caracterizar as cidades médias como sendo, os "*centros intermediários entre as grandes cidades e a multidão de organismos urbanos elementares*" (tradução nossa) (ROCHEFORT, 1960, p. 283).

Rochefort parte de dois grandes aspectos, englobando outros menores, para identificar as "*Villes Moyennes*". São eles (1) a estrutura da população – que segundo ele deveria variar, na região da Alsácia, de 4.500 a 19.500 habitantes. As cidades médias teriam também uma distribuição por setor de atividade, na qual os setores industriais e agrícolas predominariam sobre o de serviços. Haveria ainda uma maior repartição da população por grupos profissionais com um mesmo nível de vida (sendo que 45 a 55% da população ativa possuem uma condição confortável, modesta; cerca de 5% possuem uma condição superior). E (2) a organização interna – cujo interior pareça um modelo reduzido das grandes cidades, apresentando unidades morfológicas semelhantes às das grandes cidades, mas obviamente de tamanho reduzido. Nesta parte, Rochefort discute a localização dos "*centros de serviços*", seja comercial, seja das agências bancárias e dos "*escritórios*" (*bureaux*), das residências, etc. Rochefort discute também a utilização do espaço periurbano: "*a organização geral da cidade baseia-se na oposição de dois setores: a cidade antiga e a zona periurbana*". (ROCHEFORT, 1960, p. 295). Estes espaços seriam definidos de acordo com a fisionomia social das residências e da localização dos aparelhos funcionais. Rochefort conclui seu

⁴ "Centres intermédiaires entre les grandes Villes et la multitude des organismes urbains élémentaires".

texto dizendo que, apesar de ter clareado um pouco mais o conceito de cidade média, se pergunta se existiriam mais diversidades do que unidades, nas cidades médias, em função das diferentes regiões onde se inserem.

Na década seguinte, em estudos realizados na Universidade de Bordeaux III, dando prosseguimento aos estudos sobre as cidades médias, Amorim Filho (1973) e Lajugie (1974), demonstraram que *“aspectos ligados às funções de intermediação dentro da rede urbana, assim como à posição geográfica da aglomeração são tão ou mais importantes do que o tamanho demográfico na caracterização das cidades médias”*. (AMORIM FILHO e RIGOTTI, 2003, p.25). O estudo de Amorim Filho data de 1973, e resultou em sua tese de doutorado em Bordeaux, tendo como título, *“Contribution a l'étude des Villes moyennes au Minas Gerais, Formiga et le Sud-Ouest du Minas Gerais”*. Já o estudo de Lajugie, data de 1974, e tem como título, *“Les Villes Moyennes”*. Neste estudo Amorim Filho analisa a cidade mineira de Formiga e sua região, em duas partes:

- A. *“Uma cidade de contato em uma região de contato”* (no qual ele analisa os espaços físicos que a circundam, os espaços “humanos”, suas relações externas e sua complexa relação com a zona rural).
- B. *“Uma cidade média de Minas Gerais”* (no qual ele determina as etapas de evolução da cidade, sua estrutura populacional e sua estrutura do espaço urbano).

Deve-se destacar que, ao contrário da proposta de Rochefort, Amorim Filho parte de outros elementos que não o contingente demográfico para caracterizar as cidades médias. Na introdução de seu trabalho ele fala dos dois tipos característicos da organização urbana: as pequenas cidades do mundo rural e seu

oposto, as grandes cidades ou grandes centros urbanos. Mas, entre um e outro surgiam no confuso cenário urbano brasileiro da década de 70, as cidades médias classificadas como:

Aglomerações de nível intermediário, suscetíveis de interromper temporária ou definitivamente, uma parte, ao menos, destes fluxos demográficos e econômicos que esvaziam as pequenas cidades e as zonas rurais e hipertrofiavam as grandes cidades⁵ (AMORIM FILHO, 1973, p. introdução). (Tradução nossa)

Em seu livro sobre as cidades médias, Joseph Lajugie também divide seu estudo em dois grandes conjuntos de temas:

- A. a posição e a importância das cidades médias na configuração urbana francesa (onde ele estuda a população, o dinamismo demográfico, o emprego e o custo econômico das cidades médias);
- B. as dificuldades na definição de políticas para as cidades médias (aqui são estudados os objetivos, os procedimentos, os meios de ação a educação e a cultura, as comunicações e a reestruturação do espaço das cidades médias).

Logo no início de seu texto, Lajugie pergunta, “*o que é uma cidade média? É possível dar uma definição precisa?*” (LAJUGIE, 1974, p. 11). A seguir Lajugie passa a definir as cidades médias em termos funcionais, pois elas poderiam não ser cidades de tamanho médio (*villes de taille moyenne*), mas cidades médias no sentido funcional do termo (*ville moyennes au sens fonctionnel du terme*). A idéia

⁵ agglomérations de niveau intermédiaire susceptibles d'interrompre – temporairement ou définitivement – une partie, au moins, de ces flux démographiques et économiques qui épuisent les petites villes et les campagnes et hypertrophient les grandes villes.

de cidade média invocaria, segundo ele, certo padrão e condições de vida, certos equipamentos urbanos não disponíveis na zona rural e as relações pessoais (impossíveis numa grande cidade) que transformam as cidades médias numa comunidade de habitantes (LAJUGIE, 1974).

A seguir, ele dá uma definição ainda mais precisa das cidades médias, numa classificação muito mais qualitativa que quantitativa:

De modo mais preciso diremos que a cidade média se define, acima de tudo, por suas funções, pela posição que ela ocupa entre a metrópole com vocação regional e os pequenos centros urbanos, com influência puramente local⁶. (LAJUGIE, 1974, p. 12). (Tradução nossa)

Lajugie lembra a importância nestas definições da CNAT (*Comissariat General du Plan d'Équipement et de Modernisation: Premier rapport de la Commission Nationale d'Aménagement du Territoire*), que, nos anos 60 já definia as “*villes dites moyennes*”, como aquelas cidades dotadas de certos equipamentos públicos e privados e capazes de desempenhar um duplo papel:

- A. acolher e fixar migrantes do mundo rural, forçados ao êxodo, evitando a “hipertrofia” das grandes metrópoles, e,
- B. transmitir à região o impulso das cidades metrópoles.

A partir da década de cinquenta já tinha ganhado força na Europa a necessidade de uma nova forma de planificação das

⁶ De façon plus précise, nous dirons que la ville moyenne se définit, avant tout, par ses fonctions, par la place qu'elle occupe dans le réseau urbain entre la métropole à vocations régionale et les petits centres urbains à rayonnement purement local.

cidades, surgindo assim o conceito de “*aménagement du territoire*”. Sistematizado por Gottman e um grupo europeu de geógrafos em 1952, em seu “*L’Aménagement de L’Espace: Planification Régionale et Géographie*”, procurava uma estratégia para se alcançar melhor equilíbrio na rede urbana e entre regiões. Assim, em 1954 tem início um grande esforço de aplicação dos princípios do *aménagement du territoire*, principalmente através da “*descentralização e desconcentração espacial da população e das atividades econômicas*” (AMORIM FILHO & SERRA, 2001, p. 6).

Na década de setenta na França, é lançado o Sexto Plano de Desenvolvimento Econômico e Social (1971/1975), dando especial atenção ao caso das cidades médias. Segundo Monod, “*o planejamento do território tem por vocação antecipar o futuro e mesclar sempre aos critérios econômicos os aspectos sociais da vida coletiva*”⁷ (MONOD, 1974, p. 157) (TN). Amorim Filho e Serra ressaltam a importância deste processo nas políticas das cidades médias da França, que se não teve a solução para todos os problemas urbanos, reapresentou, “*uma alternativa para aqueles países e regiões nos quais os problemas de desequilíbrio urbano-regional e interurbano*

⁷ “*L’Amenagement du territoire a pour vocation d’anticiper sur l’avenir, et de mêler toujours aux critères économiques les aspects sociaux de la vie collective*”.

se apresentam mais agudos” (AMORIM FILHO e SERRA, 2001, p. 6).

Os conceitos de cidade média e de pólo de crescimento foram neste período incorporados e aplicados às políticas de planejamento urbano-regional.

Desta forma, ganha corpo no velho mundo, em especial na França, uma conceituação mais detalhada das cidades médias, num momento estratégico para o crescimento regional, inclusive no Brasil, que vivia sob os auspícios da ditadura militar seu processo de acelerada industrialização. Estes estudos trouxeram contribuições enormes para o estudo das cidades médias, inclusive com os conceitos de *“aménagement du territoire, reversão de polarização, tamanho ótimo urbano (que) acabaram assim por repercutir no domínio supra-nacional”* (AMORIM FILHO e SERRA, 2001, p. 8).

3.3.2- O Brasil

Os estudos sobre as cidades médias, incluindo aí as redes urbanas e sua hierarquização, como vimos, desenvolveram-se a partir de 1950 na Europa, com destaque para a França. Em 1970, o geógrafo francês Yves Leloup publicou sua tese de doutorado com o título *“Les villes du Minas Gerais”*, sendo até hoje, um dos mais completos estudos sobre as cidades do estado de Minas Gerais. Neste estudo, ele trata da urbanização, hierarquia, rede urbana, evolução das cidades e relações entre elas. Utilizando, *“uma serie de critérios geo-sócio-econômicos... estabelece uma hierarquia de cidades que possuíam...*

mais de nove mil habitantes” (AMORIM FILHO, 1990, p. 27). Leloup, após identificar e classificar as cidades de Minas como coloniais (surgidas na época colonial e quase sempre ligadas ao ciclo do ouro), agrícolas (ligadas à produção agropecuária), as “*company towns*” (ligadas à implantação das usinas metalúrgicas) e as cidades-cogumelos (que tiveram crescimento extraordinariamente rápido, por causas diversas) e, numa situação especial, Belo Horizonte. Leloup ainda produz duas grandes hierarquizações para o estado de Minas Gerais, cuja parte destinada às três cidades estudadas, nesta tese, será vista mais a frente.

Na década seguinte, merecem destaque os estudos realizados na Universidade de Bordeaux III, de Amorim Filho (1973) e Lajugie (1974), que demonstraram que “*aspectos ligados às funções de intermediação dentro da rede urbana, assim como à posição geográfica da aglomeração são tão ou mais importantes do que o tamanho demográfico na caracterização das cidades médias*” (AMORIM FILHO e RIGOTTI, 2003, p. 24), conforme já citado em capítulo anterior.

Em 1976, Amorim Filho, no Segundo Encontro Nacional de Geógrafos realizado em Belo Horizonte, continuou suas reflexões sobre a caracterização dos atributos de uma cidade média. Dentre estes atributos podem ser citados, a capacidade da cidade média de manter interações constantes e de razoável intensidade tanto com seu espaço regional quanto com as aglomerações urbanas de hierarquia superior; deveria também ter condições necessárias para estabelecer relações de dinamização com o espaço rural e micro-regional; Deveria

apresentar certa autonomia na criação de pelo menos uma parcela de seus equipamentos de relações externas; deveria apresentar uma intensidade e um grau de conectividade que facilitasse as interações tanto com o espaço microregional quanto com os níveis superiores da hierarquia urbana. Deveria também apresentar uma estrutura morfológica interna típica das cidades médias, como veremos mais adiante.

Na década seguinte, Amorim Filho, Abreu e Bueno (1982) realizam o primeiro estudo sobre a hierarquização das cidades médias em Minas Gerais, classificando todas as cidades que possuísem na sede do município no mínimo 10.000 habitantes, ou algo em torno disso, com exclusão daquelas da região metropolitana. Abordaremos mais à frente tanto esta classificação como a de Leloup. No final da década de noventa, Amorim Filho (Coord. 1999) voltou ao tema ao estudar “*Os eixos de desenvolvimento em Minas Gerais e suas Tecnópoles*”, numa parceria FAPEMIG (Fundação de Amparo a Pesquisa do Estado de Minas Gerais) – PUCMINAS (Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais). Importantes contribuições nessa área foram dadas também pela Fundação João Pinheiro (1977, 1988) e IGA (Instituto de Geociências Aplicadas) (1980). Especificamente sobre os estudos envolvendo cidades médias e redes urbanas, merecem destaque ainda os estudos de Amorim Filho.

Em todos estes estudos, a procura por uma teoria das cidades médias, juntamente com a delimitação da sua base espacial, de sua hierarquia e de sua estrutura funcional está presente.

Amorim Filho (2005) faz um interessante histórico sobre a evolução dos estudos sobre zoneamento morfológico-funcional intraurbano. Após estudar os

modelos propostos pela escola americana e os zoneamentos definidos pelos geógrafos franceses, o autor tenta identificar padrões morfológico-funcionais nas cidades médias mineiras. Como vimos, estes estudos iniciaram-se a partir de 1969 e se estenderam até hoje. Isso possibilitou ao autor a criação de um modelo geocartográfico para a identificação das cidades médias de Minas Gerais, a partir de sua morfologia urbana. Foram criados sete critérios gerais para se caracterizar, identificar e classificar as cidades médias, que o referido autor listou em 1976. Entre estes critérios estava o de “*estrutura morfológica interna*”, que, ainda segundo o autor, era o menos contemplado nas pesquisas realizadas pelos geógrafos urbanos e/ou arquitetos urbanos. Assim, propõe que exista, para as cidades médias de Minas Gerais, um “*padrão morfológico-funcional*”, apesar das diferenças resultantes dos respectivos sítios urbanos e da localização em regiões mais ou menos desenvolvidas. Estas cidades médias mineiras, embora numerosas e variadas, apresentariam um zoneamento morfológico-funcional com características comuns.

Estas teorias e modelos estudados formam a base epistemológica que iremos utilizar para estudar, tanto a rede urbana quanto o zoneamento morfológico intraurbano das cidades de Caratinga, Viçosa e Manhuaçu. Estes estudos anteriores, notadamente aqueles desenvolvidos em cidades de Minas Gerais, servem como modelo e base teórica para a pesquisa atual.

Deve-se ressaltar que todos estes estudos e modelos vistos foram essenciais para se chegar à atual base epistemológica, inclusive para a elaboração do modelo cartográfico proposto. A base destes estudos, desde as primeiras intervenções na França, como vimos, buscam sempre um meio de

promover um desenvolvimento regional mais equilibrado. Com as três cidades do leste de Minas Gerais estudadas, a realidade não poderia ser diferente. Conhecer como se estrutura sua rede urbana, a intensidade de seus fluxos e suas diversas matrizes, de relações externas, tornam-se instrumentos poderosos de análise e intervenção regional.

Assim, este estudo tem como base a sólida abordagem metodológica e teórica desenvolvida dentro da Geografia Urbana, já há algum tempo, sendo que alguns de seus temas (tais como a rede urbana, a morfologia urbana, o uso do solo etc) são temas já clássicos desta disciplina. Desta forma, as abordagens teóricas aqui revistas foram de vital importância para que o atual estudo tivesse uma sólida base teórica e metodológica, que passaremos a utilizar agora.

4- A Rede Urbana e o Zoneamento Morfológico-funcional de Caratinga, Manhuaçu e Viçosa

Esta parte tem como objetivo principal a aplicação do modelo de zoneamento morfológico – funcional, proposto por Amorim Filho, para a caracterização das cidades médias através da morfologia urbana, bem como identificar a rede urbana das três cidades escolhidas para tal estudo. Deve-se ressaltar que para a realização deste trabalho, diversas abordagens ou aproximações foram utilizadas, sendo que a mais importante é, sem dúvida, a vivência do autor e sua longa experiência pessoal no espaço estudado. Assim, ao lado do farto arsenal de dados que será apresentado, o conhecimento obtido no contato direto com a realidade analisada é de fundamental importância neste tipo de trabalho.

Como vimos, após uma série de artigos sobre o tema, tanto no Brasil como na América Latina, duas cidades médias mineiras, Patos de Minas e Formiga, foram objetos de estudos minuciosos e pioneiros sobre sua geografia urbana. Assim, após longos anos de trabalho teórico e de campo, Amorim Filho desenvolveu um modelo gráfico para a caracterização das cidades médias mineiras através de sua morfologia urbana. A idéia central deste texto é, além de identificar, classificar e analisar a rede urbana destas três cidades, também aplicar o modelo citado às cidades de Caratinga, Viçosa e Manhuaçu e observar a funcionabilidade de tal modelo. Trata-se, portanto, de um trabalho inédito, onde, pela primeira vez a rede urbana e a organização do espaço intraurbano de

Caratinga, Manhuaçu e Viçosa serão estudados e, mais ainda, pela primeira vez, desde sua criação, este modelo será aplicado a uma cidade média de Minas Gerais.

Assim, a primeira parte procura caracterizar o sítio e a posição geográfica da cidade de Caratinga, (objeto maior desta pesquisa), pois estes conceitos são bases fundamentais para o estudo da geografia urbana e para a aplicação de um modelo de estudo baseado na morfologia urbana. Na segunda parte, estudaremos a cidade no seu espaço regional, identificando suas funções urbanas, suas relações externas e as suas áreas de influências, que constituem elementos fundamentais para a delimitação da rede urbana de uma cidade. Nesta parte serão realizadas comparações com duas outras cidades médias da porção centro-leste de Minas Gerais.

Por fim, daremos especial atenção para o espaço intra-urbano de Caratinga comparando-a com as cidades de Manhuaçu e Viçosa e aplicaremos o modelo geo-cartográfico proposto por Amorim Filho, no zoneamento morfológico-funcional das cidades estudadas. Como estas cidades passaram por importantes modificações em sua malha urbana, foi possível utilizar o modelo geo-cartográfico de Amorim Filho em duas etapas da evolução da cidade: quando eram, ainda pequenas cidades (décadas de 1920 e 1930), e na atualidade, quando se trata, sem dúvida, de cidades médias típicas. Assim, na caracterização da morfologia e da estrutura funcional do espaço urbano destas cidades, o modelo mostrou-se uma excelente ferramenta de base epistemológica.

4.1 - O sítio e a Posição Geográfica de Caratinga

Caratinga está inserida na região leste de Minas Gerais, localizada a 19º 37' 30" de latitude sul e a 42º 09' 00" de longitude oeste. Trata-se de uma região cortada pela Rodovia BR-116 (Rio-Bahia), no sentido norte-sul, pertencente à região de planejamento chamada de Rio Doce. Geomorfologicamente integra o domínio dos planaltos dissecados do leste de Minas, caracterizados por Aziz Ab'Saber, que deu uma definição ligada aos "*domínios da natureza*", como "*áreas mamelonares tropical-atlânticas florestadas*" (AB'SABER, 2003, p. 16), ou simplesmente, "*Mares de Morros*". Este meio físico, no caso de Caratinga, apresenta uma compartimentação topográfica com cerca de 85% de relevo montanhoso, 10% de relevo ondulado e apenas 5% de relevo plano, segundo dados do Plano Diretor Urbano. Estas partes planas localizam-se nas várzeas que margeiam o rio Caratinga, afluente do Rio Doce.

Caratinga, como a maioria das cidades desta região, esteve fortemente ligada ao rio no início de seu povoamento, mais tarde à ferrovia e finalmente à rodovia. Seu povoamento deu-se somente na segunda metade do século XIX. Isto porque, para afastar a cobiça dos estrangeiros e controlar o transporte do ouro evitando o contrabando, vários decretos reais proibiam a subida do Rio Doce à procura de novas minas. O motivo era a proximidade da Capitania do Espírito Santo da região das minas, que a tornava assim, um caminho ideal para o contrabando. Alia-se a isto a presença de índios ferozes na região, o que fortalecia

ainda mais o isolamento desta área, fazendo com que durante muito tempo o médio Rio Doce ficasse alheio a qualquer povoamento efetivo. Para se ter uma idéia, o primeiro município a ser implantado na bacia do rio, foi Linhares, no atual estado do Espírito Santo, o que aconteceu somente em 1833. Sete anos depois, havia nove municípios.

Em 1841⁸, teve início o povoamento de Caratinga com a chegada dos primeiros colonos. Em junho de 1848, Caratinga foi elevada à categoria de Paróquia e Conselho Distrital, subordinada à Câmara de Mariana até 1860. O primeiro historiador de Caratinga, Lázaro do Val, inicia seu livro dizendo que “o *Rio Doce foi, não há de se negar, a via por onde entrou a civilização em Minas Gerais*” (VAL, s/d, p. 11), evidentemente referindo-se ao povoamento do Leste Mineiro. Mais adiante afirma:

Em 1841, Domingos Fernandes Lana (...) com alguns índios deliberou penetrar os sertões nas regiões dos rios Matipó e Sacramento Grande, alcançou as nascentes do Rio Caratinga, prosseguiu por onde é hoje a atual cidade desse nome. Impressionados com a enorme quantidade de um tubérculo alimentício chamado caratinga (...) deram o nome de serra de Caratinga... (VAL, s/d, p. 49),

Como em quase toda cidade da região, o passo seguinte no povoamento da cidade deu-se com o advento da ferrovia. Em 1886, ocorre a inauguração da

⁸ As principais fontes históricas, que foram base desta parte da tese são: CAMPOS, C. F. C. et al. Diagnóstico preliminar da Bacia do rio Caratinga. Meio digital. 2000. IBGE. Enciclopédia dos Municípios Brasileiros. Rio de Janeiro: IBGE. 1958. SAIGLY, Monir aly. História de Caratinga. Caratinga: Editora Gráfica Ana Pontes Ltda. 1998. SEBRAE. Sistema de Informações Mercadológicas Municipais – Caratinga -Estudo Sócio-Econômico. Sebrae. Minas Gerais. 1995. VAL, Lázaro Denizart. Cronologia da região do Caratinga. S/L. Distrito federal: Editora Gráfica Alvorada LTDA. S/D. 110p.

estação de ferro Leopoldina em *“Muriahé, e nesse mesmo ano e no seguinte, as de Ponte Nova e Carangola respectivamente, permitindo um maior fluxo de gente e comércio nas partes mais centrais da Zona da Mata, em direção ao hinterland caratinguense”* (VAL, s/d, p. 65). Para este mesmo autor, a construção da estrada de ferro no município, era, juntamente com a emancipação municipal, *“as duas maiores datas da história local... sendo que em dezembro de 1930 inaugurava-se a estrada de ferro em nosso meio”* (VAL, s/d, p. 65). Esta empresa que, *“transportava pessoas e cargas... marcou época na história de Caratinga... sendo responsável, durante muitos anos, pelo grande movimento comercial...”* (SAIGLY, 1998, p. 56). Tendo o auge de suas atividades nas décadas de 40 e 50, a fisionomia da cidade foi marcada pela disposição da estrada de Ferro Leopoldina Railway. Quando, na década seguinte, a ferrovia entra em crise, este papel primordial será assumido pela rodovia, com a implantação da rodovia federal BR-116.

Esta breve introdução histórico-geográfica é necessária, pois para se definir a posição e o sítio de uma cidade, é necessário conhecer sua relação com fatores que, no passado e no presente influíram em sua organização. Desta forma, a posição de uma cidade depende das suas relações com as regiões e as vias de comunicações, pois estas estabelecem e fixam as relações necessárias à realização das funções urbanas. Pode-se afirmar que Caratinga possui um sítio acidentado: parte do tecido urbano localiza-se nas encostas das colinas e dos morros, parte se distribui pelas áreas planas ou levemente onduladas e, ainda, parte localiza-se no relevo marcadamente colinoso. Abaixo apresentamos um perfil topográfico que corta no sentido WNW/ESSE a cidade de Caratinga, e a

fotografia correspondente a uma parte do mesmo, onde se vê um relevo que dificulta a ocupação urbana das encostas e dos terraços em áreas mais planas. No primeiro plano, temos um sub-centro funcional e mais adiante a área central. Ao fundo aparece a Pedra Itaúna, área transformada em Área de Proteção Ambiental, em projeto de autoria do autor deste trabalho.

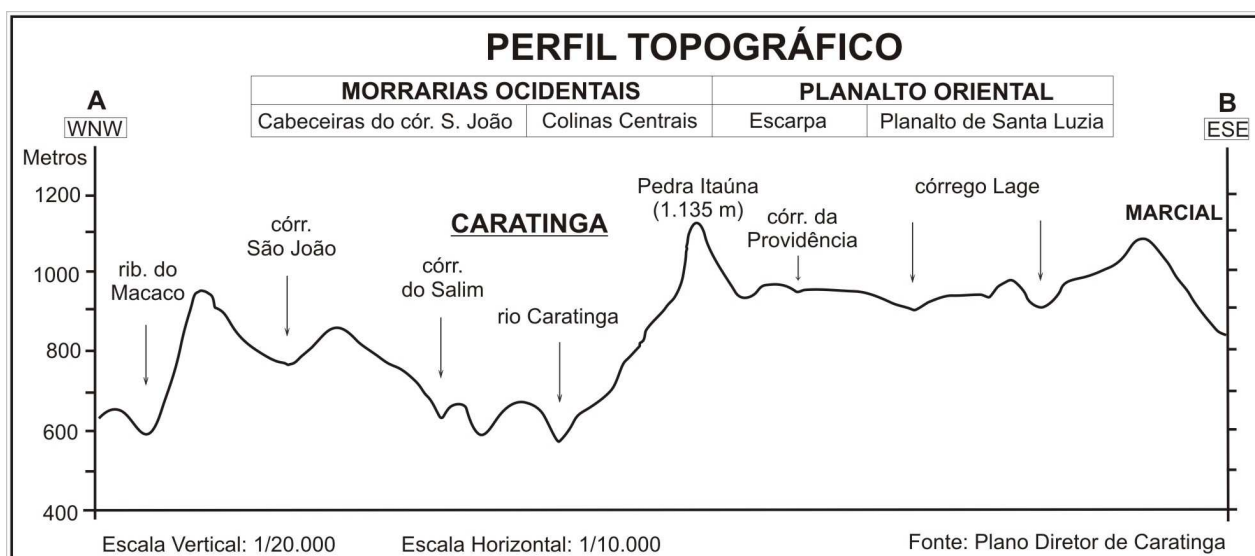


Figura 16: Corte topográfico de parte do município de Caratinga

Fonte: Plano Diretor Urbano de Caratinga



Figura 17: Vista parcial da cidade de Caratinga. Fonte: Foto do autor em trabalho de campo (2006).

Desta forma, pode-se dizer que existem duas escalas para a relação cidade-meio natural, no que diz respeito às relações geográficas. A escala local, que tem a ver com o sítio da cidade e a escala regional, que tem a ver com a posição da cidade.

Deve-se ressaltar que o surgimento e o crescimento das cidades dependem em grande parte, da posição e do seu sítio em relação aos espaços vizinhos. Assim, nesta região, o relevo e as dificuldades por ele impostas foram decisivos para dificultar o crescimento dos assentamentos humanos e das redes de transporte. Localizada, como vimos em um sítio de relevo acidentado, comum no leste mineiro, a posição de Caratinga está intimamente ligada, num primeiro momento, à Estrada de Ferro Leopoldina Railway e, a seguir (e principalmente) à construção da rodovia BR-116. Se for correta a formulação de Pierre George, para quem, “*o problema fundamental da geografia urbana é um problema de geografia da circulação*” (GEORGE, 1983, p. 38), a cidade de Caratinga, devido a seu sítio desfavorável, enfrenta dificuldades para a instalação de eixos ferroviários e rodoviários. Mas, apesar dessas dificuldades topográficas, a posição geográfica da cidade de Caratinga facilitou e ainda facilita seu desenvolvimento. Como se pode ver na figura abaixo, Caratinga possui posição privilegiada em relação às grandes regiões metropolitanas regionais (Rio de Janeiro, Belo Horizonte, Vitória e Vale do Aço), assim como em relação às redes regionais de cidades médias e pequenas.

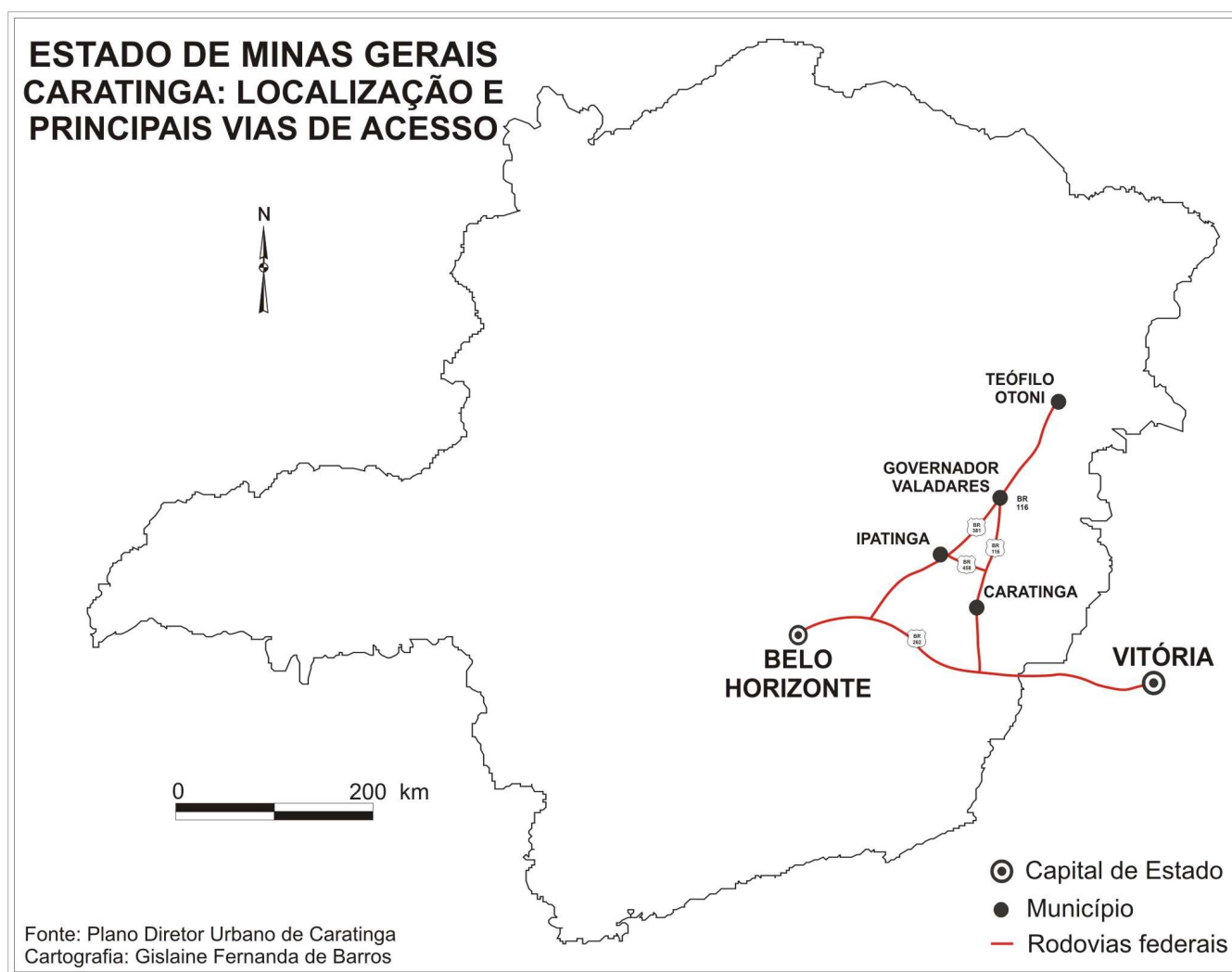


Figura 18: Localização de Caratinga em Minas Gerais e principais vias de acesso
Fonte: Plano Diretor Urbano de Caratinga

4.2 - A Cidade no Espaço Regional: Caratinga, Manhuaçu e Viçosa

Pode-se afirmar que a cidade é o resultado final de pelo menos três fatores conjugados, a saber: o espaço regional, o espaço intra-urbano e o processo temporal. Detalhando-se estes espaços, pode-se dizer que o espaço regional mostra a cidade na região, e nela predomina uma pequena escala (a cidade é vista como um ponto no espaço). O espaço intra-urbano mostra a cidade e seu espaço próprio, complexo, que abrange seu sítio, o uso do solo urbano e sua estrutura intraurbana. Por sua vez, o processo temporal mostra a evolução das cidades, nas duas escalas, com sua história no tempo. Vamos analisar este tópico sob os seguintes aspectos: as funções urbanas, as relações externas e as áreas de influência de Caratinga, e de duas cidades desta parte leste de Minas Gerais, com características bastante parecidas, a saber, Manhuaçu e Viçosa.

4. 2.1- Funções Urbanas de Caratinga, Manhuaçu e Viçosa

As cidades oferecem uma série de serviços, atividades industriais e comerciais, procurados por muitas pessoas, inclusive pelos moradores das cidades vizinhas e região. A importância destes serviços depende de uma série de fatores que foram estudados na Teoria das Localidades Centrais. A este conjunto de atividades básicas (ou de atividade principal) chamamos de Função.

Segundo Pierre George, a noção de função foi formulada, na França, por Beaujeu-Garnier e G. Chabot para definir o papel da cidade no complexo geográfico. Após conceituar como função aquelas atividades que justificam a existência e o desenvolvimento de uma cidade, os autores passam a definir os vários tipos de funções existentes (comercial, militar, industrial...), lembrando sempre que, embora toda cidade possua um ou mais funções principais, a maioria absoluta das cidades possui um caráter polifuncional. Dollfus (1973, p. 73) por sua vez, destacará no conceito de função, a importância das redes e dos circuitos, dizendo que as funções se manifestam na maioria das vezes por intermédio dos circuitos e das redes. Vimos, na figura 03, um gráfico de Beaujeu-Garnier e Georges Chabot sobre as funções urbanas. Após a construção de gráficos relativos ao PIB das três cidades estudadas, iremos localizá-las no referido gráfico de funções urbanas.

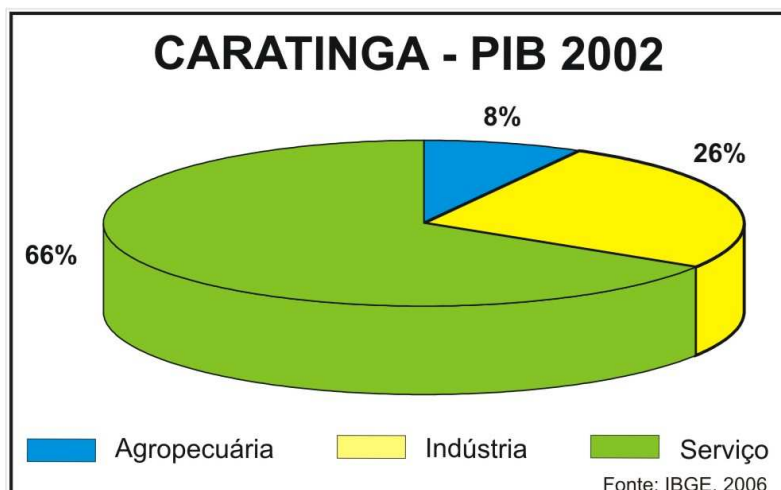
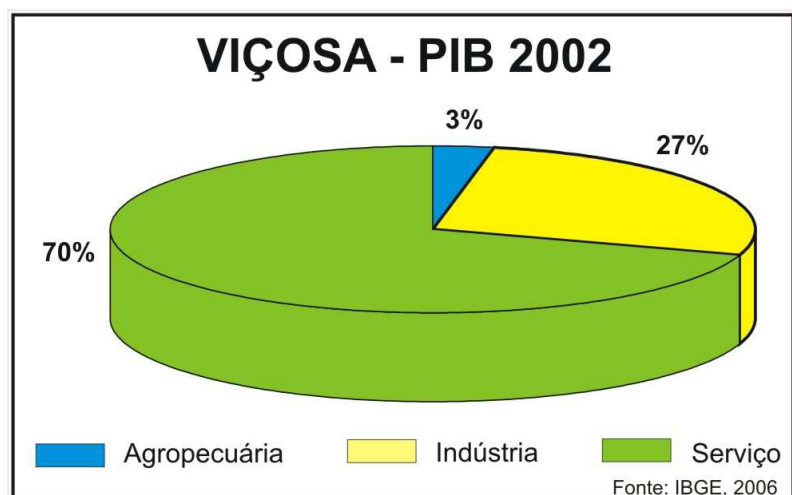
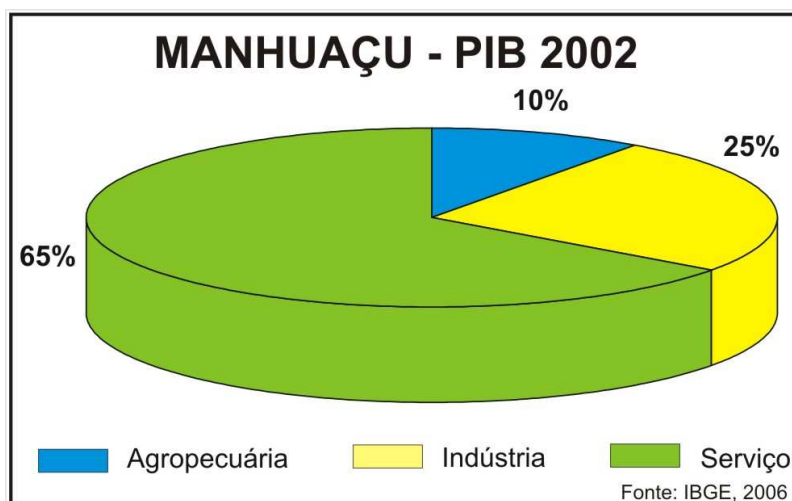


Figura 19: PIB por setores de atividades comparado de Caratinga, Manhuaçu e Viçosa
Fonte: IBGE: 2002.

Beaujeu-Garnier e Georges Chabot, em texto da década de sessenta, dirão acerca dos gráficos acima que, com frequência se consideram três categorias principais de funções: industriais, comerciais e serviços. Uma cidade em que as três funções estivessem igualmente representadas situar-se-ia no “centro de gravidade do triângulo”. Ainda segundo os autores, para se determinar a função desempenhada por uma cidade (aplicada aqui às três cidades do leste de Minas Gerais) deve-se levar em conta que,

Cada cidade responde a uma série de necessidades, que justificam o seu estabelecimento e o seu desenvolvimento original, e logo em seguida a sua expansão (contínua ou entrecortada por períodos de estagnação) e lhe conferem a sua fisionomia presente (BEAUJEU-GARNIER, 1997, p. 50).

Assim, utilizando o modelo elaborado por Beaujeu-Garnier e Georges Chabot, e sobrepondo os dados obtidos pela variação do PIB da região, produziu-se a figura abaixo, segundo a qual podemos classificar, tanto Caratinga como também

Manhuaçu e Viçosa como “*centros de Serviços e de comércio*”, ou seja, ocorre um predomínio das funções terciárias. As figuras abaixo ilustram isso:

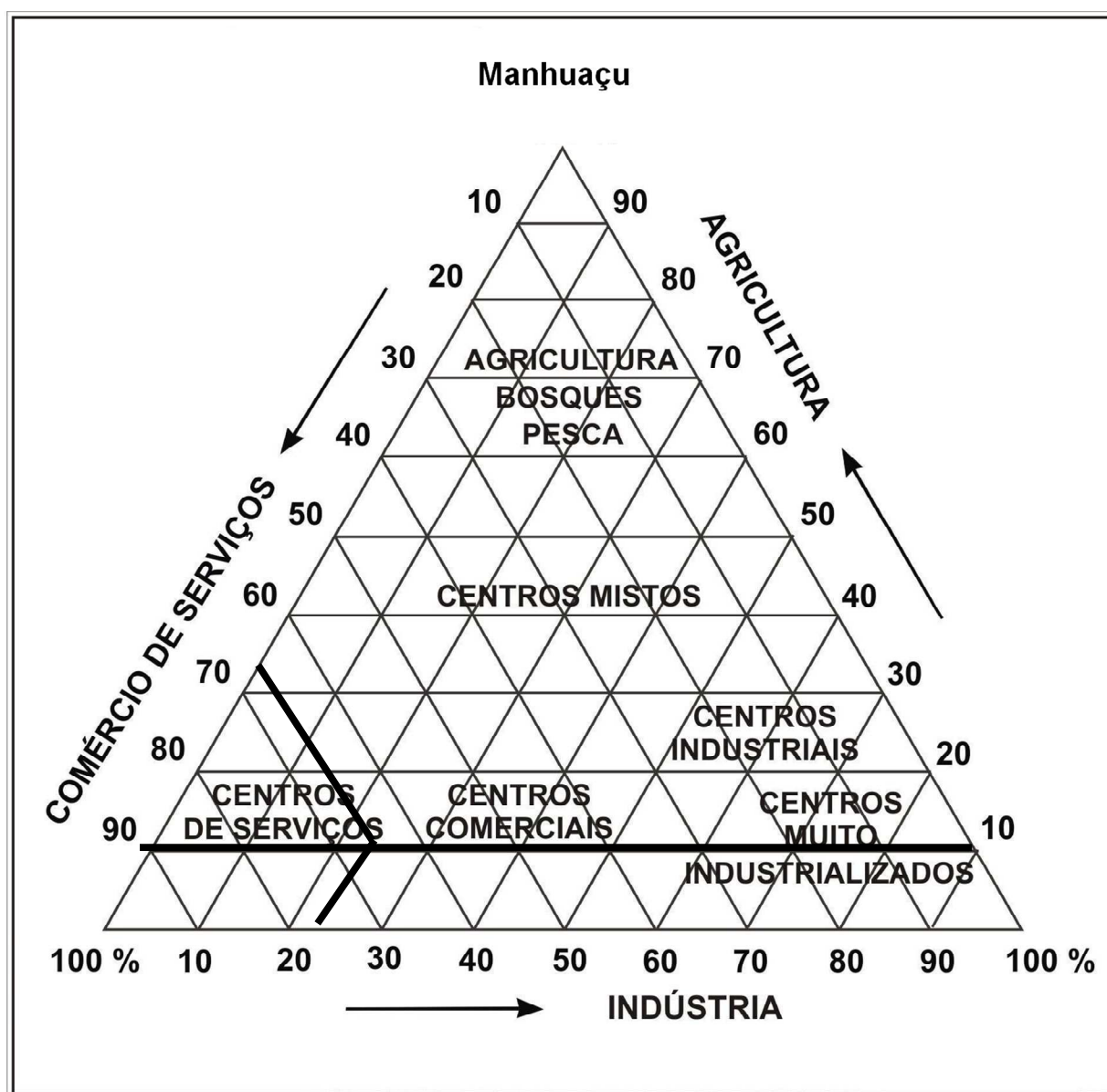


Figura 21: Localização do município de Manhuaçu no Diagrama de distribuição de cidades segundo suas funções - Organizado por Nelson de Sena Filho - Fonte: Dados do -IBGE

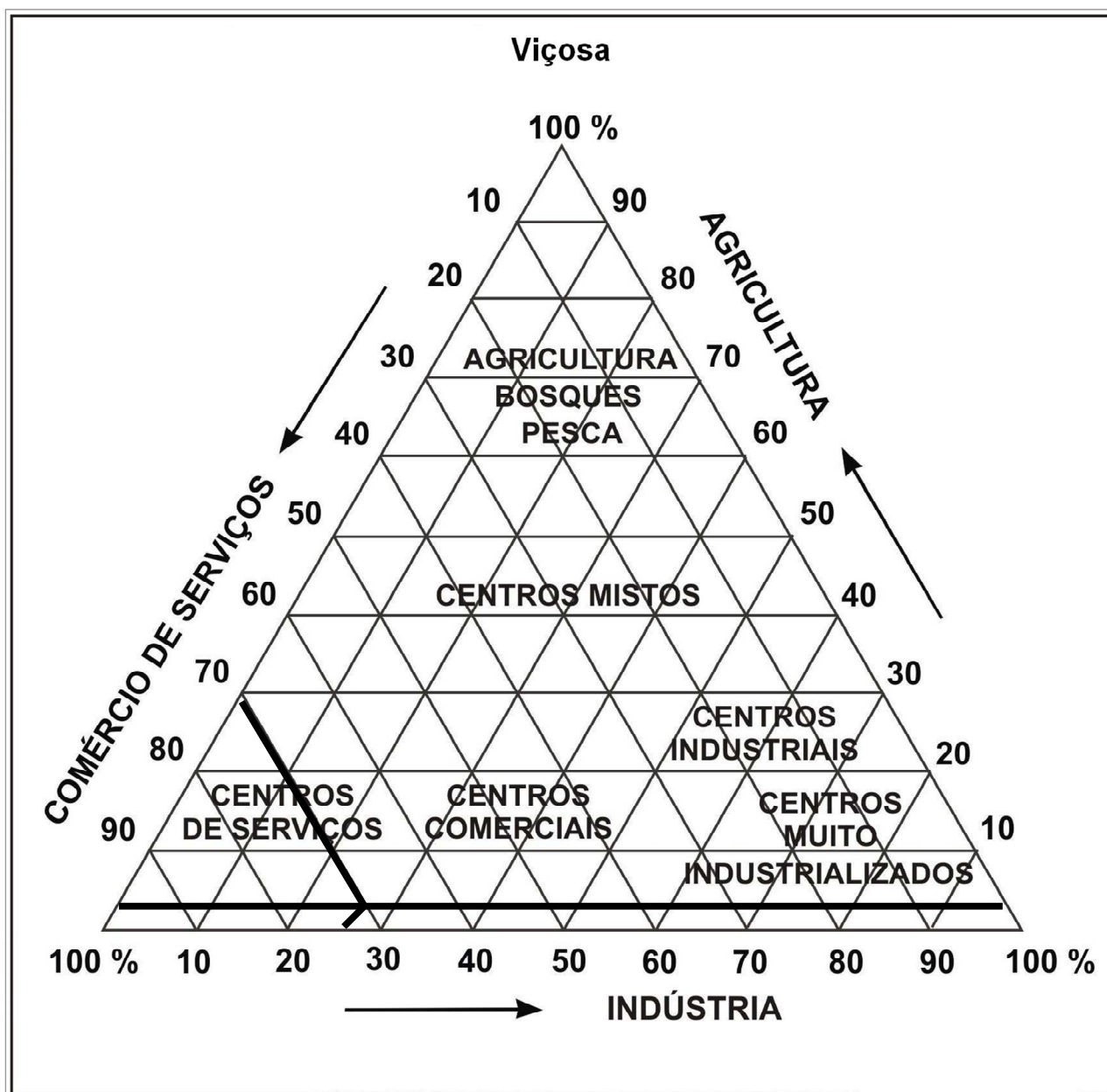


Figura 22: Localização do município de Viçosa no Diagrama de distribuição de cidades segundo suas funções - Organizado por Nelson de Sena Filho - Fonte: Dados do -IBGE

Podemos observar, ainda, no que se refere a Caratinga, as funções desempenhadas, a partir do PIB em dois momentos históricos diferentes, 1958 e 2005. Temos assim, as seguintes situações expressas nos gráficos, que mostram uma mesma realidade, a predominância dos serviços e comércios sobre as demais.

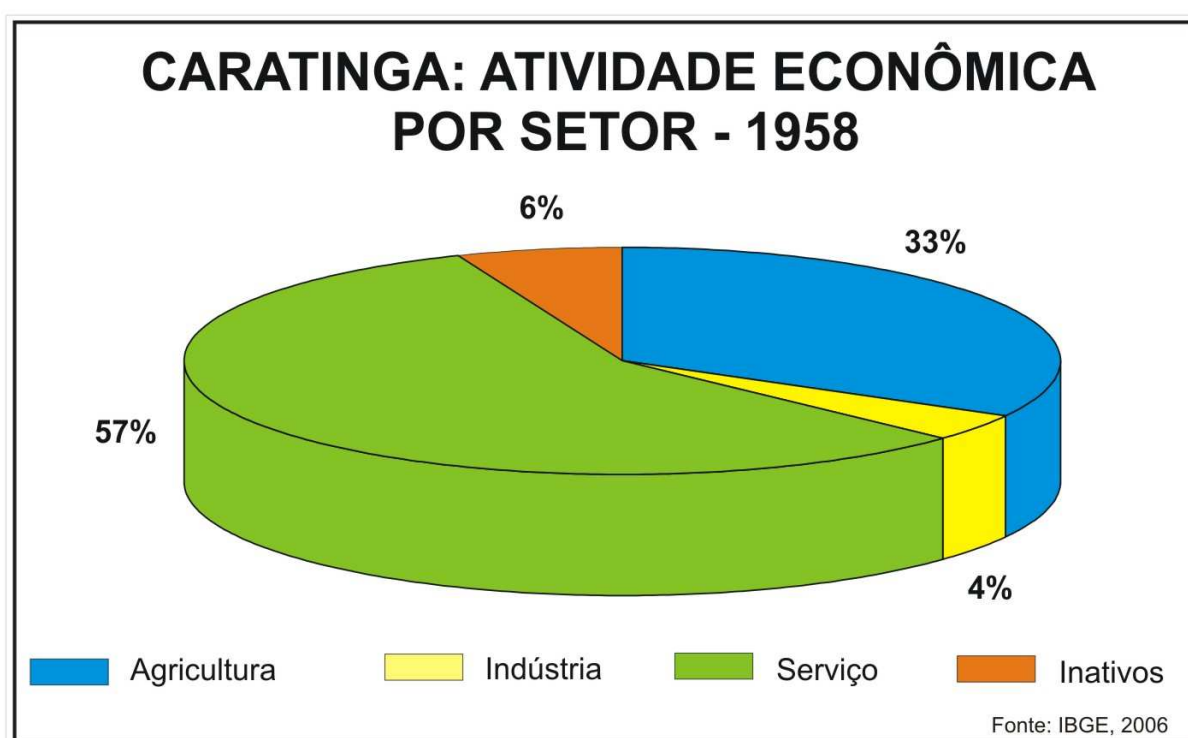


Figura 23: Atividade econômica por setor de Caratinga – 1956

Fonte: Enciclopédia dos Municípios Brasileiros. IBGE, 1958

Os dados do IBGE de 1958 mostram que a população ocupada no setor de serviços, envolvendo comércio, prestação de serviços, transportes, profissões liberais e outros, já respondiam por cerca de 56,61% da mão-de-obra do município de Caratinga. A classificação de Caratinga no grupo de “*centros de serviços*” facilita sua caracterização como uma cidade média propriamente dita, já que muitas cidades desta categoria são também “*centros de serviços*” tal como definido por Michel Rochefort desde 1955. Segundo Pierre George, por definição toda cidade é um local de “empregos terciários”, porque “*uma de suas funções é efetuar certo número de atividades de serviço para as regiões vizinhas ou, de uma forma mais limitada para um determinado hinterland*” (GEORGE, 1983, p.1 74). Entre as funções de serviços

de Caratinga, destaca-se sua função de centro escolar. Por possuir estabelecimentos de ensino de nível superior, atrai estudantes de uma área mais vasta do que de seu próprio município, sendo que esta área é tanto mais extensa quanto mais elevado for o nível dos referidos estabelecimentos de ensino. Estas funções criam empregos e, segundo Beaujeu-Garnier (1997), fazem-se acompanhar de manifestações geradoras de lucros financeiros. Caratinga possui hoje duas instituições de ensino superior, com cursos de graduação e pós-graduação, além de várias unidades avançadas em cidades de Minas Gerais e, portanto, com uma área de influência bastante extensa.

Manhuaçu, por sua vez, destaca-se na comercialização de café, sendo que em 1956 a Enciclopédia dos Municípios Brasileiros já afirmava que *“o café sempre foi o produto básico da economia local. Constitui-se na maior fonte de renda municipal. Há mesmo uma tendência para a especialização agrícola desse produto”* (ENCICLOPÉDIA DOS MUNICÍPIOS BRASILEIROS, 1956, p. 26). Ainda segundo esta mesma fonte, já em 1955, o café representava 70,90% do valor total das culturas agrícolas do município. Nota-se pela tabela abaixo, a importância do café, tanto em relação à área ocupada como em relação à quantidade da produção.

Quadro nº 5: Agricultura em Manhuaçu em 1955

Agricultura – A Produção agrícola no município em 1955, foi expressa pelos dados constantes na seguinte tabela:

Culturas Agrícolas	Área	Produção		Valor	
		Unidade	Quantidade	Cr\$ 1,00	% sobre o total
Café	13 805	Saco 60 kg	258 900	103 560	70,90
Milho	9 700	Saco 60 kg	134 600	21 396	14,73
Feijão	8 330	Saco 50 kg	29 050	7 263	4,56
Arroz	1 300	Saco 60 kg	18 200	4 432	3,25
Batatinha	95	Saco 60 kg	7 600	2 376	1,62
Tomate	23	Quilo	460 000	2 300	1,57
Laranja	46	Cento	68 100	1 362	0,93
Outros				3 015	2,06
TOTAL				146 144	100,00

Fonte: Enciclopédia Dos Municípios Brasileiros, 1956.

O gráfico abaixo mostra como, principalmente por causa do café, Manhuaçu sobressai em nossa comparação com Caratinga e Viçosa com um PIB bem maior que o das cidades citadas. Evidentemente, não se pode esquecer que as atividades de Manhuaçu não se resumem ao comércio de café, embora este seja o mais importante. Um dos reflexos desta situação, como se verá mais adiante é que na cidade de Manhuaçu não existem favelas em seu sentido clássico, predominando os loteamentos, conforme definição de Amorim Filho (2005), de que eles teriam como característica, o fato de que sua população seria, geralmente, “*bem integrada aos sistemas econômicos, sociais, de transportes e comunicações da cidade de que fazem parte*” (AMORIM FILHO, 2005, p. 58). Já as favelas ou “*unidades mal organizadas*”, seriam aquelas cujas populações teriam grandes dificuldades de fazer a integração citada acima.

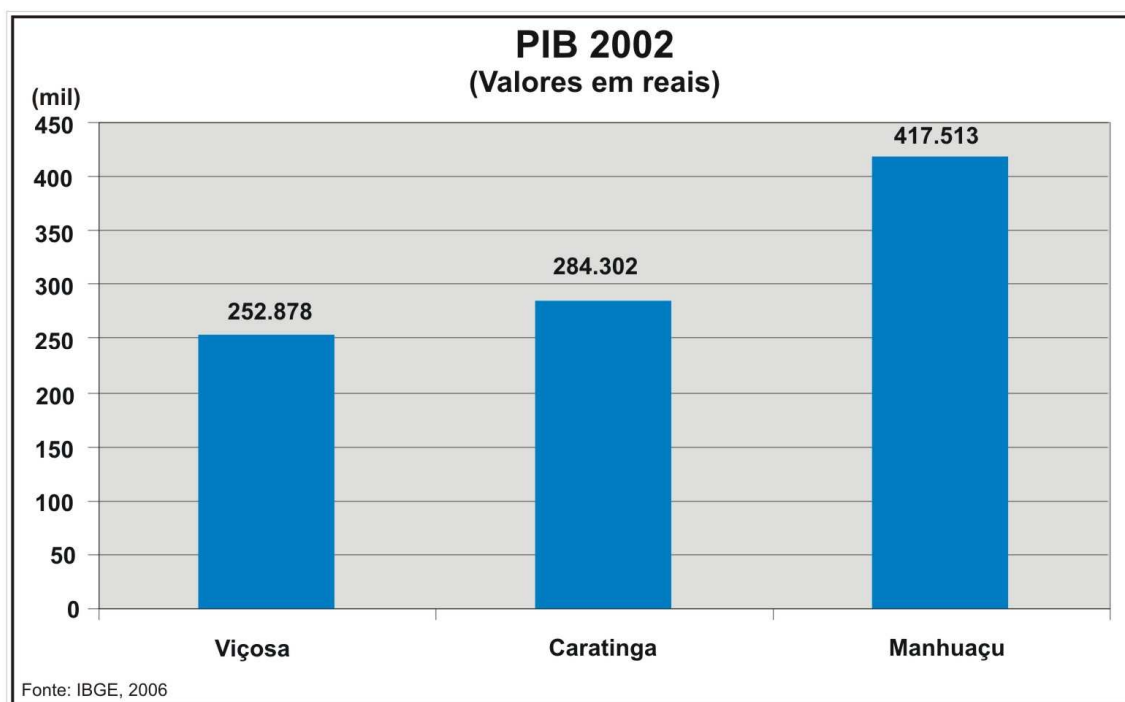


Figura 24: Dados comparativos do PIB das 3 cidades estudadas - Fonte: IBGE, 2002.

Viçosa, o menor PIB das três cidades estudadas, apresenta a seguinte configuração de sua economia: 70% do PIB concentrado no comércio e serviços, 27% na indústria e apenas 3% na agropecuária. Segundo dados do “Recenseamento Geral de 1950”, a agricultura, pecuária e a silvicultura empregavam 34.53% da população com mais de dez anos. Um grande número destas pessoas estavam empregadas em atividades ligadas ao café. Ainda segundo o mesmo censo, a produção agrícola do município de Viçosa, em 1955 apresentava a seguinte realidade:

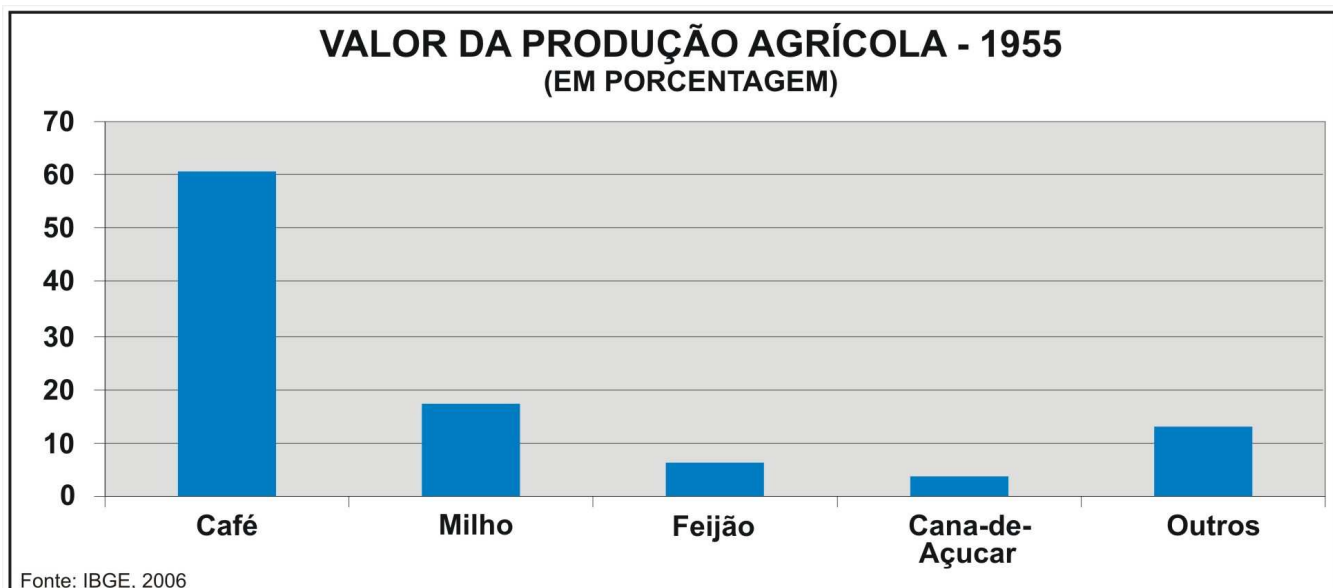


Figura 25: Valor da produção agrícola de Viçosa em 1950

Fonte: Recenseamento Geral de 1950

A cafeicultura se desenvolveria no início do século XIX no solo da Zona da Mata e depois atingiria o sul de Minas e o restante do estado. Isto mostra que a atividade agrícola foi uma das responsáveis pelo surgimento do núcleo urbano até, pelo menos, a implantação da Universidade Federal de Viçosa, pois afinal “o surgimento e o desenvolvimento dos núcleos urbanos mais importantes estão relacionados com o desenvolvimento da cafeicultura” (GIROLETTI, 1976, p. 87). Assim, a base da economia no município de Viçosa, foi durante muito tempo, a agricultura. Por volta dos anos 50, ocorreu um maior incremento das atividades de outros setores. Houve, portanto, um crescimento significativo nas áreas do comércio, indústria e prestação de serviços. Um dos fatores que contribuíram para o progresso atual da cidade foi a implantação da Universidade Federal de Viçosa, que transformou a cidade num dos pólos educacionais de Minas Gerais.

Veremos agora, a partir de uma série de gráficos e dados como se organiza atualmente a rede urbana das três cidades estudadas, observando, inclusive alguns quadros sobre a evolução dos estudos sobre as cidades médias e suas classificações, desde a década de 1950.

4.2.2- A Rede Urbana de Caratinga e sua caracterização como Cidade Média comparando-a com Viçosa e Manhuaçu

Os estudos sobre as cidades médias, incluindo aí as redes urbanas e sua hierarquização, desenvolveram-se a partir de 1950 na Europa, e de 1970 no Brasil e um pouco mais tarde em outros países da América Latina. Em vários destes estudos, a procura por uma teoria das cidades médias, juntamente com a delimitação da sua base espacial, de sua hierarquia e de sua estrutura funcional está presente. Por estes estudos, pode-se criar uma base teórico-metodológica para o estudo da cidade de Caratinga (e sua comparação com as cidades de Viçosa e Manhuaçu) como cidade média. Para ver como tem sido a classificação destas cidades em vários destes estudos, foram elaborados três quadros, com classificações que vão de 1950 até tempos mais recentes.

Como se verá, na maioria das classificações, estas cidades aparecem como centros regionais, ou como cidades médias propriamente ditas. Em seu estudo pioneiro, datado de 1950, Leloup, baseado em critérios geo-sócio-econômicos, identifica várias hierarquizações urbanas para Minas Gerais, das quais duas são apresentadas aqui. Devem-se ressaltar duas coisas: a alta posição desempenhada

por Caratinga e Manhuaçu na primeira hierarquização e a ausência de Viçosa nesta classificação.

Na segunda hierarquização, de 1960, ainda de Leloup, a classificação hierárquica já é muito mais complexa e diversificada, resultado das importantes transformações no espaço geográfico de Minas Gerais, notadamente na sua economia e no seu sistema urbano. Assim, Caratinga aparece como um centro de serviço intermediário, determinado, muito mais pela sua funcionalidade que pelo seu tamanho. Manhuaçu, nesta classificação, acompanha Caratinga como sendo um centro intermediário de serviços, e Viçosa novamente não aparece.

Leloup ainda elaborou um terceiro quadro analisando os tipos de fluxos interurbanos, cujo objetivo era verificar a constituição dos sistemas urbanos de Minas Gerais (Leloup, 1970). Neste quadro, ocorre a inclusão das metrópoles do Rio de Janeiro e de São Paulo, que, junto com Belo Horizonte polarizavam os diversos espaços em Minas. Caratinga aparece como um centro intermediário, ligado a um grande Centro Regional que é Governador Valadares que, à época, servia, de maneira significativa de ligação com o Rio de Janeiro. Já Manhuaçu, embora também apareça como centro intermediário, está ligada a Juiz de Fora e Montes Claros que, como Governador Valadares recebiam forte influência do Rio de Janeiro. Novamente Viçosa não aparece na classificação.

As classificações seguintes, de Lima e Corrêa, em um estudo sobre Os Sistemas Urbanos da Região Sudeste, do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, datado de 1977, mostram que a rede urbana de Minas Gerais já estava ainda mais complexa e diversificada. Na elaboração de um mapa sobre a hierarquia urbana (tamanho e estrutura) da Região Sudeste, a cidade de Caratinga é

classificada como “*cidade mista com peso industrial menor*”. Novamente Viçosa não aparece nesta classificação e Manhuaçu pela primeira vez, fica de fora também.

Na classificação seguinte, Regiões Funcionais Urbanas, a cidade de Caratinga aparece como sendo um centro subregional (novamente Viçosa e Manhuaçu não aparecem). Os centros subregionais receberam a seguinte caracterização:

São cidades que têm a função de intermediárias entre o centro regional e as localidades menores, destacando-se principalmente na produção agrícola... venda de implementos e produtos agrícolas, no serviço bancário e, por vezes, no abastecimento do varejo. (CORRÊA e LIMA, 1977, p. 596).

Quadro nº 6: Classificação de Caratinga nos diversos estudos sobre hierarquia urbana em MG			
Autor	Ano	Estudo	Classificação
Leloup	1950	Hierarquia Urbana de Minas Gerais	Centro Regional
Leloup	1960	Hierarquia Urbana de Minas Gerais	Centro Intermediário de Serviço
Leloup	1960	Rede urbana e regiões polarizadas	Centro intermediário (Polarizada por Governador Valadares e São Paulo)
Lima e Correa	1977	Tipologia urbana: tamanho e estrutura	Cidade mista com peso industrial menor
		Regiões Funcionais Urbanas	Centro Sub-Regional
IGA (Coord. Oswaldo Bueno Amorim Filho)	1980	Hierarquia Das Cidades de Minas Gerais com base na Circulação de Ônibus Intermunicipais (Níveis Hierárquicos Superiores)	Centros Sub-regionais (3ª ordem A)
Amorim Filho, O. B; Bueno, M. E. T; Abreu, J. F (Excluída A Rmbh).	1982	Hierarquia das cidades de porte médio em Minas Gerais com base em uma “análise de componentes principais” e trabalhos de campo	Cidades Médias propriamente ditas – nível 3
Fundação João Pinheiro	1988	Hierarquia Urbana de Minas Gerais	Cidade de Nível 5 (na região de influência de Governador Valadares e Belo Horizonte)
Amorim Filho E Abreu, 1999 (Dados de 1991, 1996, 1997, excluída A RMBH).	1999	Eixos de desenvolvimento em Minas e suas tecnópoles	Cidades Médias Propriamente Ditas
IPEA – IBGE	2001	Interações espaciais e níveis de centralidade das cidades brasileiras	Forte para Médio (ligado à zona de influência de Governador Valadares, classificada como Forte e a Belo Horizonte: Máximo)
Fundação João Pinheiro	2002	Rede urbana estadual e o posicionamento dos "centros sub-regionais" – Índice Ecofin	Nível Sub-Regional
Amorim Filho e Rigoti	2002	Níveis Hierárquicos das cidades médias levando-se em conta a população	Cidade Média propriamente dita – de 50 a 160 mil habitantes

Organizado por: Nelson de Sena Filho. Fonte: BDMG, Diversos

Quadro nº 7: Classificação de Manhuaçu nos diversos estudos sobre hierarquia urbana em MG			
Autor	Ano	Estudo	Classificação
Leloup	1950	Hierarquia Urbana de Minas Gerais	Centros intermediários
Leloup	1960	Hierarquia Urbana de Minas Gerais	Centros intermediários de serviços
Leloup	1960	Rede urbana e regiões polarizadas	Centros intermediários
Lima e Corrêa	1977	Tipologia urbana: tamanho e estrutura Regiões Funcionais Urbanas	-
IGA (Coord. Oswaldo Bueno Amorim Filho)	1980	Hierarquia Das Cidades de Minas Gerais com base na Circulação de Ônibus Intermunicipais (Níveis Hierárquicos Superiores)	Centro Sub Regional (3ª ordem B)
Amorim Filho, O. B; Bueno, M. E. T; Abreu, J. F (Excluída A Rmbh).	1982	Hierarquia das cidades de porte médio em Minas Gerais com base em uma “análise de componentes principais”	Centros Emergentes (Nível 4)
Fundação João Pinheiro	1988	Hierarquia Urbana de Minas Gerais	Cidade de Nível 6 (Na região de Influência de Belo Horizonte)
Amorim Filho E Abreu, 1999 (Dados De 1991, 1996, 1997, Excluída A Rmbh).	1999	Eixos de desenvolvimento em Minas e suas tecnópoles	Centros Emergentes
IPEA – IBGE	2001	Interações espaciais e níveis de centralidade das cidades brasileiras	Forte para Médio (ligado á zona de influência de Belo Horizonte)
Fundação João Pinheiro	2002	Rede urbana estadual e o posicionamento dos "centros sub-regionais" – Índice Ecofin	-
Amorim Filho e Rigoti	2002	Níveis Hierárquicos das cidades médias levando-se em conta a população	Cidade Média propriamente dita – de 50 a 160 mil habitantes

Organizado por: Nelson de Sena Filho. Fonte: BDMG, Diversos

Quadro nº 8: Classificação de Viçosa nos diversos estudos sobre hierarquia urbana em MG			
Autor	Ano	Estudo	Classificação
Leloup	1950	Hierarquia Urbana de Minas Gerais	-
Leloup	1960	Hierarquia Urbana de Minas Gerais	-
Leloup	1960	Rede urbana e regiões polarizadas	-
Lima e Corrêa	1977	Tipologia urbana: tamanho e estrutura Regiões Funcionais Urbanas	-
IGA (Coord. Oswaldo Bueno Amorim Filho)	1980	Hierarquia Das Cidades De Minas Gerais com base na Circulação de Ônibus Intermunicipais (Níveis Hierárquicos Superiores)	Centro Sub-regional (3ª ordem B)
Amorim Filho, O. B; Bueno, M. E. T; Abreu, J. F (Excluída A Rmbh).	1982	Hierarquia das cidades de porte médio em Minas Gerais com base em uma “análise de componentes principais”	Cidades Médias Propriamente Ditas (Nível 3)
Fundação João Pinheiro	1988	Hierarquia Urbana de Minas Gerais	Cidade nível 6 (Na região de influência de Belo Horizonte)
Amorim Filho E Abreu, 1999 (Dados De 1991, 1996, 1997, Excluída A Rmbh).	1999	Eixos de desenvolvimento em Minas e suas tecnópoles	Cidades Médias Propriamente Ditas
IPEA - IBGE	2001	Interações espaciais e níveis de centralidade das cidades brasileiras	Forte (Ligado à zona de influência de Juiz de Fora (muito forte) e ao Rio de Janeiro (máximo).
Fundação João Pinheiro	2002.	Rede urbana estadual e o posicionamento dos "centros sub-regionais" – Índice Ecofin	Nível Sub Regional
Amorim Filho e Rigoti	2002	Níveis Hierárquicos das cidades médias levando-se em conta a população	Cidade Média propriamente dita – de 50 a 160 mil habitantes

Organizado por: Nelson de Sena Filho. Fonte: BDMG, Diversos

No estudo seguinte, datado de 1980, a Diretoria de Geografia do Instituto de Geociências Aplicadas do Estado de Minas Gerais, sob a coordenação de Amorim Filho, deu um enfoque original para o estudo da hierarquia urbana de Minas Gerais. Esta abordagem teve como base a circulação de ônibus intermunicipais, importante fluxo para a caracterização da rede urbana de uma região. Conforme vimos, os estudos dos fluxos no espaço geográfico já são clássicos na Geografia Urbana quando se trata de delimitar as redes urbanas. Nesta classificação, a cidade de Caratinga aparece como sendo um dos “*Centros Sub-regionais (3ª ordem A)*”. Como exemplo deve-se citar que o estudo mostrou Belo Horizonte como a única Metrópole Regional, além de Juiz de Fora como um Centro Regional (2ª ordem A), e onze cidades como Centros Regionais (2ª ordem B) tais como, Barbacena, Divinópolis e Governador Valadares. Caratinga e mais 13 cidades aparecem a seguir. Viçosa aparece classificada pela primeira vez como sendo um “*Centro Sub-regional*”, (a mesma classificação de Caratinga), de 3ª ordem B (Caratinga é ordem A). Manhuaçu recebe a mesma classificação de Viçosa.

Em 1982, Amorim Filho, Bueno e Abreu, analisaram 102 cidades mineiras com três objetivos principais: (1) identificar as cidades que exerciam as funções de cidades médias; (2) identificar as áreas que apresentavam graves problemas de emigração e (3), relacionar os dois itens acima a fim de identificar as cidades que receberiam determinados subsídios. O resultado foi apresentado em um quadro intitulado “*Hierarquia das cidades de porte médio em Minas Gerais com base em uma análise de componentes principais*”, no qual Caratinga aparece como “*cidade média – nível 3*”. As “*43 cidades incluídas nesse nível hierárquico constituem, em sua maioria, o que poderia ser denominado cidades médias propriamente ditas*” (Amorim Filho, O. B; Bueno, M. E. T; Abreu, J. F, 1982, p. 42). Viçosa acompanha

Caratinga na mesma classificação e denominação, já Manhuaçu aparece como sendo um “*Centro Emergente – Nível 4.*” Por esta classificação percebe-se a ascensão de Viçosa, com potencialidade de cidade média e a queda de Manhuaçu, que, pela primeira vez aparece mais mal classificada que Caratinga.

Em 1988, o Centro de Estudos Regionais da Fundação João Pinheiro publicou um estudo baseado na organização espacial de Minas Gerais identificando suas redes de cidades. Este estudo procurava identificar a hierarquia das cidades bem como os sistemas e os subsistemas de polarização urbana. As 722 cidades do estado foram agrupadas em treze níveis hierárquicos, ficando Caratinga classificada como nível hierárquico 5 ao lado de cidades como Alfenas, Araguari, Coronel Fabriciano etc. Este estudo reafirmava a polarização da cidade de Caratinga por Governador Valadares e Belo Horizonte. Manhuaçu e Viçosa receberam a mesma classificação, ou seja, Cidade de Nível 6, na região de influência de Belo Horizonte.

Em 1999, Amorim Filho, Abreu et alli realizaram um novo estudo (com dados de 1991, 1996 e 1997 e excluía a RMBH) cujo objetivo principal era, segundo os autores, “*levantar informações... sobre as tecnópoles; identificar (...) as cidades de Minas Gerais com maior potencial tecnopolitano*” (AMORIM FILHO et. alli. 1999, p. 2). Levantaram-se também as cidades médias e os centros urbanos emergentes com vocação para se tornarem possíveis tecnópoles no futuro. Neste estudo, Caratinga recebe a classificação de “*cidade média propriamente dita*”. Deve-se ressaltar que entre as vinte cidades com alto potencial tecnopolitano de Minas Gerais, não se encontrava a cidade de Caratinga. Viçosa recebe a mesma classificação de Caratinga e Manhuaçu, por sua vez, aparece de novo um degrau abaixo, caracterizada como “*Centro Emergente*”.

A classificação seguinte foi elaborada pelo IPEA – IBGE, baseada em 46 funções centrais (bens e serviços), e que resultou no cartograma denominado *“Interações espaciais e níveis de centralidade das cidades brasileiras”*, com suas categorias: máximo – muito forte – forte – forte para médio – médio – médio para fraco – fraco – muito fraco. Caratinga aparece classificada na categoria de *“forte para médio”* (ligada à zona de influência de Governador Valadares, classificada como forte e a Belo Horizonte: máximo). Trata-se, no caso de Caratinga, como facilmente se nota, de uma posição tipicamente intermediária. Manhuaçu aparece com a mesma classificação de Caratinga, mas ligada diretamente à zona de influência de Belo Horizonte. Pela primeira vez, Viçosa ultrapassa Caratinga, sendo classificada como *“Forte”*, e ligada à zona de influência de Juiz de Fora e Rio de Janeiro.

O estudo seguinte, novamente da Fundação João Pinheiro, data de 2002, e se baseia na *“rede urbana estadual e no posicionamento dos centros sub-regionais – Índice Ecofin”*. Na elaboração deste levou-se em consideração o índice síntese de nível de crescimento econômico, que seria o resultado da aglomeração urbano-industrial, o ECOFIN, que é composto pelos seguintes indicadores: CONURB (índice de condições urbanas); IND (Índice do setor industrial); ICS (Índice do setor de comércio e serviços). Caratinga aparece como um Centro de Nível Sub-Regional, ligado a Governador Valadares (Nível Regional) e ao Sistema Urbano de Belo Horizonte. Viçosa aparece com a mesma classificação de Caratinga e Manhuaçu não recebeu nenhuma classificação.

A última classificação considerada foi a de Amorim Filho e Rigotti (2002), que trabalharam com os *“níveis hierárquicos das cidades médias levando-se em conta a*

população”, classificando as cidades de Caratinga, Viçosa e Manhuaçu como “*cidades médias propriamente ditas – de 50 a 160 mil habitantes*”.

De forma geral, da primeira à última classificação, dois fatores chamam a atenção. Primeiro, a tendência, desde o início, de Caratinga firmar-se como importante centro sub-regional, ou segundo Amorim Filho, “*uma cidade média propriamente dita*”. Pelo que foi visto, pode-se apreender que “*aspectos ligados às funções de intermediação dentro da rede urbana, assim como à posição geográfica da aglomeração são tão ou mais importantes do que o tamanho demográfico na caracterização das cidades médias*” (AMORIM FILHO e RIGOTTI, 2003, p.24). Caratinga vem se firmando como elo entre Belo Horizonte e Governador Valadares de um lado e com vários pequenos municípios e com o mundo rural que a envolvem, de outro.

Em segundo lugar, chama a atenção, a diminuição constante do ritmo de crescimento, tanto populacional como econômico do município. Leloup, já havia chamado a atenção, em 1970, para algumas cidades que tiveram forte crescimento entre 1920 a 1950 e depois perderam seu dinamismo:

Existe ainda uma última categoria, onde os crescimentos foram superiores à média, seja de 1920 a 1940, e freqüentemente 1940 a 1950; são cidades que após um forte crescimento anterior, parecem ter perdido o seu dinamismo por diversas causas: crise industrial, concorrência de outras cidades, etc.; nós podemos citar Juiz de Fora, Barbacena, São João del Rei, Araguari, Itajubá, Araxá, Caratinga⁹... (LELOUP, 1970, p. 25) (TN).

⁹ Il existe encore une dernière catégorie, où les accroissements ont été supérieurs à la moyenne, soit de 1920 à 1940, le plus souvent, soit de 1940 à 1950; ce sont des villes qui après une forte poussée antérieure, semblent avoir perdu leur dynamisme pour des causes diverses: crise industrielle, concurrence d’autres villes, etc.; nous pouvons citer Juiz de Fora, Barbacena, São João del Rei, Araguari, Itajubá, Araxá, Caratinga... (LELOUP, 1970, p. 25).

Esta, aliás, parece ser uma característica da própria região em que está inserida. O relatório do Sebrae falando exclusivamente sobre a população afirma que a Região do Rio Doce é *“decrecente no conjunto do Estado: representava 17% por cento do total de Minas Gerais em 1960... e menos de 10% em 1991”* (SEBRAE, 1995, p. 12). Esta diminuição pode estar ligada ao maior crescimento de outras regiões, notadamente do Vale do Aço. O gráfico abaixo mostra que, na verdade, o município de Caratinga perdeu considerável parte da população com as emancipações da década de 90. Em 1958, o IBGE publicava uma “Enciclopédia dos Municípios Mineiros”, onde classificava o município de Caratinga como sendo *“dos mais populosos do estado, colocando-se no sexto lugar entre as comunas mineiras, sobrepujado apenas pelos da Capital, Juiz de Fora, Ataléia, Mantena e Teófilo Otoni”* (IBGE, 1958, p. 372). Hoje Caratinga ocupa a 37ª posição entre os municípios mais populosos de Minas Gerais.

Deve-se chamar a atenção para este fato de grande importância. Ele mostra que é muito mais por desmembramentos de alguns de seus distritos do que por problemas internos da cidade que houve decréscimo.

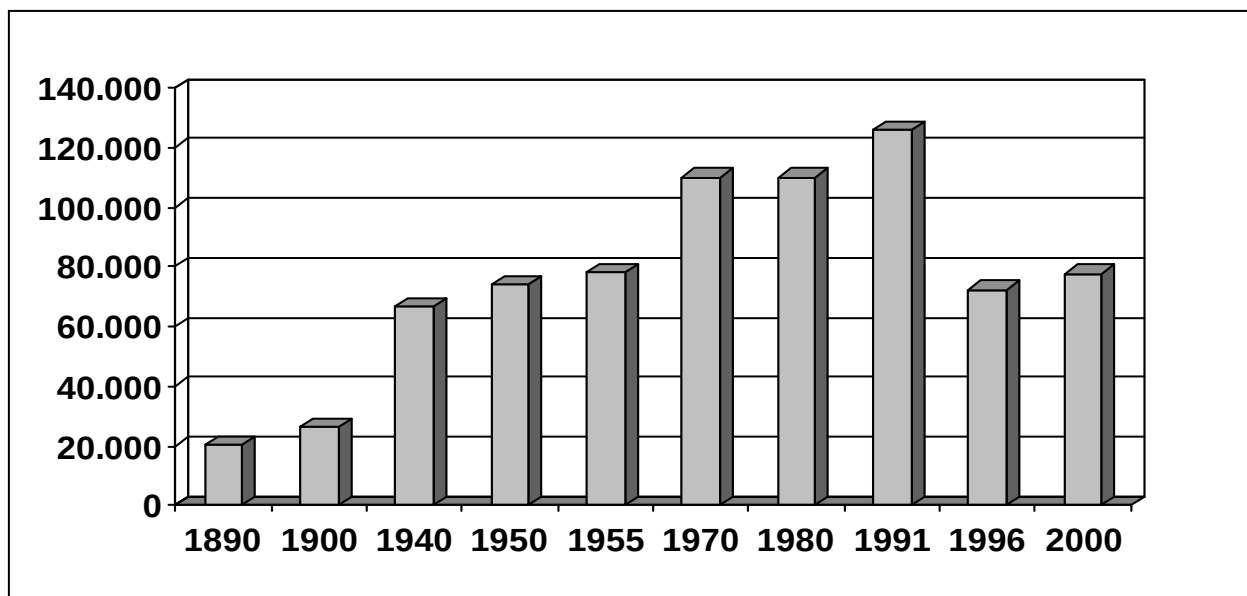


Figura 26: Evolução da população do município de Caratinga¹⁰ - Fonte: IBGE

Para finalizar esta seção, cabe ressaltar que a cidade de Caratinga, que aparece sempre subordinada a Governador Valadares, possui hoje uma complexidade muito grande em suas relações, fazendo esta subordinação declinar acentuadamente. Pode-se mesmo afirmar que, hoje, Caratinga encontra-se muito mais inserida nas áreas de influência do Vale do Aço e de Belo Horizonte que de Governador Valadares. Quanto ao Vale do Aço, deve-se ressaltar que, nas décadas de 1980 e 1990, após um período de estagnação econômica, recuperou o seu dinamismo com a diversificação de sua economia, que passa a contar também com o surgimento de um setor de serviços modernos em Ipatinga, além da recuperação financeira da Usiminas.

Paralelo a isto, o Vale do Aço vem ampliando a sua capacidade de polarização regional, que se estendeu para áreas antes sob a influência de outras

¹⁰ Deve-se ressaltar que esta queda na população a partir de 1991 teve como causa as emancipações (**1992:- Lei nº 10.704 de 27 de Abril - 1995:- Lei nº 12.030 de 21 de Dezembro**) quando foram emancipados, Santa Bárbara do Leste, Santa Rita de Minas, Piedade de Caratinga, Imbé de Minas, Ipaba, Vargem Alegre, Entre Folhas e Ubaporanga.

cidades. Prova disto foi a criação pelo Estado de Minas Gerais, da Lei Complementar nº 51, de 30 de dezembro de 1998, da chamada Região Metropolitana do Vale do Aço, constituída por Ipatinga, [Coronel Fabriciano](#), [Santana do Paraíso](#) e [Timóteo](#). Trata-se, na verdade, de uma conurbação ou aglomeração urbana, com aproximadamente 450 mil habitantes, mas foi definida, pela legislação estadual, como Região Metropolitana.

Com relação a Viçosa, devem ser feitas algumas considerações, iniciando-se pela sua ausência nas primeiras classificações da década de 60 e 70. Embora Viçosa seja a mais antiga das três cidades estudadas, tendo sido “*elevada a vila pela lei n. 1.817 de 30 de setembro de 1871, e, instalada esta em 22 de janeiro de 1873, foi elevada à categoria de cidade no ano de 1874*”¹¹ (SILVA, 1879, p. 156), sua transformação em importante pólo regional ocorreu após a implementação da UFV (Universidade Federal de Viçosa), o que ocorreu em Julho de 1969. Isto é comprovado pelos dados abaixo, retirados do Plano Diretor de Viçosa. O primeiro quadro mostra a evolução da população absoluta de Viçosa, observando-se um enorme crescimento a partir do final dos anos 70.

¹¹ Este trabalho, um dos pioneiros na Geografia de Minas Gerais parece ter errado em dois anos a data correta da elevação da vila a condição de cidade. A data correta é 1876 (Fonte: Plano Diretor de Viçosa, 2005).

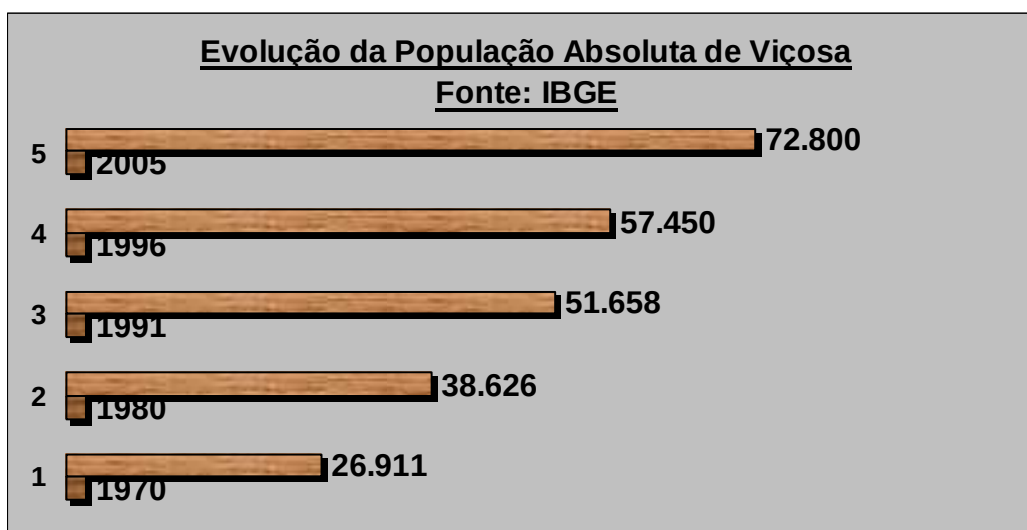


Figura 27: Evolução da população absoluta da cidade de Viçosa

FONTE: IBGE – 2002

Taxa de urbanização			
1970	1980	1991	1996
65,5	80,3	89,8	93,0

Tabela 1: Dados sobre a evolução da urbanização no município de Viçosa

Fonte: Plano Diretor de Viçosa, 2005

Junto a este crescimento da população ocorreu também uma intensa urbanização, a partir do mesmo período, conforme mostra a tabela 1, acima. A década de 1960 é de vital importância para o desenvolvimento de Viçosa. Datam deste período importantes modificações, tais como, a instalação da energia elétrica, a ligação via asfalto ao Rio de Janeiro. Conforme vimos acima, a criação da UFV iniciou um período de profundas transformações na economia de Viçosa, acarretando importantes mudanças em seus usos do solo urbano e na morfologia da

cidade. Por outro lado, deve-se ressaltar que a indústria em Viçosa é de dimensão modesta dentro do estado, mas que tem apresentado considerável crescimento.

Assim, sua ausência nas primeiras classificações justifica-se plenamente, sendo que hoje esta realidade é outra, completamente diferente. Viçosa constitui-se hoje como importante pólo educacional, sendo referência não só em Minas Gerais, como também em todo o país e até fora do Brasil.

4.2.3 - A Rede Urbana de Caratinga e as áreas de Influência – Uma comparação com Manhuaçu e Viçosa

Quando se comparam alguns dados de 1970, do trabalho coordenado por Amorim Filho, sobre a “Hierarquia Urbana de Minas Gerais”, analisada através da circulação de ônibus intermunicipais, com os dados de hoje em dia, vê-se o seguinte:

Quadro 9: Caratinga: Comparação de dados de 1980 e 2005 (viagens diárias de ônibus)						
Período	População Municipal	Cidades menores a que serve	Total de Viagens diárias	Viagens para cidades menores	% de viagens para cidades menores	Viagens Semanais de Ônibus
1980	28.175 (1970)	6	120	66	55.0	840
2005	77.789 (2000)	27	215	187	86,6	1505

Fonte: Amorim Filho dados de 1980 - Trabalho de Campo - dados de 2005, do autor desta tese.

Quadro 10: Manhauçu: Comparação de dados de 1980 e 2005 (viagens diárias de ônibus)

Período	População Municipal	Cidades menores a que serve	Total de Viagens diárias	Viagens para cidades menores	% de viagens para cidades menores	Viagens Semanais de Ônibus
1980	23.690 (1970)	7	38	22	57.9	266
2005	72.542 (2000)	19	140	88	62,8	980

Fonte: Amorim Filho dados de 1980 - Trabalho de Campo - dados de 2005 do autor desta tese.

Quadro 11: Viçosa: Comparação de dados de 1980 e 2005 (viagens diárias de ônibus)

Período	População Municipal	Cidades menores a que serve	Total de Viagens diárias	Viagens para cidades menores	% de viagens para cidades menores	Viagens Semanais de Ônibus
1980	15.551 (1970)	5	56	24	42.9	392
2005	43.894 (2000)	10	103	66	64,4	566

Fonte: Amorim Filho dados de 1980 - Trabalho de Campo - dados de 2005 do autor desta tese.

Houve um aumento considerável do número de viagens de ônibus ocorrido nas três cidades acima, principalmente para as cidades menores, o que mostra a importância cada vez mais crescente destas cidades para seu entorno. Beaujeu-Garnier afirma que, como o corpo humano é amparado pelo seu esqueleto e sustentado pelo sangue que lhe corre nas veias, assim os “*organismos urbanos se assentam na rede de comunicações e nos meios de circulação que os percorrem*” (BEAUJEU-GARNIER, 1997, p. 156). Aspecto de fundamental importância, as vias de comunicação são responsáveis por dar vida a uma determinada rede urbana, tanto na ligação com locais próximos e distantes, como também na própria estruturação interna. No cartograma e nos gráficos abaixo, referentes às viagens de

ônibus, procuramos identificar como se estruturam as redes urbanas de Caratinga, Manhuaçu e Viçosa a partir da identificação dos fluxos atuais destas viagens. Através desta análise, procuramos identificar a direção dos fluxos e a partir daí, tentar criar tanto uma hierarquia urbana, como também buscar identificar os centros de maior hierarquia que têm relações importantes na região de influência das três cidades.

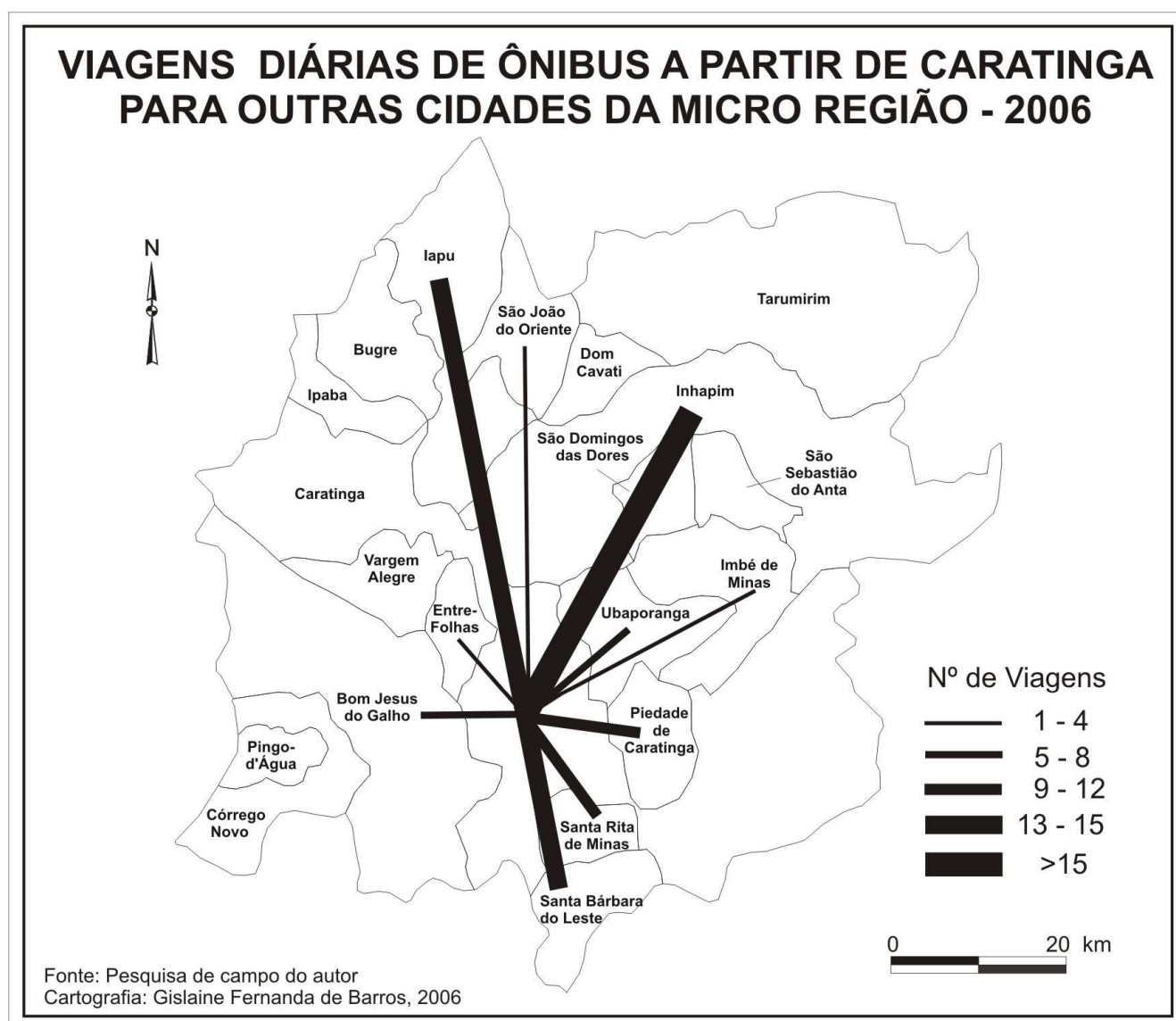


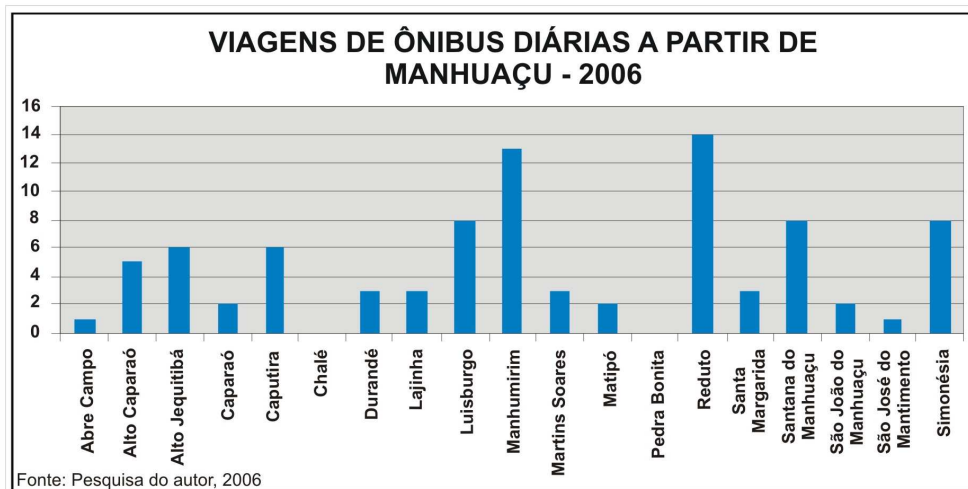
Figura Nº 28: Viagens diárias de ônibus a partir de Caratinga

Caratinga, conforme se vê pela figura anterior, possui forte ligação com a Região Metropolitana do Vale do Aço, notadamente com Ipatinga, como se vê pelos fluxos que vão em direção a Iapu e Inhapim. Pode-se mesmo afirmar que Caratinga teve seu crescimento, pelo menos parcialmente, eclipsado pelo grande desenvolvimento desta RMVA. Afinal, distando cerca de 100 km de Caratinga, houve uma grande polarização desta, principalmente pela cidade de Ipatinga. Por outro lado, vê-se a influência de Caratinga, quando se retira deste espaço geográfico a Região Metropolitana do Vale do Aço. Caratinga passa a ser, sem esta sombra o principal pólo regional. Deve-se ressaltar que as possibilidades de desenvolvimento criarão sempre um conflito de interesses com Ipatinga, pois ambas procuram abrir frentes bem definidas na questão do ensino superior, por exemplo. Como Ipatinga apresenta uma economia bem mais diversificada e robusta, a ampliação de sua zona de influência em direção a Caratinga, pode levar esta última a uma competição cada vez mais desigual. Basta citar que, segundo dados do IBGE referentes aos anos de 2002-2003, enquanto Ipatinga apresentava 41.347 matrículas no ensino fundamental e 13.864 no ensino médio, Caratinga apresentava 15.306 e 3.739 respectivamente.

Manhuaçu apresenta uma realidade bastante parecida com a de Caratinga, sendo que a figura número 29 mostra as viagens realizadas a partir de Manhuaçu para as cidades menores, todas elas de sua micro-região. A grande diferença notada, quando se comparam os fluxos atuais de viagens de ônibus, entre as cidades de Caratinga e Manhuaçu, deve-se ao fato da importância do Vale do Aço, que polariza a cidade de Caratinga e não exerce a mesma influência sobre Manhuaçu. Pode-se afirmar que Manhuaçu, em sua micro-região, exerce a função semelhante à de Caratinga, ou seja, a de (1) acolher e fixar migrantes do mundo

rural, forçados ao êxodo, evitando a “hipertrofia” das grandes metrópoles, e, (2) transmitir à região o impulso das metrópoles e das cidades maiores.

**Figura
Fluxo**



**29:
de**

Ônibus em Manhuaçu

Fonte: Levantamentos do autor, 2006

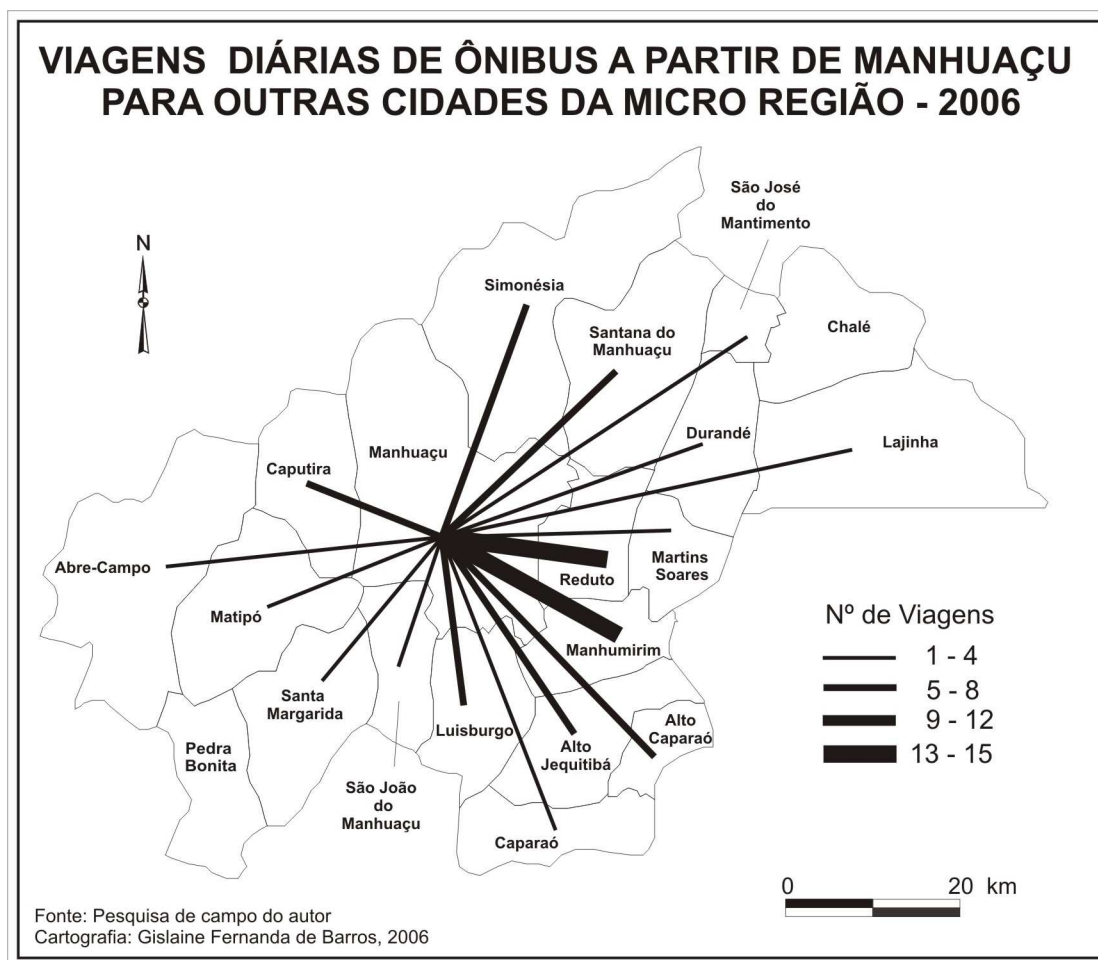


Figura Nº 30: Viagens diárias de ônibus a partir de Manhuaçu

Viçosa apresenta algumas semelhanças e algumas diferenças quando se estuda a estruturação da rede urbana através dos fluxos, representados aqui pelas viagens de ônibus. A semelhança reside no fato de que Viçosa é, como também Caratinga e Manhuaçu, o mais importante pólo de sua região. Esta importância pode ser vista pelo número de viagens das cidades menores para Viçosa, que se apresenta como importante centro difusor de serviços e outras atividades terciárias. A diferença reside no fato de que a rede urbana de Viçosa parece ser, por enquanto, mais incipiente que a das cidades estudadas. Comprova-se isto pelo grande número de cidades que ainda não possuem conexão direta com a cidade de Viçosa.

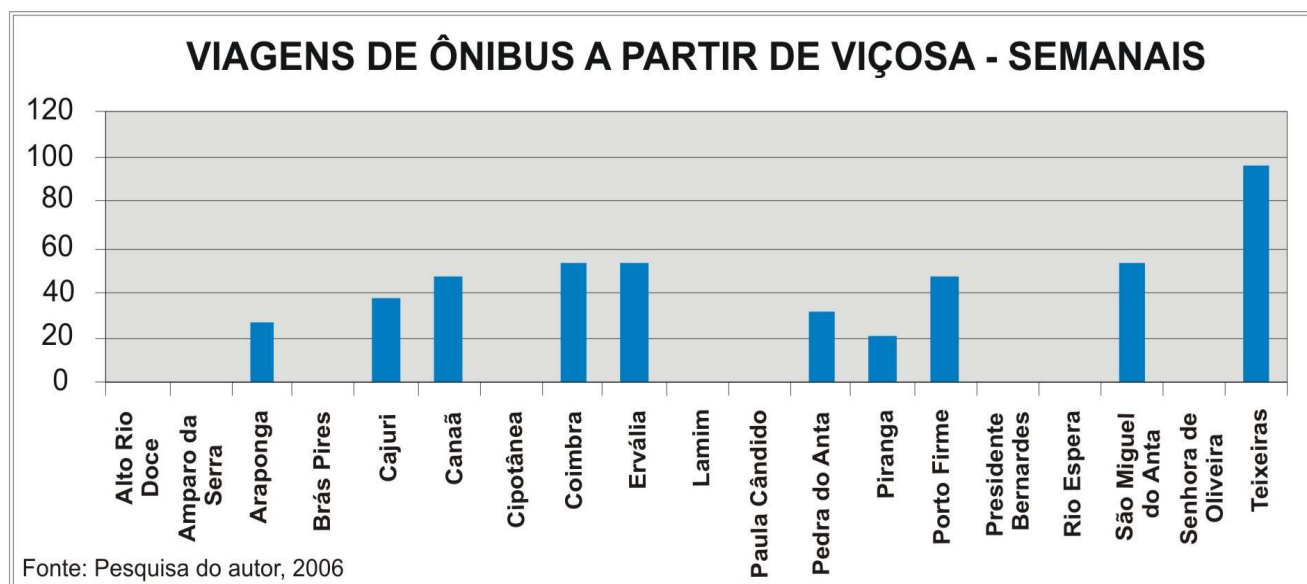


Figura 31: Fluxo de Ônibus em Viçosa - Fonte: Levantamentos do autor, 2006

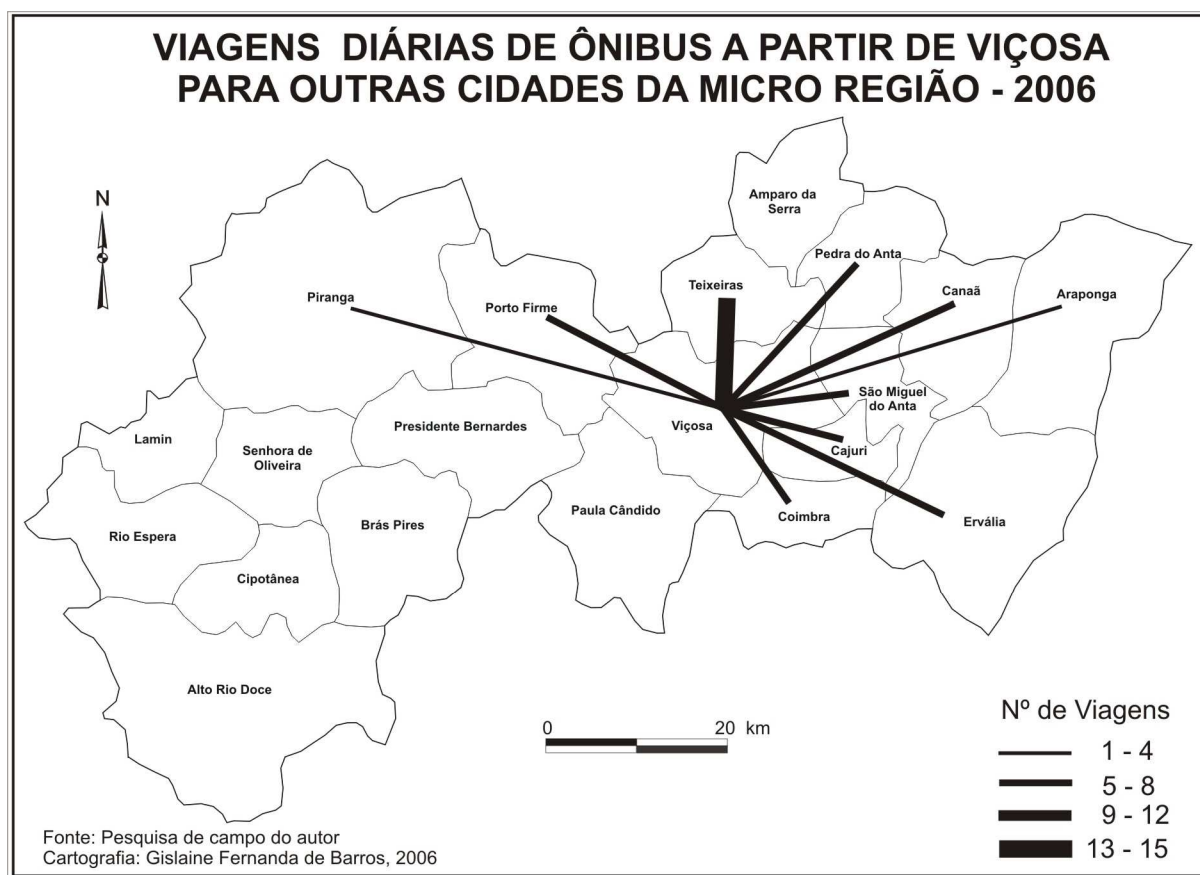


Figura 32: Fluxo de Ônibus em Viçosa (Cartograma)

No gráfico seguinte, temos a relação de viagens de Caratinga para centros maiores e para alguns centros que não estão sob sua influência direta. Percebe-se um número maior de viagens para Governador Valadares (12) e Realeza (15), por motivos distintos. Enquanto Governador Valadares é o ponto final das viagens, Realeza é um ponto de interseção, para vários destinos diferentes. Chama a atenção o fato de que ocorrem números muito próximos de viagens tanto para Belo Horizonte, como para São Paulo e para o Rio de Janeiro.

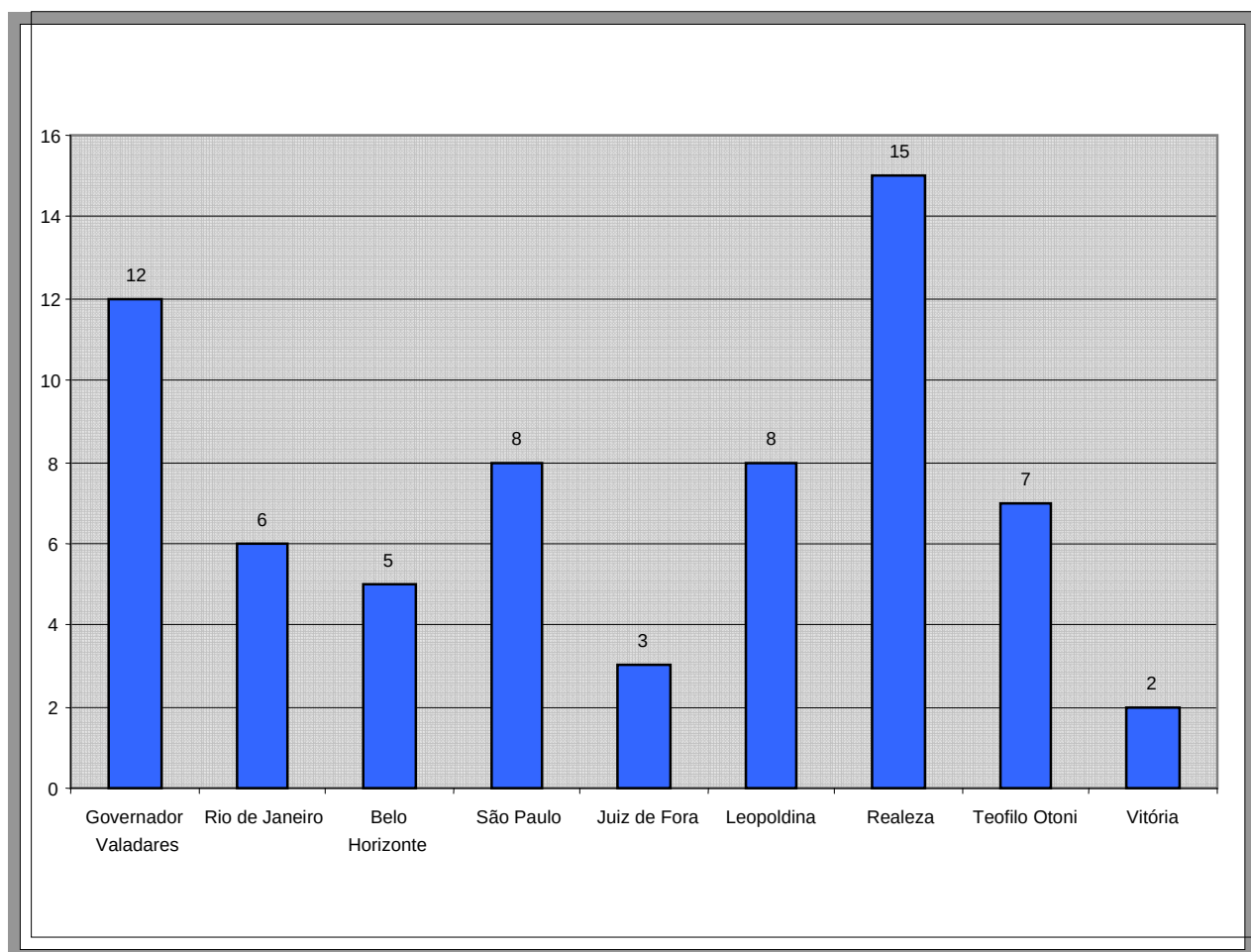


Figura 33: Fluxo de Ônibus em Caratinga (Amostragem) - Fonte: Levantamentos do autor,

2006

O mesmo gráfico da cidade de Manhuaçu mostra uma realidade bem diferente, devido, evidentemente à sua posição geográfica. Nota-se, pelo gráfico, uma grande polarização exercida por Belo Horizonte, sendo que o número de viagens diárias chega a 13, enquanto de Caratinga para Belo Horizonte ocorrem apenas 5 vezes. Novamente aparece um grande número de viagens para Realeza, importante ponto de interseção rodoviária.

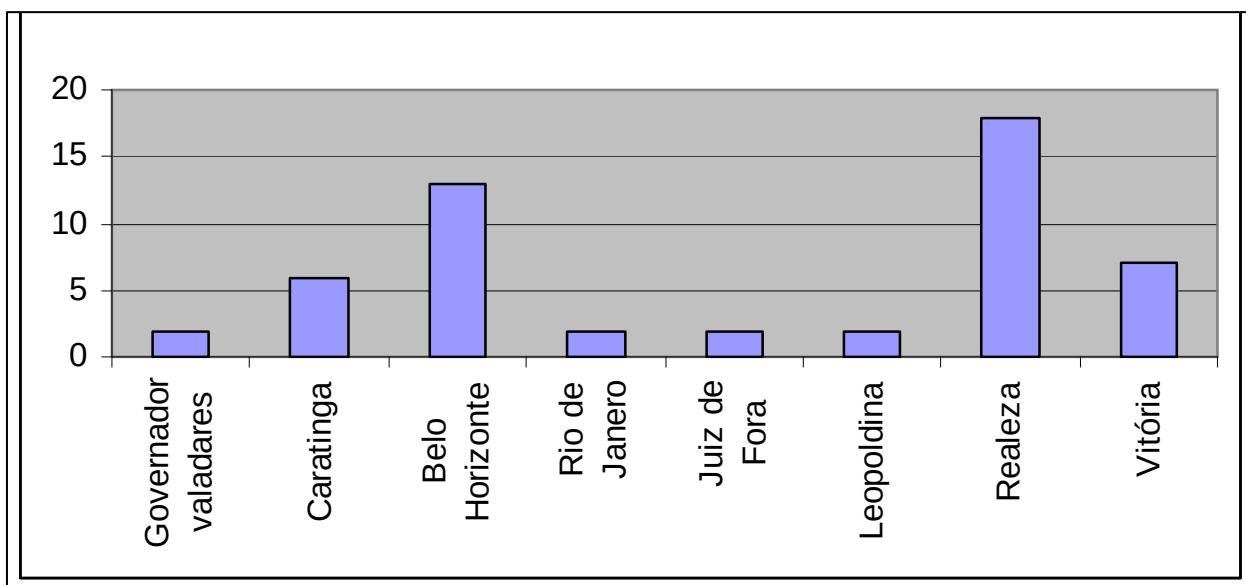


Figura 34: Fluxo de Ônibus em Manhuaçu - Fonte: Levantamentos do autor, 2006

Já Viçosa, mostra-se hierarquicamente, em razão de seus fluxos, muito ligada a Juiz de Fora e Rio de Janeiro, conforme se pode ver pelo gráfico abaixo.

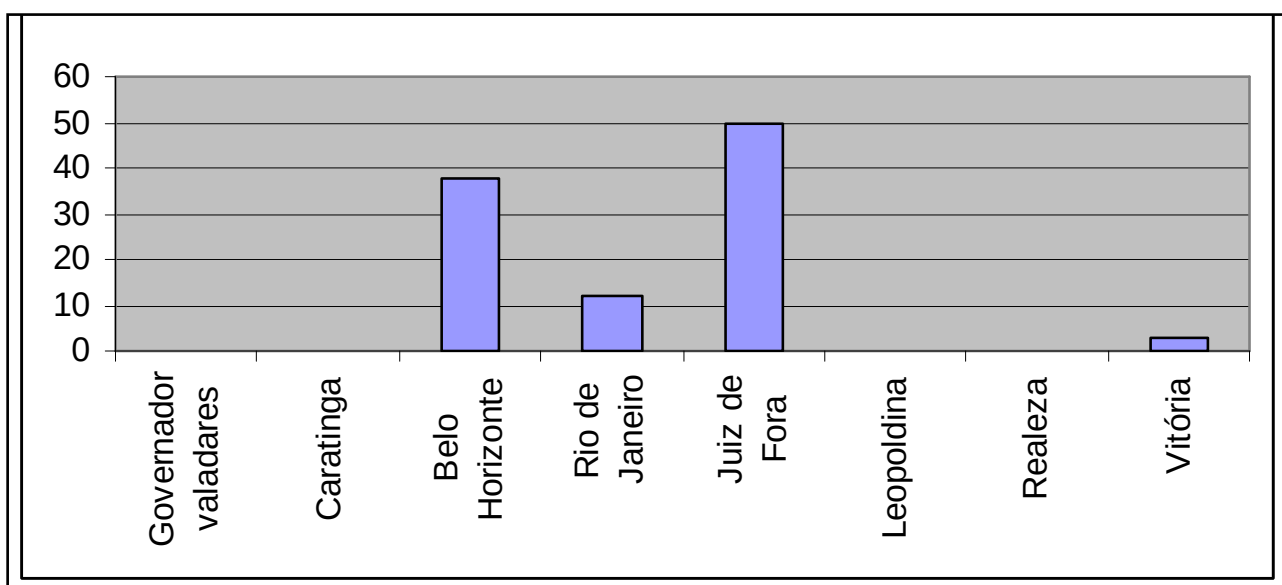


Figura 35: Fluxo de Ônibus em Viçosa
Fonte: Levantamentos do autor, 2006

Com base nos levantamentos até aqui realizados, podemos levantar algumas hipóteses. A primeira delas diz respeito à hierarquia das redes urbanas de Caratinga, Manhuaçu e Viçosa. As três funcionam exatamente como cidades médias típicas, exercendo importantíssima função de intermediação dentro de sua rede urbana, como descrita por Lajugie:

De modo mais preciso diremos que a cidade média se define, acima de tudo, por suas funções, pela posição que ela ocupa entre a metrópole com vocação regional e os pequenos centros urbanos, com influências puramente locais. (LAJUGIE, 1974, p. 12). (Tradução nossa).

Caratinga ocupa um espaço estratégico de intermediação, entre a Região Metropolitana do Vale do Aço, Governador Valadares e outros centros maiores e com as pequenas cidades de sua rede urbana ainda em estruturação. Já Manhuaçu cumpre papel semelhante, porém entre a capital do estado e as cidades menores, a maioria pertencente à sua micro-região. Viçosa, por sua vez, exerce este mesmo papel na região por ela polarizada. Com isto, ambas cumprem a dupla função mencionada por Amorim Filho (1973) e Lajugie (1974) para as cidades médias, ou seja, acolhem e fixam migrantes do mundo rural, forçados ao êxodo, evitando a “hipertrofia” das grandes metrópoles, bem como transmitem à região o impulso das metrópoles.

Cabe ainda ressaltar que, para Caratinga, ao que parece, houve uma relativização das relações de influência, outrora mais centralizadas em Governador Valadares e Belo Horizonte, para uma complexidade maior de relações, com personagens novos, como a Região Metropolitana do Vale do Aço, e também uma ampliação das relações com cidades como São Paulo e Rio de Janeiro, em função do desenvolvimento das comunicações. Quanto aos centros menores, ligados à rede

urbana de Caratinga, deve-se ressaltar que estão distribuídos em uma área de grande extensão, pois se levarmos em conta a caracterização demográfica da região da bacia do rio Caratinga, que apresenta uma área semelhante à estudada, teremos uma extensão de 6.563,91 Km², com uma população total de 218.000 habitantes. Evidentemente, nem sempre a zona de influência de uma cidade coincide com a bacia hidrográfica, sendo aqui citada, somente a título de comparação.

Manhuaçu por sua vez, reafirma sua liderança em sua micro-região e reforça ainda mais sua ligação com Belo Horizonte. Deve-se levar em conta que, no início, o [café](#) havia criado uma enorme dependência, inclusive uma ligação maior com o [Rio de Janeiro](#), já que era o caminho da exportação, sendo que isso foi de fundamental importância para o crescimento urbano na segunda metade do [século XX](#). Contudo, ao que parece, a influência maior hoje (e conforme detectado pelos estudos anteriores) é de Belo Horizonte. Mas, deve-se chamar a atenção para a influência cada vez mais notória exercida pela cidade de Vitória no Espírito Santo, sobre a cidade e a região de Manhuaçu.

Viçosa apresenta-se como importante elo entre sua micro-região e áreas que não estavam listadas na zona de influência das outras cidades vistas, como o caso de Juiz e Fora e até mesmo de fora do Estado de Minas Gerais, tais como o Rio de Janeiro.

Outra semelhança entre estas três cidades médias do leste de Minas Gerais está na diferença quantitativa entre o seu PIB e o das cidades de suas micro-regiões. As economias de Caratinga, Manhuaçu e Viçosa parecem bastante consolidadas, quando comparadas com as demais economias das cidades de suas respectivas regiões, o que reforça sua condição de cidades mais importantes de suas respectivas áreas de estudo.

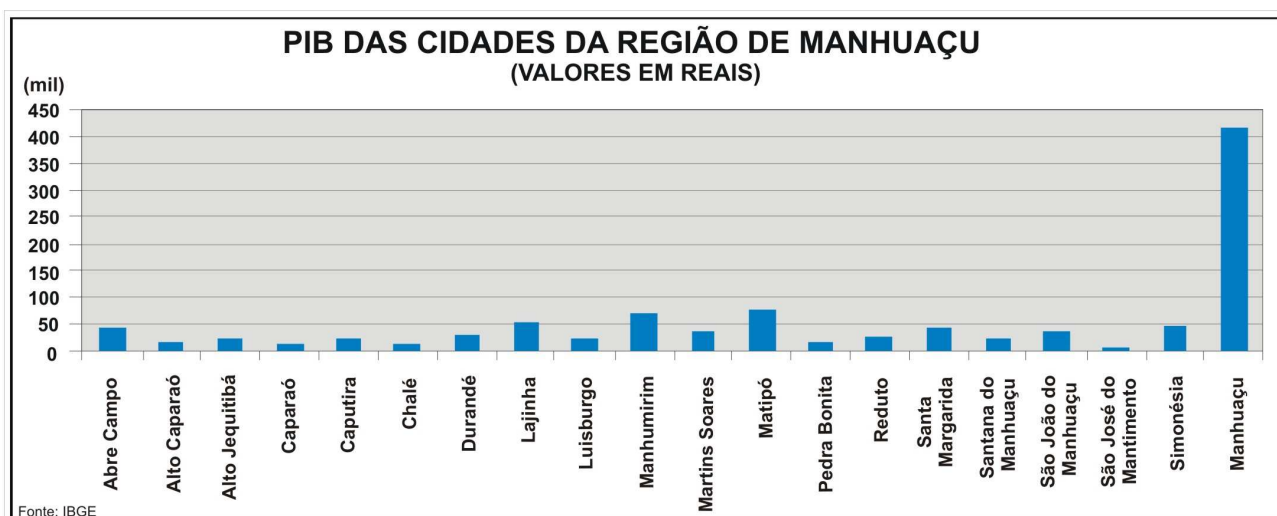


Figura 36: Comparativo do PIB na Microrregião de Manhuaçu - FONTE: IBGE, 2005

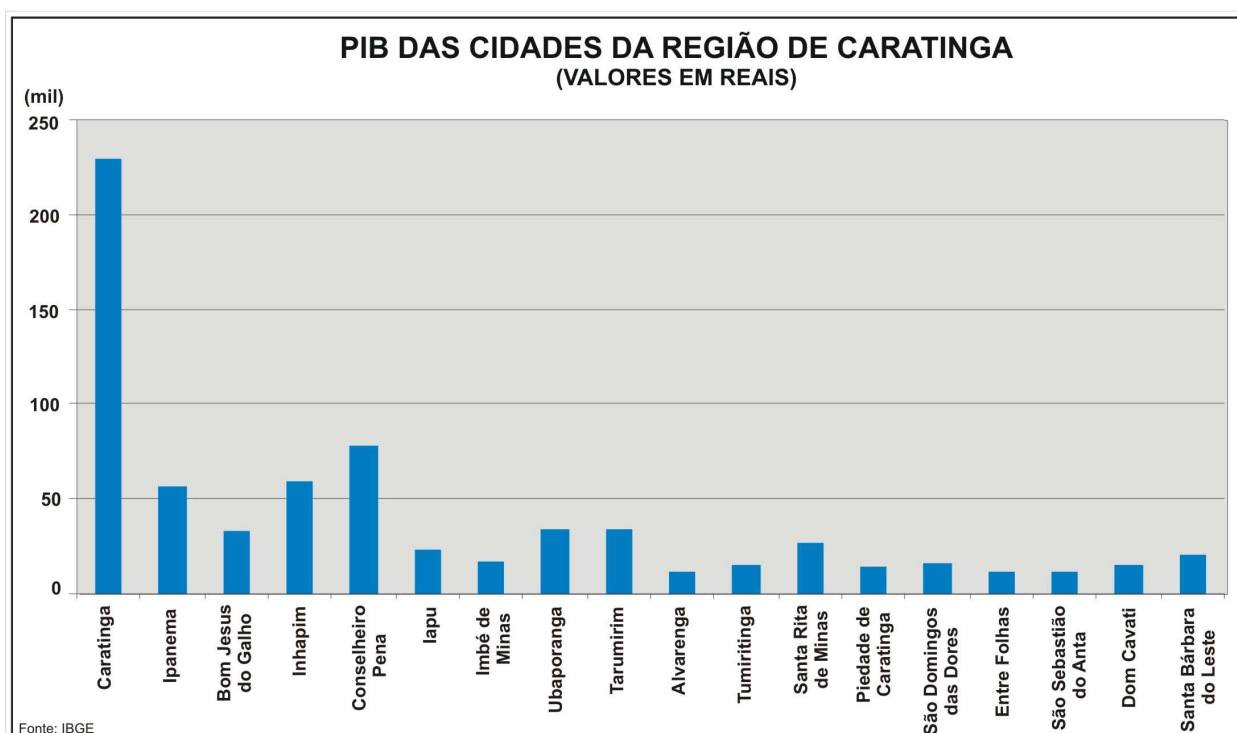


Figura 37: Comparativo do PIB na Microrregião de Caratinga
FONTE: IBGE, 2005

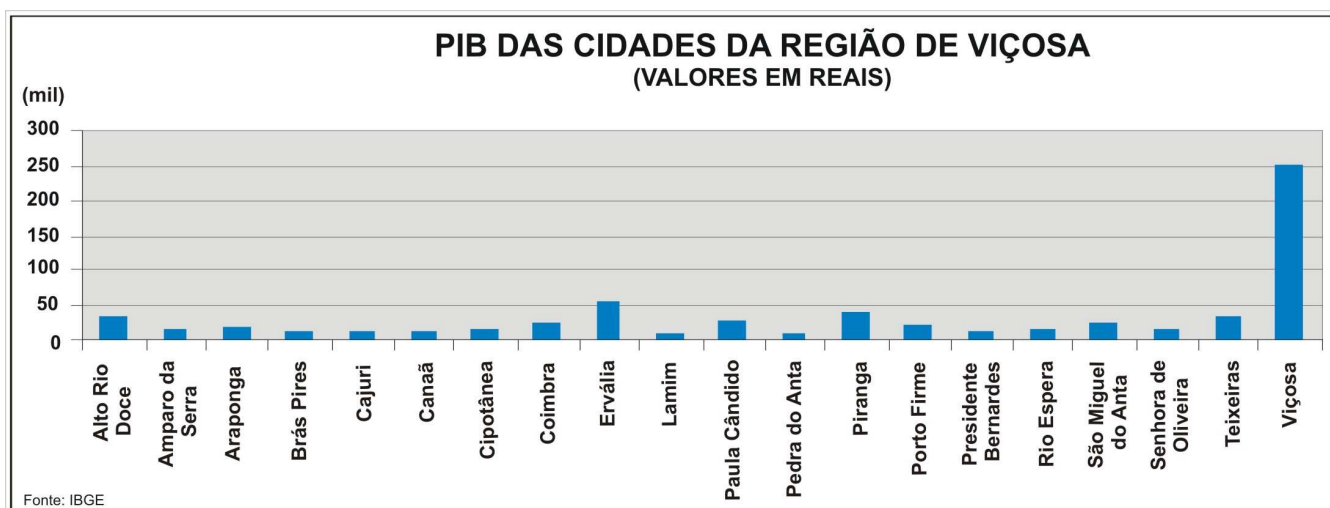


Figura 38: Comparativo do PIB na Microrregião de Viçosa - FONTE: IBGE, 2005

Outra característica comum às três cidades estudadas é que elas apresentam um número importante de equipamentos de comércio e de serviço que atendem uma área também razoável e cuja ação não se restringe apenas aos seus limites urbanos ou municipais. Como vimos, as três cidades se estruturam essencialmente como “*centros de serviços e comércio*”. A partir de agora, vamos analisar duas matrizes, sendo uma de relações externas e uma de hierarquia urbana, ambas contemplando 30 equipamentos ligados essencialmente ao setor terciário, sendo excluídos aqueles ligados às atividades industriais. Uma dessas matrizes foi construída seguindo a metodologia proposta por Amorim Filho (1973 e 1978), realizada nos estudos das cidades de Formiga e de Patos de Minas.

Deve-se citar a existência de uma matriz elaborada pelo IGA, em 1984, que listava 27 equipamentos urbanos, sendo que a cidade de Caratinga possuía 26 deles. Esta matriz torna-se de grande interesse, pois permite avaliar a evolução destes equipamentos num intervalo de aproximadamente 22 anos. Embora existam algumas diferenças entre os equipamentos da primeira matriz com os da segunda, uma análise geral é perfeitamente possível. Esta matriz recebe nome de “*Matriz de*

Relações Externas", e lista 26 "Municípios Atendidos" por estes equipamentos, situados na cidade estudada. Comparando-se uma matriz com a outra, percebe-se que a rede urbana de Caratinga tornou-se mais bem estruturada, e que a influência desta cidade ampliou-se, com seus equipamentos atendendo a um número bem maior de cidades de sua região.

Municípios Atendidos	Equipamentos em Caratinga	Quadro 12: Caratinga – Matriz de Relações Externas – Dados de 1984																												
		SUCAM	ESTAÇÕES DE RADIO (am - fm)	TELEMIG	MOBRAL	IPSEMG	REVENDEDORES DE AUTOMOVEIS	IBC	PNAE	RURALMINAS	DELEGACIA REGIONAL D E ENSINO	IEF	FACULDADES	POLICIA FLORESTAL	AGENCIA RECEITA FEDERAL	EMATER	DELEGACIA SERVIÇO MILITAR	INPS	ADMINISTRAÇÃO FAZENDARIA	IESA	COOPERCANA	COOPERATIVA AGOPECUARIA	POSTO REGIONAL DO MIN. TRABALHO	CAMIG	IBGE	CEMIG	ECT	BANCO DO BRASIL	TOTAL	
Bom Jesus do Galho		x	x	x	x	x	x	x	x		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x	x	25
Inhapim		x	x	x		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x	x		x	x	x		x		x			20
Córrego Novo		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x	x	x	x	x	x	x			x		x					20
Dom Cavati		x	x		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x			x	x		x									16
São João do Oriente		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x				x	x			x						x				15
Ipanema		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x				x	x			x						x				15
Iapu		x	x	x		x	x	x	x	x	x	x	x	x										x						14
Conceição do Ipanema		x	x	x	x		x		x	x		x					x			x										10
Raul Soares		x	x	x		x		x		x		x	x	x								x								10
Pocrane		x	x	x	x	x	x	x			x																			09
Tarumirim		x	x		x	x	x			x	x																			08
Simonesia		x	x	x	x	x															x	x								07
Alvarenga		x	x	x		x	x	x																						06
Sobralia			x			x	x	x	x																					05
São Jose do Mantimento		x	x	x	x													x												05
Engenheiro Caldas			x			x	x	x	x																					05
Fernades Tourinho			x			x	x	x	x																					05
Mutum		x	x	x	x		x																							05
Caputira		x			x	x				x																				04
Manhuaçu		x		x	x								x																	04
Manhumirim		x		x	x							x																		04
São Pedro dos Ferros		x	x	x						x																				04
Presidente Soares		x		x	x																									03
Santana do Manhuaçu		x		x	x																									03
Chalé		x		x	x																									03
Lajinha		x		x	x																									03

Fonte: IGA (Acrescido de Caratinga) Pesquisa Direta. 1987.

4.3 - Caratinga e Sua Rede Urbana

Agora vamos analisar a estruturação atual da rede urbana de Caratinga. Foram listados 30 equipamentos que, evidentemente, não constituem a totalidade dos equipamentos de serviço e de comércio das cidades, mas, sem dúvida, representam uma amostragem significativa deste total. Na primeira matriz, referente à “*hierarquia urbana baseada na distribuição geográfica de equipamentos terciários*”, listamos 30 destes equipamentos que ocorrem nas três cidades estudadas bem como nas cidades de sua rede de influência. Com isto procuramos criar uma hierarquia a partir da presença ou não da existência destes equipamentos, em cada município.

Chama a atenção em primeiro lugar, a importância de Caratinga na região, pois, além de possuir praticamente todos os equipamentos citados (29), está bem distante da segunda Cidade (Inhapim) em números totais (14). Além disso, pode-se observar, por esta matriz, o seguinte:

- A. O predomínio de quatro atividades gerais presentes em todas as cidades da região: serviço da polícia militar, comércio de eletrodomésticos, Companhia de Tratamento de água e das unidades regionais da EMATER.
- B. O elevado número de cidades com instituições de ensino superior, algo impensável anos atrás.

Diante do exposto, algumas considerações gerais podem ser feitas quanto à estruturação de uma hierarquia urbana baseada na distribuição de equipamentos terciários:

- A. a análise do quadro 12 mostra a importância dos equipamentos situados em Caratinga no que se refere ao atendimento regional.
- B. existe um grande desnível hierárquico entre Caratinga e as demais cidades de sua região de influência, ocorrendo um subequipamento de alguns municípios. Entretanto, apesar deste desnível, algumas cidades (como Inhapim, por exemplo), começam a se destacar em termos de serviços e comércio, contribuindo para que possa ocorrer um maior equilíbrio dentro da própria rede urbana; esses dados mostram também as cidades de maior possibilidade de chegarem ao nível de “*Centros Urbanos Emergentes*”.
- C. conforme vimos, as cidades médias se caracterizariam por terem “*aspectos ligados às funções de intermediação dentro da rede urbana*”, sendo que este quadro mostra ser exatamente esta a função desempenhada por Caratinga: de intermediação entre as cidades menores e os grandes centros, ficando isto claro na diferença entre o número de equipamentos existentes em Caratinga e na região por ela servida.

Municípios Em que os equipamentos listados estão presentes	Quadro 13: Caratinga – Matriz de hierarquia urbana baseada na distribuição geográfica de equipamentos terciários – Data 2006																															
	POLÍCIA MILITAR	COM. DE ELETRODOMESTICOS	COPASA	UNIDADE S REGIONAIS DA EMATER	HOTÉIS	ASSIST. TÉCNICA AGRICOLA	COOPERATIVA AGROPEC.	OTICAS	SIND. RURAL DE CARATINGA	ENSINO SUPERIOR	JORNAIS	COM. DE MAT. DE CONSTRUÇÃO	CONCESSI. DE AUTOMOVEIS	AGÊNCIA DE AUTO. SEMI NOVOS	CÂMARA DE DIRIGENTES LOJISTAS	Ag. INSS	COM. DE MÁQUINAS AGRICOLAS	JUNTA DE SERVIÇO. MILITAR	RECEITA FEDERAL	OAB	CRM	CREA	IBGE	POLÍCIA FLORESTAL	AG. DO IPSEMG	CEASA	ASSOCIAÇÃO MÉDICA	CEMIG	IEF	TOTAL		
Caratinga	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	29		
Inhapim	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X			X	X	X															14	
Santa Bárbara do Leste	X	X	X	X	X	X		X	X		X	X	X	X			X														13	
Iapu	X	X	X	X	X	X	X	X	X		X	X		X																	12	
Bom Jesus do Galho	X	X	X	X	X	X	X		X	X		X						X													11	
Ipaba	X	X	X	X	X	X		X	X				X		X																	10
Santa Rita de Minas	X	X	X	X	X	X		X	X		X		X																			10
Ubaporanga	X	X	X	X	X	X	X	X		X																						09
Tarumirim	X	X	X	X	X	X	X			X																						08
Imbé de Minas	X	X	X	X	X	X	X																									07
São João Do Oriente	X	X	X	X	X	X						X																				07
Bugre	X	X	X	X	X	X																										06
Dom Cavati	X	X	X	X	X																											05
Córrego Novo	X	X	X	X			X																									05
Entre Folhas	X	X	X	X	X																											05
Vargem Alegre	X	X	X	X	X																											05
Piedade de Caratinga	X	X	X	X																												04
São Domingos das Dores	X	X	X	X																												04
São Sebastião do Anta	X	X	X	X																												04
Pingo D’agua	X	X	X	X																												04

Fonte Plano de Desenvolvimento Sustentável – Agência 21 da Bacia Hidrográfica do Rio Caratinga 2004. 166 p. Censo 2002 – Censo Agropecuário 1996 – IBGE. Levantamento do autor.

A partir de agora, vamos analisar a “*matriz de relações externas*”, ou seja, uma matriz formada por equipamentos existentes em Caratinga que atendem aos municípios de sua área de influência. Uma análise do quadro mostra um importante número de equipamentos presentes em Caratinga e cuja área de atuação não se restringe somente ao limite municipal de Caratinga, influenciando vários municípios da região. Esta matriz, diferentemente da anterior, volta-se para as relações externas de Caratinga. Chama a atenção também, além do fator quantitativo observado, a variedade de equipamentos que atendem à região, indo desde o ensino superior, que atende a toda a rede estudada, passando pelos equipamentos ligados à venda de máquinas e assistência técnica agrícola, até os órgãos estaduais e federais. Cabe aqui, a mesma afirmação feita por Amorim Filho para a cidade de Patos de Minas, dizendo que “*uma das características das cidades médias é a de apresentar condições de exercer ação dinamizadora sobre o espaço rural que as envolve*” (AMORIM FILHO, 1978, p. 78).

Deve-se levar em conta que Caratinga sempre exerceu considerável influência na região, sendo que antes da criação das cidades do Vale do Aço, era a cidade que mais se destacava nesta vasta área. Assim, vários destes equipamentos foram criados e consolidados já nos anos 1950, 1960, 1970, quando a primazia de Caratinga era enorme na região. Poucos são os equipamentos que não datam desta época. O gráfico abaixo mostra esta realidade de forma aproximada:

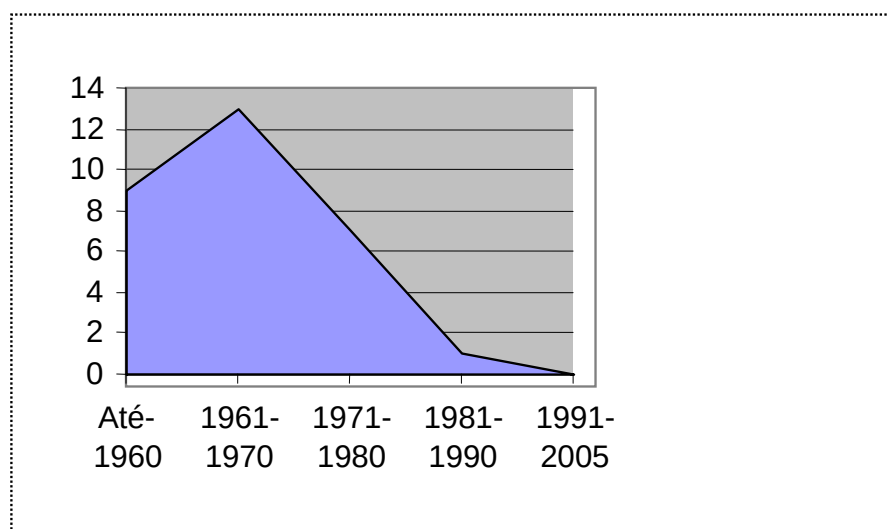


Figura 39: Data aproximada da criação dos equipamentos de relações externas

Fonte: Pesquisa de campo

Percebe-se pela figura acima, que a criação da maioria dos equipamentos ocorreu antes da década de oitenta. Isto se explica pelo fato de que, até então, Caratinga polarizava uma área regional bastante ampla. Esta situação revela uma redução no ritmo de seu crescimento, principalmente após a criação das siderúrgicas no Vale do Aço, a Usiminas e a Acesita, que atraíram para as cidades da atual RMVA um enorme número de pessoas, tornando-se esta o novo pólo geoeconômico da região.

Deve-se ressaltar, contudo, que certo número destes mesmos equipamentos foi criado nos últimos anos, com uma qualidade muito maior que os tradicionais. Assim, por exemplo, os jornais e as óticas criadas recentemente possuem uma sofisticação tecnológica muito maior. Um papel especial, no caso de Caratinga, é exercido pelo ensino superior em vasta região.

Estes equipamentos possuem, como vimos, uma ação extra-local a partir de Caratinga, seguindo uma ordem determinada pela proximidade ou pela facilidade de

acesso destes municípios. Com efeito, as cidades de Santa Rita de Minas, Vargem Alegre, Entre Folhas, Ubaporanga, dentro outras, que sofrem notável influência dos equipamentos presentes em Caratinga, estão entre as mais próximas e com rodovias em boas condições de circulação. Por outro lado, Ipaba, Tarumirim e Bugre estão entre os mais distantes.

Amorim Filho, em estudo similar nas cidades de Patos de Minas e de Formiga, afirmou que preferia a expressão, “*espaço de relações*”, que outras, até mais consagradas tais como, “*espaço de polarização*” ou “*espaço de dominação*”. Esta afirmação é pertinente também para o caso de Caratinga, pois algumas destas cidades e/ou municípios próximos possuem relações, não só de dependência, como também de complementaridade com Caratinga.

Algumas considerações ainda devem ser feitas sobre as relações externas de Caratinga. Em primeiro lugar, chama a atenção o fato de que, embora existam vários centros com hierarquização superior que mantêm importantes relações com Caratinga, a maior parte dos estudos realizados aponta para Belo Horizonte como aquele com o qual as relações são mais intensas. Em seu nível regional, estas relações são ao mesmo tempo, bastante intensas e complexas. Caratinga apresenta um número importante de equipamentos urbanos, cuja ação alcança vários municípios da região. A partir de agora estudaremos como se estrutura a rede urbana de Manhuaçu, sob os mesmo aspectos estudados em Caratinga.

Municípios Servidos	Quadro 14: Caratinga – Matriz de Relações Externas - Equipamentos sediados em Caratinga – Data 2006																															
	ENSINO SUPERIOR	RECEITA FEDERAL	AG. DA JUNTA DE SERVIÇO. MILITAR	IEF	OAB	CRM	CREA	AG. DO IPSEMG	CEASA	AG. INSS	OTICAS	CEMIG	IBGE	COM. DE MÁQUINAS AGRICOLAS	POLICIA MILITAR	JORNAIS	COOPERATIVA AGROPEC.	ASSOCIAÇÃO MÉDICA	ASSIST. TÉCNICA AGRICOLA	COM. DE ELETRODOMESTICOS	POLÍCIA FLORESTAL	COM. DE MAT. DE CONSTRUÇÃO	CONCESSI. DE AUTOMOVEIS	AGÊNCIA DE AUTO. SEMI NOVOS	HÓTEIS	CÂMARA DE DIRIGENTES LOJISTAS	SIND. RURAL DE CARATINGA	UNIDADE S REGIONAIS DA EMATER	COPASA	TOTAL		
Caratinga	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	29	
Santa Rita de Minas	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	29
Vargem Alegre	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X				27
Entre Folhas	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X				27
Ubaporanga	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X				27
Imbé de Minas	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X				27
Piedade de Caratinga	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		X	X	X	X	X	X	X	X				26
São Domingos das Dores	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		X	X		X	X					25
Bom Jesus do Galho	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X								24
Santa Bárbara do Leste	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X			x				24
Inhapim	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		X						24
Dom Cavati	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X			X							23
São Sebastião do Anta	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X			X	X	X	X							23
Iapu	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X				X	X	X	X									20
São João do Oriente	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X													19
Córrego Novo	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X			X	X	X						X							18
Pingo D’água	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X						X				X								16
Bugre	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X																		14
Tarumirim	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X									X											13
Ipaba	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X																					11

Fonte Plano de Desenvolvimento Sustentável – Agência 21 da Bacia Hidrográfica do Rio Caratinga 2004. 166 p. Censo 2002 – Censo Agropecuário 1996 – IBGE.
Levantamento do autor.

4.4- Manhuaçu e Sua Rede Urbana

Manhuaçu possui uma hierarquia urbana bastante similar à de Caratinga. A mesma distância no número de equipamentos entre a sede da micro-região e a segunda colocada se verifica aqui também. Manhuaçu apresenta 28 dos 30 equipamentos, enquanto Manhumirim e Matipó apresentam apenas 15. Merece destaque, aparecendo em quase todas as cidades os seguintes equipamentos: Polícia Militar (que aparece em todas as cidades), Assistência Técnica Agrícola (que só não aparece na cidade de Pedra Bonita) e o Sindicato dos Trabalhadores Rurais (que não aparece em apenas três cidades). Merecem destaque também serviços ligados ao comércio de eletrodomésticos e de material de construção. Aqui, ao contrario da micro-região de Caratinga, poucas cidades (apenas 4) possuem cursos superiores.

As conclusões são, portanto, bastante parecidas com aquelas feitas para a cidade de Caratinga, a saber:

- A. A confirmação de Manhuaçu como importante cidade média na região.
- B. Manhuaçu exerce, como Caratinga, importante função de intermediação dentro de sua rede urbana, tendo de um lado as pequenas cidades e de outro as grandes cidades, tais como Belo Horizonte, Rio de Janeiro e Juiz de Fora.

O quadro referente à “*matriz de relações externas*”, apresenta os municípios servidos por equipamentos existentes em Manhuaçu. As considerações são, de novo, bastante parecidas com as de Caratinga. Pela matriz, pode-se observar a influência de Manhuaçu, cujos equipamentos possuem uma área de abrangência muito grande. Também em Manhuaçu chama a atenção a quantidade e a variedade de equipamentos existentes.

Manhuaçu, talvez até mais que Caratinga, pode se tornar cada vez mais um verdadeiro pólo regional. Isso por que Caratinga sofre uma inibição geo-estratégica por parte do Vale do Aço, enquanto Manhuaçu está ligada a uma área extensa na qual pode exercer sua influência, sem competidores importantes. Mas, aqui também deve-se ressaltar o fato de que, do ponto de vista dos municípios envolvidos, estas relações nem sempre são de dependência, mas também de complementaridade com Manhuaçu.

Em Manhuaçu, nota-se uma diferença e duas semelhanças em relação ao que foi estudado em Caratinga. A semelhança é que, como na matriz referente a distribuição geográfica de equipamentos terciários, nota-se uma grande disparidade entre as cidades pólos (Caratinga e Manhuaçu com 29 e 28 equipamentos respectivamente) em relação aos municípios seguintes (Inhapim com 14 e Manhumirim e Matipó com 15). Nota-se igualmente um número grande de municípios com menos de 07 equipamentos (11 para a região de Caratinga e 9 para a de Manhuaçu).

A diferença é que determinados equipamentos (tais como OAB, CRM, CREA, IBGE etc) não se encontram em nenhum dos municípios da área de influência de Caratinga. Já na região de Manhuaçu, embora eles ainda sejam raros, existe uma distribuição mais equitativa destes equipamentos.

Nas duas matrizes, ocorre um fenômeno parecido, ou seja, a presença de alguns centros menores que se destacam e que, provavelmente, se tornarão centros médios num futuro de médio prazo. Na região de Caratinga, destaca-se Inhapim e em Manhuaçu a cidade de Manhumirim.

Quanto à matriz de relações externas, tanto a de Caratinga quanto a de Manhuaçu mostram um desenho final semelhante. Aqui, percebe-se um maior alcance dos equipamentos de Caratinga, sendo que dois equipamentos de serviços (EMATER e

COPASA) atendem apenas a um município além de Caratinga, (Santa Rita de Minas). Em Manhuaçu, existem 4 equipamentos (SAAE, Associação dos Aposentados, Floriculturas e CRM) que atendem apenas a cidade sede. Veremos agora a situação na região de Viçosa e como se dá a distribuição geográfica desses equipamentos em sua micro-região.

Municípios Em que os equipamentos listados estão presentes	Quadro 15: Manhuaçu – Matriz de hierarquia urbana baseada na distribuição geográfica de equipamentos terciários – Data 2006																														
	POLÍCIA MILITAR	ASSIST. TÉCNICA AGRÍCOLA.	SIND. TRABALHADORES RURAIS	COM. DE ELETRODOMESTICOS	FLORICULTURAS	COM. MATERIAIS DE CONSTRUÇÃO	Sindicato ruralista	ÓTICAS	HOTÉIS	SAAE	AG.CIA DE AUTO. SEMI NOVOS	CATAGUASES	OAB	CONCESSI. DE AUTOMOVEIS	ENSINO SUPERIOR	INSS	COM. MAQUINAS AGRÍCOLAS	COMARCA	IEF	POLÍCIA FLORESTAL	JORNAIS	CREA	COOPERATIVA AGROPECUÁRIA	AG. DO IPSEMG	IBGE	ASSOCIAÇÃO MÉDICA	ASS. DOS APODSENTADOS	RECEITA FEDERAL	AG. RECRUTAMENTO MILITAR	CRM	TOTAL
Manhuaçu	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		X	X	X	X	X	X		27
Manhumirim	X	X	X	X	X	X	X	X	X		X	X		X	X		X	X													15
Matipó	X	X	X	X	X	X	X	X	X		X	X	X	X	X	X															15
Abre Campo	X	X	X	X	X	X	X		X	X	X		X					X					X								13
Lajinha	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		X				X														13
Caparão	X	X		X	X	X	X	X	X		X								X		X										10
Santana do Mnhuaçu	X	X	X	X	X		X	X	X	X		X																			09
Alto caparão	X	X		X	X	X		X	X											X											08
Alto jequitibá	X	X	X	X	X	X	X	X													X										08
Martins Soares	X	X	X	X		X		X		X			X																		08
Simonesia	X	X	X	X	X					X		X				X															08
Santa Margarida	X	X	X	X		X	X					X																			07
São João do Manhuaçu	X	X	X	X	X					X		X																			07
Caputira	X	X	X	X	X	X	X																								06
Chalé	X	X	X		X	X	X																								06
Durandé	X	X	X		X	X																									05
Luisburgo	X	X	X	X			X																								05
Pedra Bonita	X		X			X								X																	04
Reduto	X	X								X					X																04
São José do Mantimento	X	X	X		X																										04

Fonte Censo 2002 – Censo Agropecuário 1996 – IBGE. Levantamento do autor

Municípios Servidos	Quadro 16: Manhuaçu – Matriz de Relações Externas - Equipamentos sediados em Manhuaçu – Data 2006																										TOTAL						
	ENSINO SUPERIOR	RECEITA FEDERAL	AG. RECRUTAMENTO MILITAR	POLÍCIA MILITAR	COM. DE ELETRODOMESTICOS	JORNAIS	CREA	IBGE	AG. DO IPSEMG	POLÍCIA FLORESTAL	OTICAS	IEF	OAB	ASSISTENCIA TEC. AGRÍCOLA	COM. MAQUINAS AGRICOLAS	ASSIST. TECNICA AGRÍCOLA	CATAGUASES	ASSOCIAÇÃO MÉDICA	INSS	CONCESSI. DE AUTOMOVEIS	HOTEIS	AG. AUTOMOVEIS SEMINOVOS	COMARCA	COM. MATERIAL CONSTRUÇÃO	SIND. TRABALHADORES	SIND. RURALISTAS		SAAE	ASSO. APOSENTADOS	FLORICULTURAS	CRM		
Manhuaçu	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	30		
Reduto	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X					26	
Luisburgo	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X					26	
Santana do Manhuaçu	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X						25	
Martins Soares	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		X					24	
Simonesia	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X						25
Santa Margarida	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X						25
São João do Manhuaçu	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X							25
São José do Mantimento	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X							25
Matipó	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X			X	X	X		X	X	X	X	X	X	X	X							22
Caputira	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X			X	X		X	X	X	X	X	X	X	X	X							22
Alto jequitibá	X	X	X	X	X	X	X		X	X	X	X	X		X	X		X	X	X	X	X	X	X	X								22
Chalé	X	X	X	X		X	X	X	X	X	X	X			X	X		X	X	X		X	X	X									19
Caparaó	X	X	X	X		X	X	X	X	X	X	X	X		X	X		X	X	X		X	X										19
Durandé	X	X	X	X		X	X	X	X	X	X	X			X	X	X	X	X	X		X	X										19
Pedra Bonita	X	X	X	X	X	X	X		X	X	X				X		X	X	X	X		X	X										18
Lajinha	X	X	X	X		X	X	X	X	X	X	X		X	X	X	X		X	X		X											18
Alto caparaão	X	X	X	X		X	X		X	X		X	X		X	X		X	X	X	X	X	X										18
Manhumirim	X	X	X	X		X	X	X	X	X		X		X	X		X	X	X			X											16
Abre Campo	X		X	X		X			X	X	X	X		X	X			X	X														13

Fonte Censo 2002 – Censo Agropecuário 1996 – IBGE. Levantamento do autor.

4.5- Viçosa e Rede Urbana

Viçosa possui, como Manhuaçu, uma hierarquia urbana bastante similar à de Caratinga. A mesma distância no número de equipamentos entre a sede da micro-região e a segunda colocada se verifica aqui também. No caso de Viçosa esta distância é ainda maior que a observada para Caratinga e Manhuaçu. Este fato reforça a idéia de que a rede urbana de Viçosa é mais incipiente que aquelas de Manhuaçu e Caratinga.

Comparada com Caratinga e Manhuaçu, Viçosa possui, quanto à hierarquia urbana baseada na distribuição geográfica de equipamentos terciários, uma situação similar às outras duas cidades. Como Caratinga, possui 14 equipamentos que não atendem nenhum outro município (Caratinga possui 11 e Manhuaçu apenas 6). Por outro lado, verifica-se também na cidade de Viçosa a mesma importância em sua micro-região, quando se trata da dependência que estes municípios possuem dos equipamentos sediados na mais importante cidade da região. Deve-se salientar a importância da Universidade Federal de Viçosa, polarizando também uma área que vai muito além da região de influência direta da cidade. Pode-se, entretanto, afirmar que este estudo reforça a importância de Viçosa como cidade média de sua região, principalmente em função da precária distribuição regional dos equipamentos de serviços e de comércio.

No entanto, chama a atenção o fato de que, em Viçosa a distância entre o número de equipamentos que ela possui (29) e os do segundo colocado (8) é muito maior que a mesma relação de Caratinga (29 para 14) e de Manhuaçu (27 para 15), o

que mostra que, ao contrário daquelas cidades, nota-se uma certa dificuldade, até o momento, para o desenvolvimento de possíveis centros emergentes.

Quanto à matriz de relações externas, levando-se em conta os equipamentos sediados em Viçosa, e que atendem à sua microrregião, a realidade é bastante similar às das outras cidades estudadas. Como nas outras cidades, seus equipamentos atendem a quase toda região, destacando-se o ensino superior. Mas, evidentemente no caso da Universidade Federal de Viçosa, o espaço de recrutamento de estudantes é muito maior do que aquele coberto por instituições de ensino superior das duas outras cidades médias.

Municípios Servidos	Quadro 17: Viçosa – Matriz de hierarquia urbana baseada na distribuição geográfica de equipamentos terciários																															
	POLÍCIA MILITAR	COM. DE ELETRODOMESTICOS	COM. DE MAT. DE CONSTRUÇ	ASSIST. TÉCNICA AGRICOLA	EMATER	JORNAIS	OTICAS	COM. DE PRODUTOS AGRICOLAS	POLÍCIA FLORESTAL	SIND. PRODUTORES RURAIS	HOTÉIS	BUFFETS	FLORICULTURAS	SAAE	CONCESSI. DE AUTOMOVEIS	AG. DE RECRUT. MILITAR	CEMIG	COOPERATIVA MISTA AGROPEC.	ASSOCIAÇÃO MÉDICA	AG. DO IPSEMG	ENSINO SUPERIOR	IBGE	CREA	INSS	EPAMIG	IMA	IEF	OAB	CRM	RECEITA FEDERAL	TOTAL	
Viçosa	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		29	
Ervália	X	X	X			X	X	X		X		X																				8
Paula Cândido	X	X	X	X	X	x		X			X																					8
Porto Firme	X	X	X	X	X	X	X	X																								8
Teixeiras	X	X	X	X	X		X				X	X																				8
Canaã	X	X	X	X	X			X							X																	7
Lamim	X	X	X	X	X	X		X						X																		7
São Miguel do Anta	X	X	X	X	X			X	X																							6
Senhora de Oliveira	X	X	X	X	X		X						X																			6
Cajuri	X		X	X	X			X			X																					6
Piranga	X	X	X	X	X																											6
Coimbra	X	X		X	X					X																						5
Pedra do Anta	X	X	X	X	X																											5
Presidente Bernardes	X	X	X																													3
Rio Espera	X	X	X																													3
Alto Rio Doce	X								X																							2
Amparo da Serra	X								X																							2
Araponga	X	X																														2
Braz Pires	X		X																													2
Cipotanea	X		X																													2

Fonte Censo 2002 – Censo Agropecuário 1996 – IBGE. Levantamento do autor.

Algumas observações mais gerais devem ser feitas para se concluir esta parte do estudo. Como se pode observar pelas matrizes, e como já foi citado acima, estas cidades apresentam um número significativo de equipamentos cuja ação se expande além de seus limites urbanos ou aos de seus municípios. Estes equipamentos atuam com alcance e intensidades diferentes pelas respectivas áreas de influência, mostrando uma realidade comum às três cidades, a saber, o seu efeito polarizador e a confirmação de Caratinga, Manhuaçu e Viçosa como importantes cidades médias.

Amorim Filho, em seu estudo sobre Patos de Minas chamou a atenção para o fato de que mais de 50% dos equipamentos de ação externa considerados resultaram de iniciativas locais o que, segundo ele, era um dado fundamental para a definição de cidades médias. Isso porque, *“demonstrava uma relativa autonomia da cidade em relação aos centros de decisão de nível superior”* (AMORIM FILHO, 1978, p. 78). Todas as três cidades estudadas apresentavam, também, mais da metade de seus equipamentos como sendo de iniciativas locais.

Evidentemente, a ação extra-local destes equipamentos não é homogênea, variando em função de suas intensidades de atuação e de seu poder de alcance, principalmente no que se refere ao espaço e a população que cada um deles abrange (AMORIM FILHO, 1978). Assim, os espaços das relações externas de Caratinga e Manhuaçu mostram uma configuração similar, enquanto Viçosa apresenta um espaço de relações ainda pequeno para alguns equipamentos e muito extenso para outros, como a UFV. Isso pode ser comprovado pela análise dos números de municípios servidos pelos equipamentos existentes nas cidades pólos. Na região de Caratinga, das vinte cidades de sua área de influência, 14

delas eram atendidas por mais de 20 equipamentos nela sediados. Em Manhuaçu, para o mesmo número de cidades de sua área de influência, 12 eram atendidas por mais de 20 equipamentos. Já em Viçosa, para o mesmo número de cidades de sua área de influência (20), apenas 9 eram atendidas por mais de 20 equipamentos. Por outro lado, quando se leva em consideração o número de cidades atendidas por menos de 5 equipamentos, Caratinga e Manhuaçu não possuem nenhuma cidade nesta situação, enquanto em Viçosa, 5 dos vinte municípios se enquadram nesta categoria. Pode-se notar, portanto, que a rede de relações externas de Caratinga e Manhuaçu, mostram-se bastante consolidadas, quando comparadas com a de Viçosa.

A partir de agora, iremos analisar o espaço intra-urbano de Caratinga, Manhuaçu e Viçosa, demonstrando a grande dependência que existe entre o relacionamento externo destes organismos e sua estruturação interna. Como estas cidades possuem espaços de relações externas já relativamente consolidados, elas apresentam, como era de se esperar, os reflexos em sua estruturação interna.

5 – O Espaço Intra-urbano: Caratinga, Manhuaçu e Viçosa

Neste tópico destacaremos a cidade e seu espaço intra-urbano, analisando como, através da dinâmica do tecido urbano e sua relação com o sítio, se estabeleceram as divisões morfológico-funcionais, a partir de um modelo teórico proposto por Amorim Filho. No início deste trabalho, já analisamos as características do sítio urbano, da cidade de Caratinga, objeto maior desta pesquisa. Entretanto, como o referido modelo se constitui em um elemento de fundamental importância para se estudar a dinâmica do tecido urbano, voltaremos a tecer algumas considerações sobre o mesmo, acrescentando agora as referências feitas também a Manhuaçu e a Viçosa.

Amorim Filho (2005) preocupado com a criação de *“um modelo de zoneamento morfológico-funcional do espaço intra-urbano das cidades médias de Minas Gerais”*, propõe a *“formulação de um modelo geocartográfico para as cidades médias mineiras”*. Neste trabalho, de *“caráter essencialmente epistemológico”*, o autor busca *“discutir os fundamentos e as principais características do modelo de zoneamento morfológico-funcional representativo das cidades médias de Minas Gerais”*. Este zoneamento morfológico-funcional pode também ser usado como critério de identificação das cidades médias, hoje tema de interesse acadêmico, social, econômico e político.

Deve-se ressaltar que os estudos envolvendo os aspectos morfológicos do tecido urbano, com seus padrões fisionômicos, considerados em suas conotações mais abrangentes, têm sido pouco contemplados na maior parte dos estudos tanto

sobre a geografia urbana em geral, quanto sobre as cidades médias em particular. Assim, uma proposta que procura formular um modelo geocartográfico do zoneamento morfológico-funcional para as cidades médias de Minas Gerais reveste-se de importância para todos os interessados nos estudos envolvendo a Geografia Urbana. Nesta parte final do trabalho, procuraremos aplicar este modelo às cidades de Caratinga, Manhuaçu e Viçosa.

Amorim Filho, ao elaborar um histórico sobre a evolução dos estudos sobre zoneamento morfológico-funcional intra-urbano, parte dos modelos propostos pelas escolas americana e francesa, até tentar identificar padrões morfológico-funcionais nas cidades médias mineiras. Estas cidades médias mineiras, embora numerosas e típicas, apresentam um zoneamento morfológico-funcional muito complexo. O referido autor, como vimos, listou em 1976, sete critérios gerais para se caracterizar, identificar e classificar as cidades médias. Entre estes critérios estava o da *“estrutura morfológica interna”*, que, era o menos contemplado nas pesquisas realizadas pelos geógrafos urbanos e/ou arquitetos urbanos. Assim, o autor propõe, a partir de estudos realizados desde a década de 70, que existe para as cidades médias de Minas Gerais um *“padrão morfológico-funcional”*, apesar das diferenças resultantes dos respectivos sítios urbanos e da localização em regiões mais ou menos desenvolvidas.

O objetivo desta parte de nosso estudo consiste na aplicação deste modelo às cidades de Caratinga, Viçosa e Manhuaçu, localizados na porção oriental de Minas Gerais. De início, algumas definições são necessárias. Termo comum para os geógrafos, a pesquisa da *“morfologia urbana”*, pode ser definida como sendo *“o estudo analítico da produção e modificação da forma urbana no tempo”*,

preocupando-se com o *“tecido urbano e seus elementos construídos, formados através de sua evolução, transformações, inter-relações e dos processos sociais que o geraram”* (DEL RIO, 1990, p. 71). Deve-se acrescentar a esta definição, as interações do tecido urbano com outros aspectos, tais como o sítio, por exemplo. Uma preocupação do presente trabalho será identificar os aspectos morfológicos do tecido urbano das cidades estudadas, identificando suas funções, suas paisagens urbanas e seus padrões fisionômicos.

5.1 - O Zoneamento Morfológico-Funcional do Espaço Intra-Urbano de uma cidade média: Caratinga - MG

Conforme vimos no início deste texto, a cidade de Caratinga localiza-se num sítio desfavorável ao seu desenvolvimento. Em estudos regionais, aplicados aqui à cidade de Caratinga, Aziz Ab'Saber classifica este domínio como um meio físico complexo e difícil em relação às ações antrópicas. Assim, a morfogênese urbana está intimamente ligada às dificuldades da expansão do tecido urbano em quase todas as direções. Como a cidade de Caratinga seguiu o padrão das cidades brasileiras, de crescer quase sem planejamento, seu tecido urbano se expande, acompanhando, ora o rio, ora a linha férrea, ora a rodovia, gerando muitas discontinuidades, cujo resultado é um emaranhado de ruas e equipamentos urbanos que registram as várias etapas de sua história. Trabalhada pelo tempo e espacialmente situada, *“a forma da cidade é sempre a forma de um*

tempo da cidade, e existem muitos tempos na forma da cidade” (ROSSI, 2001, p. 57). Segundo Kevin Lynch, a cidade é uma construção no espaço, mas uma construção em grande escala, algo apenas perceptível no decurso de longos períodos de tempo.

Desta maneira, o traçado urbano teve que se adaptar a um meio físico acidentado e a algumas vicissitudes históricas, tornando-se o resumo da história da própria cidade. E como parece ser a regra, “*o primeiro obstáculo provém da água*” (BEAUJEU-GARNIER, 1997, p. 99), pois é próximo ao rio que surgem as primeiras moradias e o primeiro centro de Caratinga. Assim, o tecido urbano ainda incipiente, se desenvolve a partir do rio em direção a duas vias principais e diagonais que praticamente definem o traçado urbano da cidade. Partindo do rio e ocupando a planície fluvial, as ruas com seus contornos sinuosos e encravadas no sítio montanhoso, dão origem à morfologia urbana, ainda típica de uma cidade pequena do interior de Minas Gerais.

Amorim Filho (2005) faz uma diferenciação entre os padrões morfológico-funcionais observados nas pequenas cidades e aqueles observados nas cidades médias de Minas Gerais. Caratinga, em sua evolução urbana ao longo dos anos, atesta a pertinência destes dois modelos. O cartograma a seguir data de 1939 e mostra a cidade de Caratinga, inclusive com seu autor tendo identificado um “Perímetro Urbano” e um “*Perímetro Suburbano*”. A morfologia ali representada coincide com a descrição de Amorim Filho para as cidades pequenas de Minas Gerais. A função residencial é predominante neste tecido urbano, “*à exceção de uma ou duas praças e algumas poucas ruas, onde se localizam algumas casas*

comerciais, uma igreja e certos equipamentos de serviços indispensáveis" (AMORIM FILHO, 2005, p. 56), tais como alguns equipamentos de administração (prefeitura, câmara de vereadores, fórum, etc.), a delegacia de polícia, alguns equipamentos de lazer, e uns poucos restaurantes ou hotéis modestos, etc. Assim se constitui a área central das pequenas cidades e, especificamente, na Caratinga do final da década de 1930.

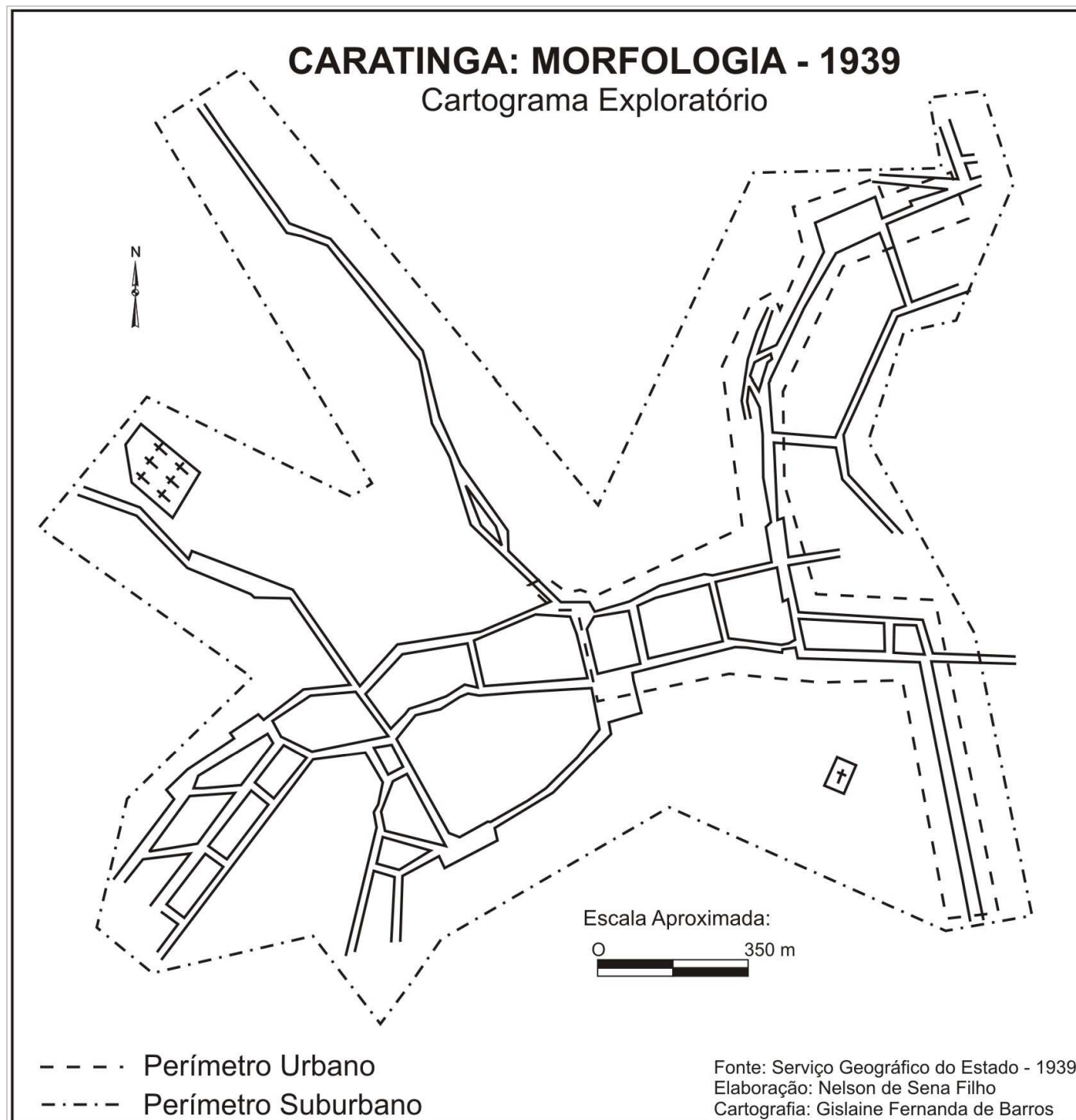


Figura 40: Morfologia de Caratinga, em 1939.

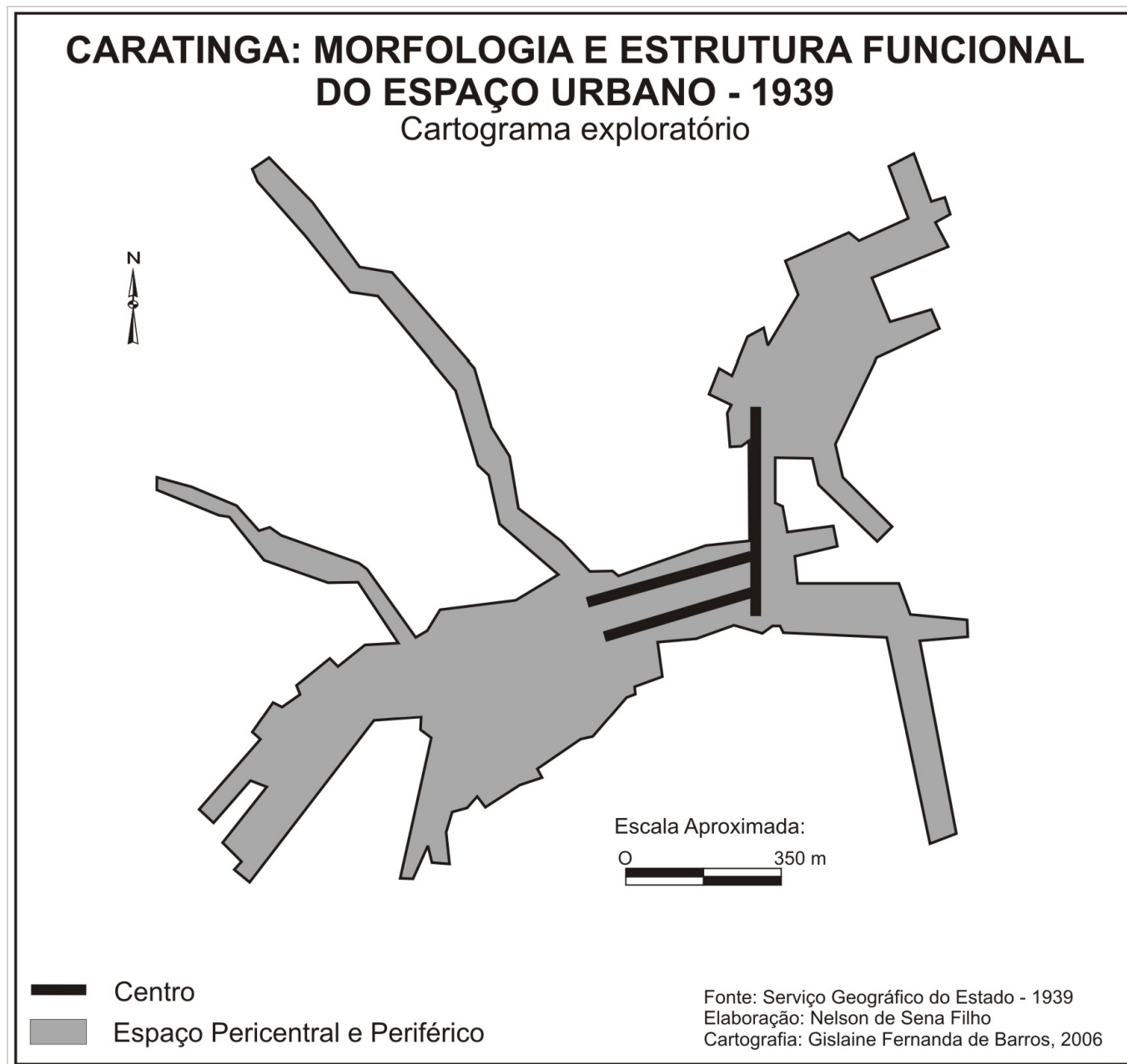


Figura 41: Caratinga 1939 - Morfologia e Estrutura Funcional do Espaço Urbano

Ainda segundo Amorim Filho, *“praticamente, não há uma zona pericentral”*, pois em seu tecido urbano ainda incipiente *“o espaço pericentral e o periférico formam uma só zona, que envolve o pequeno centro e, igualmente sem muita transição, já fazem o contato com o mundo rural”* (AMORIM FILHO, 2005, p, 57). Esta definição se encaixa perfeitamente na descrição morfológico-funcional de Caratinga que, em 1939, tinha todas as características de uma cidade pequena. Concluindo, nestas pequenas cidades mineiras não se pode falar de uma zona peri-urbana, com a presença de habitat urbano (casas de campo, por exemplo), uma vez que a transição entre a periferia urbana e a zona rural se faz de maneira abrupta.

Vamos caracterizar agora cada uma das áreas em seus níveis da hierarquia urbana propostas por Amorim Filho para o zoneamento morfológico-funcional das cidades Médias.

Como não poderia deixar de ser, iremos iniciar nossa análise pela área central da cidade de Caratinga. Nas fotografias seguintes, vemos esta área em seus primórdios. A primeira delas, talvez uma das primeiras da então recente cidade. O centro urbano representado se assemelha à descrição de Amorim Filho para as cidades pequenas de Minas Gerais: a função residencial é predominante no tecido urbano, *“à exceção de uma ou duas praças e algumas poucas ruas, onde se localizam algumas casas comerciais, uma igreja e certos equipamentos de serviços indispensáveis”* (AMORIM FILHO, 2005. p. 44). A foto seguinte também mostra esta realidade descrita acima, sendo que, nesta praça e na rua transversal localiza-se o centro que estamos estudando.

Como acontece sempre, o “*centro*” de uma cidade se diferencia desde a sua origem, das demais partes, sobretudo por causa de espaço público de que dispõe, sendo muito freqüente, nas cidades médias mineiras, a existência de uma ou duas praças e uma igreja. Evidentemente, neste primeiro momento a função residencial é predominante. Deve-se ressaltar que, o que é denominado de centro da cidade é este núcleo aglomerativo, que possui também um caráter simbólico, sendo, como afirma Soja, “*um local primordial para o controle social, a administração política e a codificação cultural*” (SOJA, 1993, p. 284). Assim, podemos tomar o centro de Caratinga como “*janela paradigmática*” (tomando emprestado a expressão de Soja) das principais transformações ocorridas na cidade. Desta forma, a paisagem acima descrita representa uma cidade pequena, com seus equipamentos urbanos ainda incipientes e com uma presença marcante do rural na vida da cidade.



Figura 42: Centro da cidade de Caratinga, destacando a Praça da Matriz e suas ruas principais, nos anos 1920.

Fonte: Foto cedida do arquivo do NUDOC – Núcleo de Documentação e Estudos Históricos “Padre Othon Loures”, do Centro Universitário de Caratinga – UNEC.



Figura 43: Vista parcial do centro da cidade de Caratinga, destacando-se a Praça Getúlio Vargas, nos anos 1940.

Fonte: Foto cedida do arquivo do NUDOC – Núcleo de Documentação e Estudos Históricos “Padre Othon Loures”, do Centro Universitário de Caratinga – UNEC.

Quando se compara a morfologia urbana de Caratinga de 1939 com a de 2005, o contraste é evidentemente grande e corresponde à própria passagem conceitual, elaborada por Amorim Filho, das pequenas cidades para as cidades médias. Em Caratinga, pode-se confirmar a frase de Beaujeu-Garnier, segundo a qual, o traçado de uma cidade é o resumo de sua história, pois, mesmo observando a complexidade do tecido urbano atual, ele ainda guarda marcas de seu traçado inicial. Assim, a zona central, embora guarde grande semelhança com a original (ver mapas das figuras 40 e 41), forma agora uma “*unidade funcional e paisagística*”, que, segundo Amorim Filho, “*comanda a maior parte da vida de relações da cidade, do município e de um considerável espaço regional*” (AMORIM FILHO, 2005, p. 57).

Atualmente esta zona central concentra comércios e serviços raros, além da maior parte das instituições públicas municipais, estaduais e federais, o que traz como consequência um bom número de equipamentos terciários “*de grande poder polarizador*”, em um espaço geograficamente pequeno. Com isso, há aí uma grande movimentação de pessoas e veículos na maior parte do dia, sendo que, por uma particularidade de Caratinga, nas segundas-feiras este movimento é maior ainda. Isso ocorre por causa de uma tradicional missa realizada neste dia no santuário católico local.

Ainda segundo a proposta teórica de Amorim Filho, nesta área central a função residencial não é predominante, embora esteja presente. Nesta área central, mesmo com a presença de equipamentos como restaurantes, hotéis e alguns de lazer como bares e clubes sociais, a “*animação diminui bastante à noite e em dias feriados...*” É nesta área também que se localiza a maior “*densidade de construções e maior número*

de construções em altura, aparecendo prédios de vários andares". Concluindo, resta a citação precisa de Amorim Filho sobre o tráfego urbano:

Os sinaleiros luminosos e vários outros sinais de trânsito, em busca de um melhor ordenamento do tráfego de veículos e do movimento de pedestres, são um dos aspectos mais presentes na paisagem dessas áreas centrais. (AMORIM FILHO, 2005, p. 56).

Funcionando como um mirante estratégico, o centro da cidade de Caratinga se desenvolve em duas escalas interligadas: a espacial e a temporal. Assim, acompanhando a escala temporal da urbanização brasileira, mas evidentemente regulada pela urbanização típica das cidades médias do leste de Minas, cujo sítio impede uma expansão acentuada, Caratinga tem sua paisagem urbana modificada, principalmente pelo adensamento populacional e econômico na área central da cidade.

Como toda cidade, Caratinga é o resultado de um conjunto de lugares *"apropriados e produzidos pelos grupos sociais experienciando tempos e ritmos diferentes"* (SALGUEIRO, 2003, P.99). Este tempo marca a presença, no centro de Caratinga, de uma paisagem bastante eclética, onde se misturam prédios de arquitetura moderna, sede de bancos importantes da economia globalizada e responsáveis pela circulação de fluxos consideráveis, de capitais e de pessoas, ao lado de casarões que ainda guardam marcas do poderio dos coronéis da primeira metade do século XX. Desta forma, a área central possui, ao lado de equipamentos urbanos modernos e integrados ao capitalismo atual, vestígios e relíquias de uma urbanização mais antiga.

Na fotografia da Figura 44, nota-se a presença de construções baixas e de média altura, o predomínio de pontos comerciais e a pequena praça central da cidade, característica típica das cidades médias do leste de Minas Gerais. Na fotografia da

figura 45, vemos parte da área central caracterizada por localizar-se em um pequeno espaço geográfico, onde ocorre uma grande movimentação de pessoas e veículos na maior parte do dia.



Figura 44: Vista parcial da área central de Caratinga (Praça Getúlio Vargas). Fonte: foto do autor em trabalho de campo (2006).



Figura 45: Vista parcial da área central de Caratinga (Praça Getúlio Vargas). Fonte: Foto do autor em trabalho de campo (2006).

Pode-se afirmar que o centro da cidade de Caratinga foi, desde a sua origem, um local primordial para o controle social, onde funcionou a administração política, sendo um local privilegiado do encontro entre este poder político com o poder econômico. Embora o centro atual guarde grande semelhança com aquele descrito nos primórdios da cidade, ele forma agora uma *“unidade funcional e paisagística”*, que, segundo Amorim Filho, comanda a maior parte da vida de relações da cidade, do município e de um considerável espaço regional. Isto ocorre porque esta zona central concentra *“comércios e serviços raros, além da maior parte das instituições*

públicas municipais, estaduais e federais” (AMORIM FILHO, 2005, p. 59), o que traz como consequência um grande número de equipamentos terciários “*de grande poder polarizador*”, em um espaço geograficamente pequeno.

Conforme vimos, o sítio da cidade depende de um relevo acidentado, ocasionando uma forte densidade populacional nesta área, que corresponde à planície de fundo de vale. Como esta planície é ladeada pelos morros da região, ela está sujeita “*à ação catastrófica de enxurradas e escorregamentos que freqüentemente tem afetado as áreas urbanas... localizadas entre morros*”. (AB’SABER, 2003, p. 62). Recentemente, nos anos de 2003 e 2004, a cidade foi afetada por duas grandes enchentes que abalaram profundamente a economia desta região, que já enfrentava sérias dificuldades para promover seu crescimento e seu desenvolvimento. Deve-se ressaltar que a área central da região sempre foi palco de cheias, como atestam as várias figuras que veremos no correr do texto, sempre causando sérios problemas para a cidade.

Na foto seguinte (figura 46), temos um exemplo claro de uma unidade funcional e paisagística que comanda a maior parte da vida de relações da cidade, do município e de um considerável espaço regional. Trata-se da Praça Cesário Alvim, bem no coração da área central. Na figura 47, temos a continuação de parte da área central de Caratinga, com importante função comercial regional. A rua tem o nome de Doutor José de Paula Maciel, mas recebe a alcunha de Rua dos Viajantes, segundo consta, por que ali desembarcavam e se hospedavam os viajantes, na maioria vendedores que se dirigiam à cidade. A figura 48 mostra a Avenida Olegário Maciel, que apresenta as características típicas da área central de uma cidade média, tais como, um começo de verticalização das construções que contêm os equipamentos urbanos; o tráfego intenso de pessoas e veículos etc. Na fotografia

seguinte (figura 49), temos a antiga rodoviária da cidade, que passa atualmente (2006) por um processo de revitalização. Observamos aqui as mesmas características das áreas descritas acima, com movimentação intensa, presença predominante de comércio, etc.



Figura 46: Vista parcial da área central de Caratinga (em primeiro plano a Praça Cesário Alvim). Fonte: Foto do autor em trabalho de campo (2006).



Figura 47: Vista parcial da área central de Caratinga (Rua dos Viajantes e Praça Dom Pedro II). Fonte: Foto de Simone Miranda Lopes (2006).



Figura 48: Extensão do centro de Caratinga (Avenida Olegário Maciel). Fonte: Foto de Simone Miranda Lopes (2006).



Figura 49: Extensão do centro de Caratinga (Antiga Rodoviária da cidade à direita)
 Fonte: Foto de Simone Miranda Lopes (2006).

Ainda de acordo com a proposta apresentada por Amorim Filho, a segunda área seria uma zona pericentral, envolvendo imediatamente o centro e estendendo-se até encontrar a periferia contínua. Esta área é formada por vários bairros com função predominantemente residencial, em sua maioria de classe média. Esta área apresenta uma paisagem heterogênea, pois nela desenvolvem-se vários subcentros funcionais, *“cujo número e especialmente a importância e o dinamismo dependem da expansão do tecido urbano (em termos de distância) e do dinamismo da própria cidade e de sua área de relações (região polarizada)”* (AMORIM FILHO, 2005, p. 56). Caratinga já apresenta certa variedade de subcentros, seja em termos de localização, seja em termos de especialização, seja em termos de alcance.

Estes subcentros pericentrais atendem as necessidades cotidianas da população à sua volta. Inicialmente, predominam neles os comércios de alimentos. Com o passar do tempo, eles se tornam mais complexos, *“seja através do aparecimento de outros tipos de comércios ou de serviços, seja através de uma especialização voltada não apenas para a população local, mas, também, para a população de passagem”* (AMORIM FILHO, 2005, p. 57). Nestes subcentros, a paisagem é bastante heterogênea, característica de quase todas as cidades médias estudadas. Na figura 50, aparece um típico subcentro funcional, localizado na zona pericentral, que apresenta uma função predominantemente residencial, em sua maioria de classe média.



Figura 50: Vista de um sub-centro de Caratinga, localizado na zona pericentral. Fonte: Foto do autor em trabalho de campo (2006).

A terceira área seria uma periferia, que assume morfologicamente dois aspectos: a periferia contínua (ou em “*mancha de óleo*”) e a periferia descontínua (ou polinuclear). O crescimento da periferia contínua se dá tanto pelo crescimento do tecido urbano em suas bordas “*quanto pela assimilação de núcleos formados por aglomerados que, no passado, encontravam-se fora desse tecido urbano, embora ligados a ele por rodovias e ferrovias*” (AMORIM FILHO, 2005, p. 60). Já no que diz respeito ao crescimento da periferia descontínua, ou polinuclear, Amorim Filho chama a atenção para duas unidades morfológicas que aparecem com destaque:

- A. os bairros resultantes de loteamentos;
- B. as unidades mal organizadas, denominadas localmente vilas.

A última zona, já no entorno da cidade, seria a auréola periurbana, que envolveria a periferia descontínua e que seria a “*última zona geográfica com a presença de certos equipamentos que apresentam características urbanas, como escolas, postos de saúde, unidades comerciais, postos de gasolina, oficinas mecânicas, etc.*” (AMORIM FILHO, 2005, p. 60). Este espaço serve também como uma zona tipicamente transicional para o mundo rural profundo. Nas figuras a seguir, temos estas duas unidades representadas. Na figura 51, aparece um loteamento de classe média alta, mostrando uma tendência no processo de urbanização de Caratinga, de fuga do centro por causa das enchentes. Apresenta construções de vários andares, arquitetura moderna e boa pavimentação, facilitando a sua inserção na vida socioeconômica local. Na figura 52, temos uma área típica das unidades mal integradas, com sua arquitetura típica, habitada por uma população com dificuldade de se integrar aos circuitos formais da economia.



Figura 51: Unidade Periférica “Integrada” (tipo loteamento) de Caratinga. Fonte: Foto do autor em trabalho de campo. (2006)



Figura 52: Unidade Periférica “Mal Integrada” (tipo vila) de Caratinga.
Fonte: Foto do autor em trabalho de campo (2006).

Observando o cartograma da figura 53, da morfologia funcional do atual espaço urbano de Caratinga, observamos como o modelo geocartográfico proposto por Amorim Filho realmente reflete o zoneamento morfológico, tanto das cidades pequenas quanto das cidades médias de Minas Gerais. Comparando os dois cartogramas vistos em páginas anteriores, vemos como foi o processo de expansão da malha urbana e a conseqüente transformação de um espaço simples de uma cidade pequena para um espaço cheio de complexidades nas cidades médias. Estes cartogramas sintetizam a organização morfológico-funcional do espaço intra-urbano de Caratinga, em duas datas de sua história: 1939 e 2005.

No primeiro cartograma (figura 41), temos uma caracterização semelhante à de Amorim Filho, falando de um espaço simples, *centro pouco extenso, com equipamentos terciários elementares gerando pequeno movimento de veículos e pessoas*, contrastando com o mesmo espaço nas cidades de hierarquia superior, onde *“a zona central é bem mais extensa, formada por verdadeiros subsistemas centrais funcionalmente especializados, e marcada por uma forte intensidade do movimento de pessoas, veículos, informações, capitais e bens”* (AMORIM FILHO, 2005, p. 56). Outra diferença, exposta na teoria e confirmada na prática, foi sobre a zona pericentral. Enquanto no primeiro cartograma (que se refere a Caratinga quando ela era ainda uma cidade pequena) ela é *“pouco extensa, pouco diferenciada e que praticamente se confunde com a periferia, com uma passagem quase sem transição para o mundo rural”* (AMORIM FILHO, 2005, p. 56), no segundo, ela apresenta uma organização bem mais complexa, típica dos organismos urbanos de maior dimensão e de hierarquia superior: *“os espaços pericentrais se estendem por quilômetros, com bairros predominantemente residenciais, diferenciados sócio-economicamente, e com a presença de subcentros de grande alcance regional, tanto polifuncionais, quanto especializados funcionalmente”* (AMORIM FILHO, 2005, p. 57).

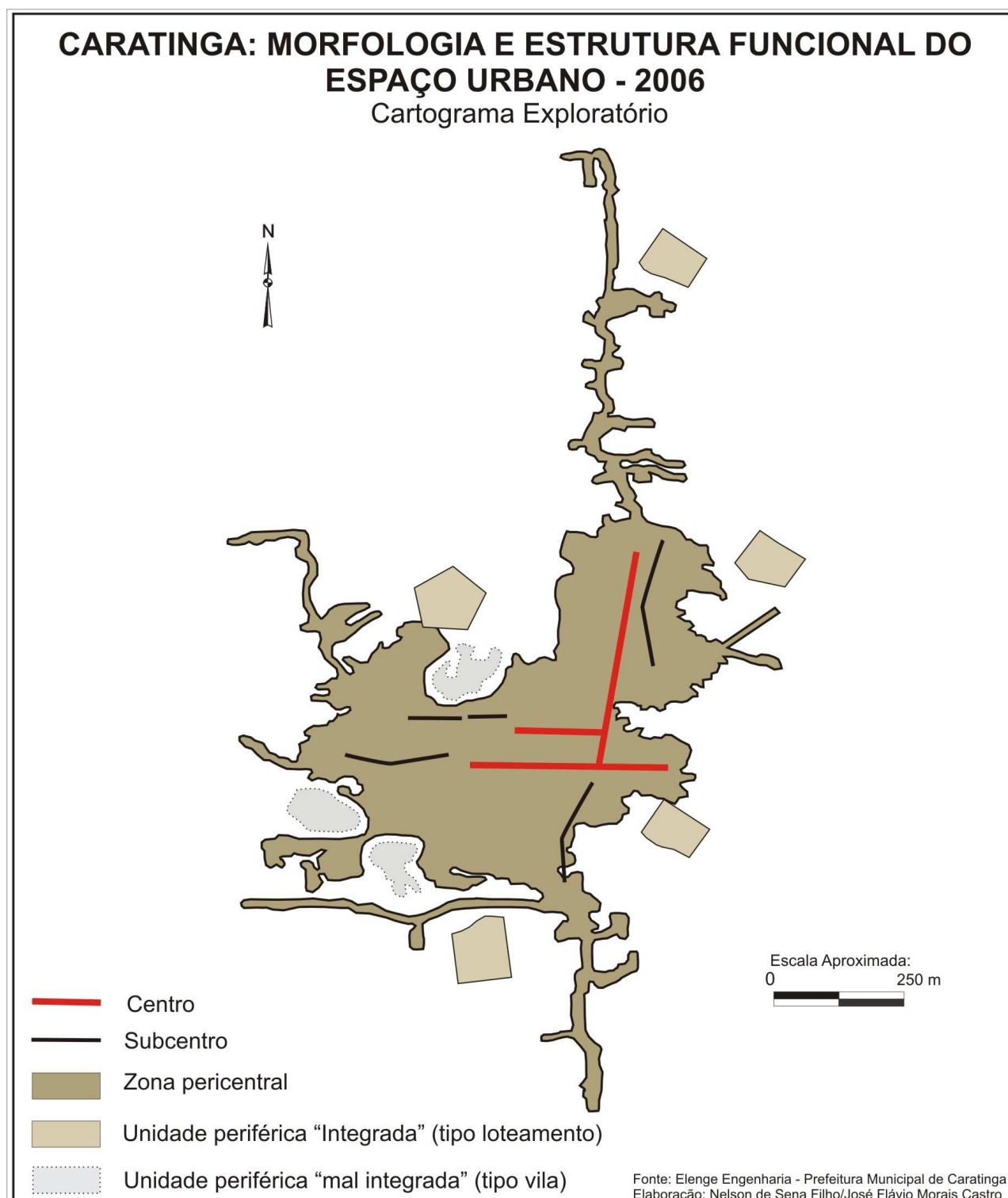


Figura 53: Morfologia e Estrutura Funcional do Espaço Urbano de Caratinga

Fonte: Elenge Engenharia – Prefeitura Municipal de Caratinga

Cartograma exploratório – Elaboração: Nelson de Sena Filho / José Flávio Morais Castro

Temos também uma grande diferenciação quando se trata das periferias, pois enquanto no espaço simplificado das cidades pequenas, *“praticamente, não há uma zona pericentral, tal como definida teoricamente, tendo em vista que o espaço pericentral e o periférico formam uma só zona, que envolve o pequeno centro e, igualmente sem muita transição, já fazem o contato com o mundo rural”* (AMORIM FILHO, 2005, p. 58), nas cidades médias, este espaço é bastante complexo. Ainda segundo o mesmo autor, nas cidades médias, *“as periferias, bastante extensas, possuem um fortíssimo dinamismo que lhes confere a capacidade de não apenas assimilarem bairros e favelas, mas incluírem, em sua expansão espacial, cidades pequenas”* (AMORIM FILHO, 2005, p. 55). O resultado seria ainda segundo o mesmo autor, a dificuldade de se distinguir, com clareza, espaços urbanos periféricos da grande auréola periurbana. Pode-se afirmar que os estudos envolvendo aspectos morfológico-funcionais são importantes ferramentas tanto para ajudar na complexa tarefa de caracterizar as cidades médias, quanto também de grande significado em qualquer análise da geografia das cidades contemporâneas em geral (AMORIM FILHO, 2005).

A partir de agora, com o auxílio de fotografias tiradas quase sempre no mesmo espaço geográfico, mas separadas por algumas décadas, poderemos visualizar as transformações ocorridas com a expansão do tecido urbano de Caratinga.

5.2- A Cidade de Caratinga e as Imagens da expansão de seu tecido urbano

A frase de Mumford, “*a cidade favorece a arte, é a própria arte*”, confirma o que disse Kevin Lynch que se pode, através do olhar para as cidades, ter um prazer especial, “*por mais comum que possa parecer o panorama*”. Talvez por que, como afirma Yi-Fu Tuan, exista um elo afetivo entre as pessoas e seus “*lugares*”, uma “*topofilia*”, ou um laço afetivo dos seres humanos com o meio ambiente natural.

A seqüência de fotos apresentada a seguir mostra como o design da cidade é uma arte temporal, e, ao mesmo tempo como se pode tentar prever um cenário futuro. Serão apresentadas sempre duas fotos, mostrando a cidade como era há mais de 50 anos e como esta “*paisagem urbana*” foi transformada, como ela se apresenta hoje.

Na primeira seqüência, uma imagem de um desfile - provavelmente o sete de setembro - e o mesmo lugar como se apresenta hoje. Esta é a área mais central da cidade, com a característica das praças das cidades pequenas na década de 1940. Na foto antiga, a presença de casarões, ausência de veículos motorizados, as palmeiras ainda jovens e as montanhas ao fundo da foto, sem moradias. Na foto atual a presença de vários automóveis, que ao mesmo tempo em que facilitam a vida moderna, criam os inevitáveis congestionamentos. A vida, afinal, se mostra lenta, com um “*tempo*” (no sentido utilizado por Mircea Eliade) e um “*espaço*” bem diferenciados daqueles dos “*tempos modernos*” da foto atual. A presença de prédios verticalizados da segunda foto contrasta com os horizontalizados da primeira.



Figura 54: Uma das esquinas da praça central de Caratinga, anos 1940. Fonte NUDOC



Figura 55: A mesma esquina. Fonte: trabalho de campo do autor (2006).

A segunda seqüência apresenta a mesma área central, mostrando inclusive, alguns casarões que estavam na primeira seqüência. O detalhe que chama atenção neste conjunto é a evidente expansão da cidade em direção às encostas, e a ocupação do centro por prédios mais verticalizados. Na primeira figura, a construção de um coreto, que depois foi substituído por outro, cujo projeto é de Oscar Niemeyer. Nota-se, comparando as duas fotos, como a expansão urbana se acentuou nas áreas de encostas, provocando danos ambientais, dentre eles, o assoreamento do rio que corta a área, a destruição de matas que protegiam as nascentes, etc.

Como nota triste, a não-preservação de qualquer destes antigos imóveis, história de uma época de glória da cidade, quando ocupava as primeiras posições do estado em termos econômicos. A perspectiva que se apresenta é uma ocupação ainda mais intensa das encostas e a ocupação ainda mais vertical da área central e pericentral. Como boa notícia a aprovação pela Câmara Municipal do plano diretor, que proíbe a construção de prédios acima de cinco andares na área central da cidade.

Deve-se ressaltar que todas estas fotos foram tiradas o mais próximo possível do local onde as antigas também o foram. A perspectiva mais provável é uma verticalização ainda maior na área pericentral, e uma expansão ainda mais intensa das áreas ainda não ocupadas. Como toda cidade de sítio com áreas acidentadas, a expansão ocorre de forma desigual e desordenada. Deve-se notar um fenômeno que talvez não seja comum na maioria das cidades desta região.



Figura 56: A Praça central de Caratinga, ainda em estruturação, anos 1940 Fonte:



NUDOC

Figura 57: visão moderna da mesma praça. Fonte: Foto do autor em trabalho de campo (2006).

A cidade de Caratinga, como vimos, localiza-se predominantemente, em um relevo marcado pela presença de colinas convexas, onde as declividades acentuadas ocupam grande porção do território. Nas partes menos acidentadas, notadamente na planície fluvial do rio Caratinga e nos terraços menos acidentados, parte considerável do tecido urbano se instalou e daí se expandiu. Nas figuras a seguir temos um retrato desta situação, mostrando as dificuldades para a expansão urbana, exigindo que a mesma fosse feita com grande racionalidade, o que evidentemente não acontece. Assim, conforme foi diagnosticado pelo Plano Diretor Urbano Municipal, quando se ocupam estas porções das encostas por bairros sem equipamentos de saneamento básico, principalmente aqueles ligados à drenagem pluvial, as conseqüências são drásticas, como atestam as constantes inundações e desmoronamentos verificados em Caratinga na época das chuvas.

Estas fotos retratam, com a fidelidade possível, a expansão e as transformações urbanas da cidade de Caratinga. Antes, na década de 40, havia um grande espaço vazio, nas partes mais elevadas, onde inclusive funcionava o cemitério da cidade. Na seguinte, observa-se a ocupação, às vezes desordenada deste mesmo espaço. A igreja, que se destaca na primeira foto, praticamente desaparece na segunda. A absoluta ausência de prédios verticalizados no primeiro momento revela todo um padrão arquitetônico e como o design da cidade foi se alterando pela modernidade. As áreas de encostas e mesmo o topo de alguns morros e colinas acham-se agora completamente ocupados. Não são raros os desabamentos provocados pelas chuvas nesta área.



Figura 58: vista parcial de Caratinga, ainda sem a ocupação das encostas, anos 1940.
Fonte: NUDOC.



Figura 59: Visão das mesmas encostas, já ocupadas. Fonte: Foto de Luis Cabreira, cedida do arquivo do NUDOC. (2006).

A perspectiva mais provável é uma verticalização das construções ainda maior na área central (embora a legislação local proíba a construção de prédios de mais de cinco andares) e uma expansão ainda mais intensa nas áreas ainda não ocupadas. Como em muitas cidades de sítios desfavoráveis e montanhosos, a expansão ocorre de forma desigual e desordenada.

Resta como prioridade a necessidade de uma urbanização racional, pois as encostas não possuem, definitivamente, vocação para uma urbanização residencial adensada. Talvez seja necessária a construção planejada de um “*novo centro*”, visto que o atual, além de saturado do ponto de vista urbano, apresenta sérios problemas de enchentes e de incapacidade de expansão horizontal. Nas figuras seguintes, temos esta concentração urbana vista de forma clara no centro e na zona pericentral da cidade, sendo esta a imagem mais antiga da área central de que se tem notícia. Datada do final dos mil e oitocentos, ela mostra a mesma área da fotografia atual logo abaixo e como a mancha urbana se espalhou pelas encostas e pela planície pluvial.

O que chama atenção nestas fotos é que, como o sítio é desfavorável, ocorreu uma ocupação desordenada tanto das encostas como da planície fluvial, gerando uma ação catastrófica das chuvas e enxurradas que freqüentemente têm afetado estas áreas. Deve-se lembrar que em 2003 e 2004 duas grandes cheias ocorreram na cidade, trazendo destruição e prejuízos enormes.



Figura 60: Vista parcial da cidade de Caratinga, em foto de fins do século XIX, cobrindo um espaço que coincide aproximadamente com a área central atual.



Figura 61: Vista parcial de Caratinga, destacando-se a Avenida Olegário Maciel. Fonte: Foto do autor em trabalho de campo. (2006).

Ao final desta análise, alguns pontos importantes podem ser configurados. O primeiro deles é a confirmação da cidade de Caratinga, como uma cidade média propriamente dita, com todos os problemas e perspectivas que isto possa trazer. Esta afirmação encontra comprovação, principalmente na análise da morfologia e da estruturação funcional de seu espaço urbano, tais como propostas por Amorim Filho. Deve-se ressaltar também, e como foi demonstrado, a importância das funções e das relações urbanas por ela exercidas, tanto com as cidades menores, como com os grandes centros.

Quanto ao futuro, mesmo levando-se em conta a proximidade com o Vale do Aço, existe uma região em seu entorno, que continuará a ser polarizada por Caratinga. Por outro lado, seu crescimento no setor educacional, de grande destaque nos últimos anos, compensa, pelo menos parcialmente, seu frágil desenvolvimento industrial. Como possibilidade de crescimento, temos, além do setor de serviços (ligado às escolas de ensino superior), o turismo ligado ao meio ambiente, principalmente por causa da Estação Biológica de Caratinga, que foi transformada pelo Ibama em Reserva Particular do Patrimônio Natural (RPPN) Feliciano Miguel Abdalla, famosa por ser hoje um dos últimos refúgios do macaco muriqui ou mono-carvoeiro (*Brachyteles hypoxanthus*), o maior primata das

Américas¹². Ao mesmo tempo, a cidade procura afirmar suas conhecidas propensões econômicas ligadas à comercialização do café e ao comércio em geral para atender sua região.

Deve-se ressaltar que este estudo, pelo seu caráter pioneiro, tanto do ponto de vista da aplicação do modelo quanto do estudo do zoneamento morfológico-funcional do espaço intra-urbano de Caratinga, será certamente acrescido de novas contribuições, gerando novos e profícuos desdobramentos.

5.3. Problemas da Cidade: As Enchentes

Os estudos envolvendo os impactos de cheias na economia regional, principalmente das cidades do leste de Minas Gerais, região, como vimos, de relevo acidentado e desmatamento acelerado, já são comuns, tanto dentro da Geografia quanto de áreas afins. Atualmente estes estudos, que tratam de temas cruciais para os planejadores, rurais ou urbanos (tais como a relação entre o meio ambiente e o desenvolvimento regional, a ocupação econômica e seus impactos ambientais, etc.) constituem-se em bases fundamentais no planejamento da ocupação e uso do solo, tanto da área rural quanto do tecido urbano.

A área estudada, a bacia do rio Caratinga, localiza-se na região leste de Minas Gerais e acompanha um modelo de organização urbano-rural, bastante comum

¹² Informação retirada do American Journal of Primatology 61:85–99 (2003), no artigo, Hormonal Changes During the Mating and Conception Seasons of Wild Northern Muriquis (*Brachyteles arachnoides hypoxanthus*), de autoria de KAREN B. STRIER, JESSICA W. LYNCH, and TONI E. ZIEGLER. Disponível em, <http://ink.primate.wisc.edu/~ziegler/StrierAJP.pdf> (Setembro de 2006).

neste domínio regional. Ela possui 6.557,3 km² e atravessa diferentes paisagens fisiográficas, drenando e dissecando o relevo ondulado do Planalto Cristalino, no qual aparecem com frequência, os granitos e gnaisses decompostos (MOREIRA e CAMELIER, 1997).

Estas ondulações topográficas citadas são *“localmente, pontuadas por feições de relevo rochosos, representados por escarpas e pontões moldados diretamente em rochas granito-gnáissicas aflorantes em superfície”* (CAMPOS et al, 2000, meio digital). Esta região está entre aquelas bastante sujeitas aos fortes processos de erosão e de movimentos de solos, comuns em algumas partes do território brasileiro. Esta fragilidade dos terrenos desta região se expressa *“nos cortes e aterros de estradas, principais ou não, onde os taludes são facilmente erodidos”* (CAMPOS et al, 2000, meio digital). Como consequência, esta região estaria sujeita *“à ação catastrófica de enxurradas e escorregamentos que freqüentemente tem afetado as áreas urbanas (...) localizadas entre morros”*. (AB’SABER, 2003, p. 62).

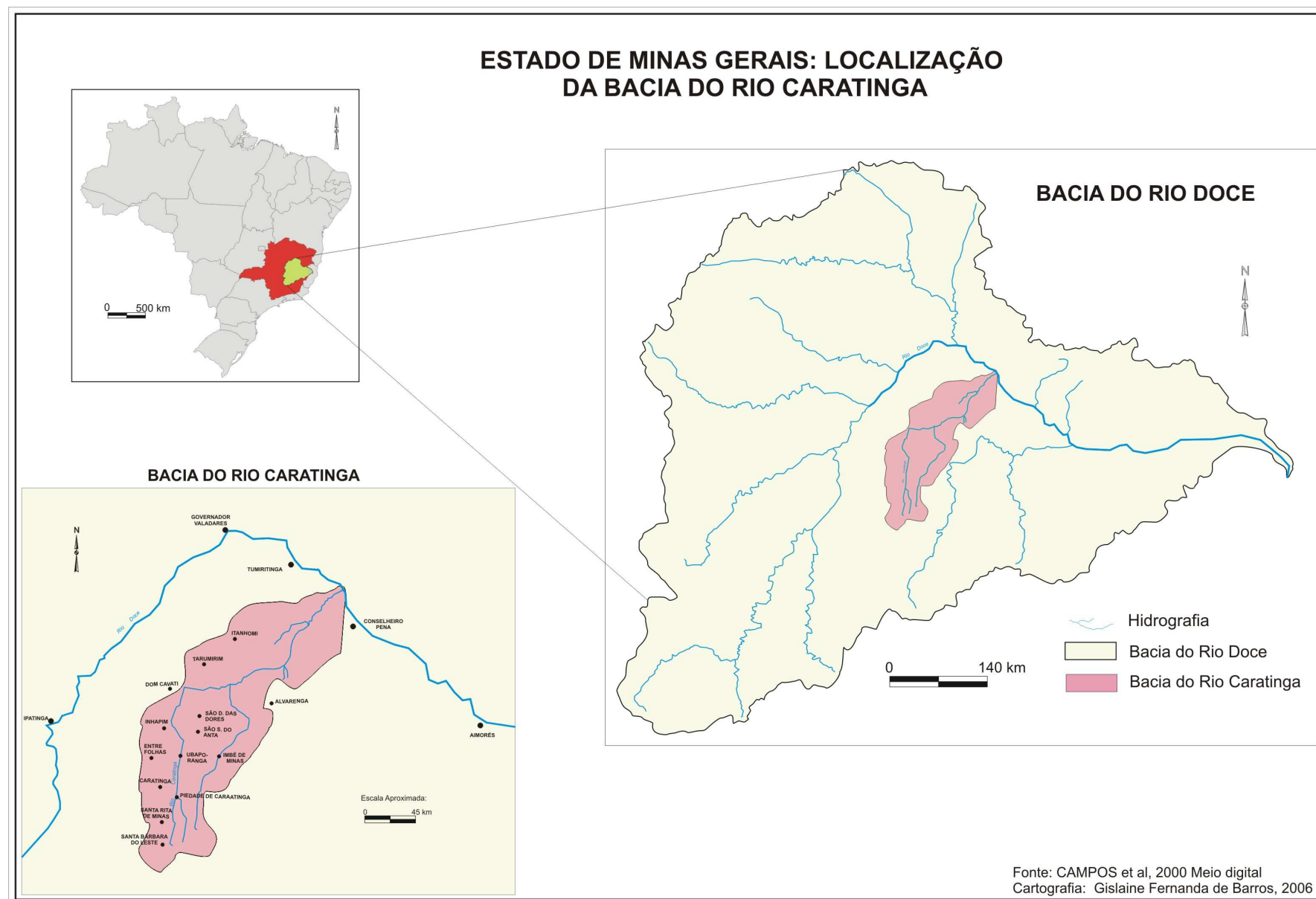


Figura 62: Bacia Hidrográfica do rio Caratinga

Quanto a sua geologia, a região da Bacia do rio Caratinga está inserida, predominantemente, nos domínios do Complexo Juiz de Fora e do Complexo Pocrane. Os gnaisses, bastante presentes na região, são intercalados por diques de rochas básicas que são responsáveis pela gênese de solos ricos em minerais máficos, que por sua vez, “*permitem a ocorrência da classe dos Latossolos Vermelho-amarelo com elevados teores de óxido de ferro, amplamente utilizados no cultivo cafeeiro da região*”. (CAMPOS et al, 2000, meio digital).

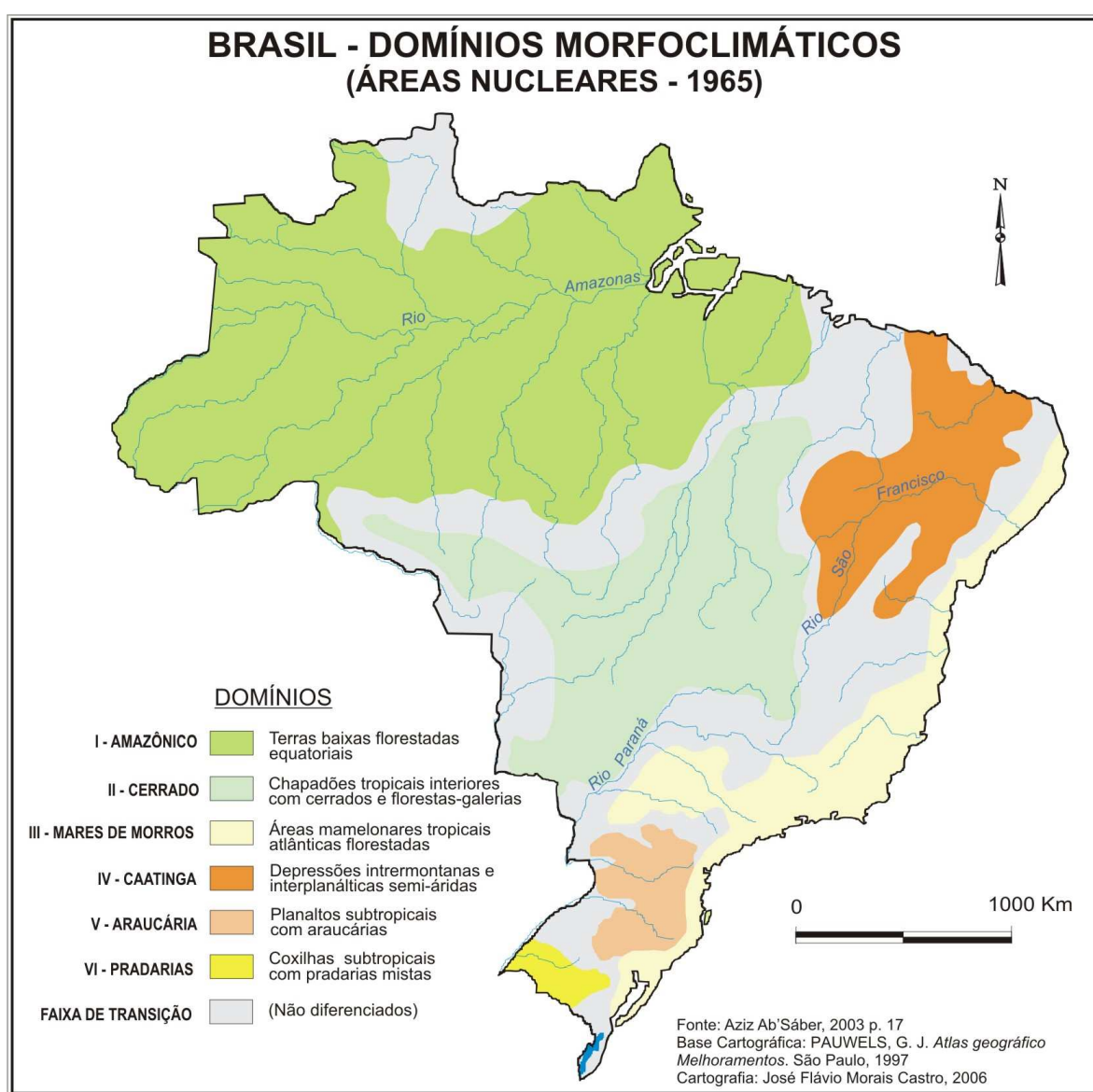


Figura 63: Domínios Morfoclimáticos brasileiros - Fonte: AB'SABER, 2003, p.17

O cultivo do café, principal componente econômico, ocupa as áreas planálticas da região, com *“cotas altimétricas superiores a 700 metros. Nas encostas, especialmente aquelas de menor topografia, as pastagens surgem como o uso dominante”*, (CAMPOS et al, 2000, meio digital). Nos fundos de vales predominam os cultivos temporários e nas encostas surgem as pastagens.

Deve-se ressaltar que a implantação destas culturas se deu em locais ocupados pelas florestas estacionais, características da região e das matas ciliares que ocupavam os fundos de vales. O resultado foi um quadro ambiental sensível, onde o assoreamento das drenagens, o empobrecimento do solo, a acentuação dos processos erosivos entre outros, resultou, como citou Ab’Saber, na ação catastrófica das chuvas e enxurradas que freqüentemente tem afetado estas áreas.

Temos então um quadro em que se evidencia, neste domínio de relevo acidentado, um desmatamento desenfreado, a destruição de nascentes para aumentar as áreas de plantio, e a diminuição da infiltração da água das chuvas com conseqüente aumento do escoamento superficial, o que resulta em aumento dos processos erosivos, *“com assoreamento dos córregos e rios, aumentando consideravelmente os riscos de enchentes maiores e mais freqüentes”*. (CAMPOS et al, 2000, meio digital).

Deve-se ressaltar que a topografia acidentada da região favorece as precipitações, *“uma vez que ela atua no sentido de aumentar a turbulência do ar pela ascendência orográfica, notadamente durante a passagem de correntes perturbadas”* (NIMER, 1989, p. 268). Nestas áreas de altitude elevada, aparece o clima tropical de altitude, que ocupa a parte central e sul do estado e apresenta verões brandos nas altitudes médias e invernos secos. Como conseqüência, surge uma vegetação denominada de *“floresta estacional semidecidual”* que se desenvolve

em áreas de predominância de dois períodos bem distintos, sendo um chuvoso e outro seco.

São formadas por tipos arbóreos de médio a grande porte, que possuem uma distribuição espaçada e que se intercalam com tipos de menor tamanho. Atualmente encontra-se totalmente descaracterizada, sendo substituída por pastagens e capoeiras. Por se constituir numa formação *“intermediária entre as formações florestais perenes da encosta e as formações não florestais do interior é também chamada de “Mata Mesófila”* (ALONSO, 1977, p. 95).

A cidade de Caratinga, localizada no coração da bacia hidrográfica que leva seu nome, possui as mesmas características físicas daquelas estudadas no conjunto da bacia, a saber :

- estar localizada no Planalto Cristalino, área dos mares de morros mamelonares;
- ser predominantemente associada aos granitos e gnaisses decompostos;
- localizar-se no Complexo Juiz de Fora e Complexo Pocrane;
- possuir predominância de solos do tipo Latossolos Vermelho-amarelo.
- possuir florestas Estacionais Semi-decíduais;
- possuir clima Tropical de Altitude.

5.3.1- Região da Bacia do rio Caratinga: Aspectos Geo-Econômicos

A bacia do rio Caratinga, figura 64, ao longo de seus 6.557,3 km², atravessa 16 municípios do Estado de Minas Gerais, que possuem uma população total de 239.260 habitantes com uma concentração urbana de 59,3% e uma densidade média de 35,6 habitantes por Km². Conforme veremos no quadro 18, há um predomínio das atividades ligadas ao setor primário (atividades agropecuárias, extração vegetal e pesca), com destaque para a mão-de-obra masculina. Como na maioria dos pequenos povoamentos, baseados essencialmente no setor primário, ocorreu aqui também, de maneira geral, segundo o estudo de CAMPOS et al (2000), uma perda significativa de população (-6.3%) que foi bem mais expressiva que a média estadual (-1.6%) no período de 1991/1996. Deve-se ressaltar que, mesmo assim, a economia da maioria destes municípios continua essencialmente agrícola.



Figura 64: Mapa da bacia hidrográfica do rio Caratinga - Fonte: (CAMPOS et al, 2000, meio digital)

Em quase toda a região, a cultura do café é a grande geradora de renda e de empregos. Nela são empregadas tanto modernas técnicas (como a cooperativa dos produtores de Caratinga), como técnicas tradicionais. Segundo o estudo acima citado (CAMPOS et al 2000), novas alternativas de produção estão sendo buscadas, seja por meio das culturas temporárias, seja através dos hortifrutigranjeiros ou das lavouras de milho, arroz e feijão.

Municípios, e Minas Gerais	Setor de atividade											
	Total	Agropecuária, extração vegetal e pesca	Indústria de transformação	Indústria da construção civil	Outras atividades industriais	Comércio de mercadorias	Transporte e comunicação	Serviços auxiliares da atividade econômica	Prestação de serviços	Social	Administração pública	Outras atividades
Alvarenga	1 806	74,4	3,2	3,9	1,2	3,1	0,8	0,5	5,0	6,2	1,7	-
• Homens	1 612	81,5	3,6	4,1	1,4	3,5	0,6	0,6	1,4	2,4	1,1	-
• Mulheres	194	15,5	-	2,6	-	-	2,6	-	35,6	37,6	6,2	-
Caratinga	43 778	43,5	6,3	7,4	1,4	10,4	3,7	1,5	14,6	7,8	2,2	1,2
• Homens	33 338	52,5	6,7	9,6	1,6	10,2	4,5	1,6	7,7	2,2	2,2	1,3
• Mulheres	10 440	14,6	5,0	0,4	0,7	11,3	1,1	1,2	36,8	25,8	2,1	1,1
Conselheiro Pena	10 602	48,4	4,4	6,4	2,7	9,0	2,6	1,3	13,5	7,7	3,0	1,1
• Homens	8 239	58,4	5,2	8,1	2,8	7,7	3,3	1,6	6,5	1,8	3,4	1,1
• Mulheres	2 363	13,5	1,3	0,6	2,3	13,3	0,4	0,3	38,0	28,0	1,6	0,8
Dom Cavati	2 202	29,6	8,6	9,2	1,5	12,1	4,1	0,6	18,5	10,4	4,4	1,0
• Homens	1 709	36,6	11,1	11,6	2,0	13,9	5,0	0,6	10,9	2,6	4,7	1,2
• Mulheres	493	5,3	1,0	0,8	-	5,7	0,8	0,8	45,0	37,3	3,0	0,2
Inhapim	11 466	66,9	3,7	3,9	1,6	5,7	1,6	1,1	5,8	7,2	1,6	0,9
• Homens	9 481	76,0	3,4	4,6	1,6	5,2	2,0	1,2	3,1	0,8	1,3	0,7
• Mulheres	1 985	23,4	4,8	0,9	1,5	8,1	-	0,6	18,5	37,6	2,6	2,1
Itanhomi	5 264	53,9	2,3	5,9	1,7	7,0	1,4	0,9	14,4	7,1	4,5	0,9
• Homens	4 196	67,5	2,5	7,1	1,1	5,6	1,5	1,1	6,5	1,4	4,6	1,1
• Mulheres	1 068	0,7	1,4	0,8	4,1	12,6	0,7	-	45,3	29,8	4,6	-
Tarumirim	5 210	65,4	2,1	4,1	1,0	4,5	1,6	0,6	8,3	7,5	3,5	1,4
• Homens	4 398	76,3	2,2	4,9	0,5	4,4	1,9	0,5	3,7	1,6	3,4	0,6
• Mulheres	812	6,5	1,4	-	3,7	4,6	-	1,5	33,1	39,9	4,3	5,0
Tumiritinga	1 836	46,6	8,4	7,4	1,6	6,1	4,4	0,5	13,5	5,9	4,8	0,8
• Homens	1 478	57,2	10,1	8,8	2,0	5,5	5,1	0,6	3,9	1,1	4,6	1,1
• Mulheres	358	2,8	1,4	1,4	-	8,7	1,4	0,3	52,8	26,0	5,2	-
Minas Gerais	6 104 425	25,9	12,7	7,8	2,5	11,2	4,2	2,8	18,5	8,4	3,9	2,1
• Homens	4 239 106	33,9	13,8	10,8	3,0	10,9	5,6	2,7	10,1	2,9	4,2	2,1
• Mulheres	1 865 319	7,8	10,2	1,0	1,1	11,9	1,1	3,0	37,6	20,9	3,2	2,2

Quadro 19: População economicamente ativa, por setores de atividade e sexo (%) em Municípios da Bacia do Rio Caratinga

Fonte: (CAMPOS et al, 2000, meio digital)

Município típico de um clima tropical de altitude, Caratinga apresenta uma temperatura média atual de cerca de 22.7° C, sendo sua média máxima cerca de 27,5° e sua média mínima 16.6° C. Tal configuração apresenta índices pluviométricos de cerca de 1.140mm ao ano, sendo que mais de 70% destas chuvas concentram-se no verão. Em janeiro de 2003 e de 2004, este índice foi bem superior a estas médias, provocando, principalmente em 2003, o que alguns chamaram de “*chuvas milenares*”, tal a concentração de chuvas neste período.

Deve-se ressaltar que a região de Caratinga sempre foi palco de inundações do rio Caratinga. O que houve, entretanto, foi uma recorrência em dois anos seguidos, fato nunca antes registrado. A sequência fotográfica a seguir revela como este problema data de longo tempo.



Figura 65: Enchente nos anos 1970. Fonte: Arquivo Nelson Sena (Autor desconhecido)



Figura 66: Enchente nos ano de 2003 - Fonte: Arquivo Nelson Sena (Autor desconhecido)



Figura 67: Enchente nos ano de 2004. Fonte: Arquivo Nelson Sena (Autor desconhecido)

Levando-se em conta estas últimas inundações sem precedentes, foi elaborada uma pesquisa¹³ junto aos comerciantes da região, para diagnosticar tanto os valores envolvidos em perdas quanto a percepção dos comerciantes em relação a este fenômeno.

A primeira questão diz respeito à retomada das atividades normais em função das cheias de 2003 e de 2004:

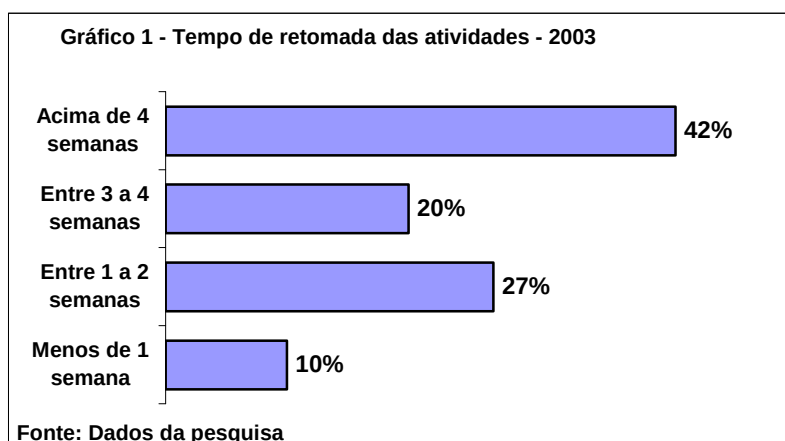


Figura 68: Tempo de Retomada Das Atividades

Fonte: Centro de Assessoria Empresarial da FUNEC, 2004

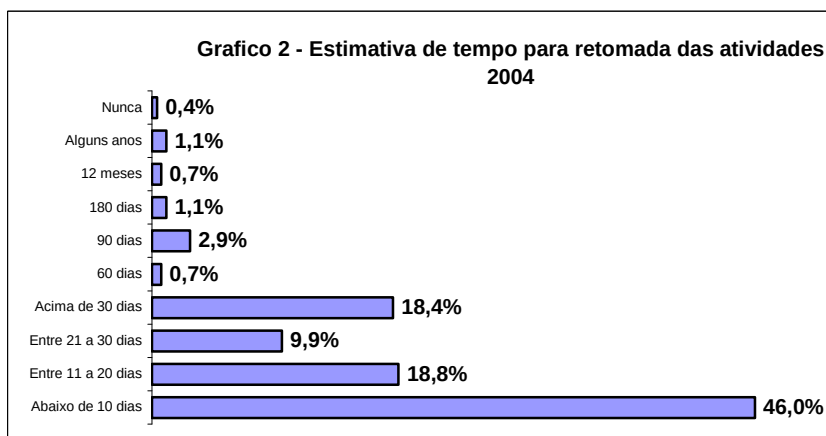


Figura 69: Tempo de Retomada das Atividades

Fonte: Centro de Assessoria Empresarial da FUNEC, 2004

Como se pode observar, analisando os gráficos 1 e 2, em 2003 cerca de 47% dos empresários levaram de 1 a 4 semanas para retomarem suas atividades, sendo

¹³ Esta pesquisa foi realizada no período de 14 a 16 de janeiro de 2004, por mais de 20 estagiários, que entrevistaram todos os empresários da cidade envolvidos na catástrofe. Utilizou-se uma coleta de dados em questionário, constituído de questões abertas e fechadas, distribuídas em 21 questões, sobre as cheias de 2003 e 2004. A consolidação e análise dos dados foi realizada por Ary Átila Valadares de Paula, mestre em Administração e Marketing, coordenador do CAE – Centro de Assessoria Empresarial da FUNEC.

que mais de 42% demoraram mais de 4 semanas. Já em 2004, cerca de 46% das empresas levaram menos de 10 dias para reiniciarem suas atividades. Isto pode ser justificado pelo serviço de previsão sobre as possibilidades das cheias, levando muitos comerciantes a criarem depósitos alternativos para suas mercadorias. Deve-se levar em conta que a ocorrência de duas cheias seguidas provocou uma desistência de 0,4% dos empresários, que decidiram nunca mais retomarem suas atividades.

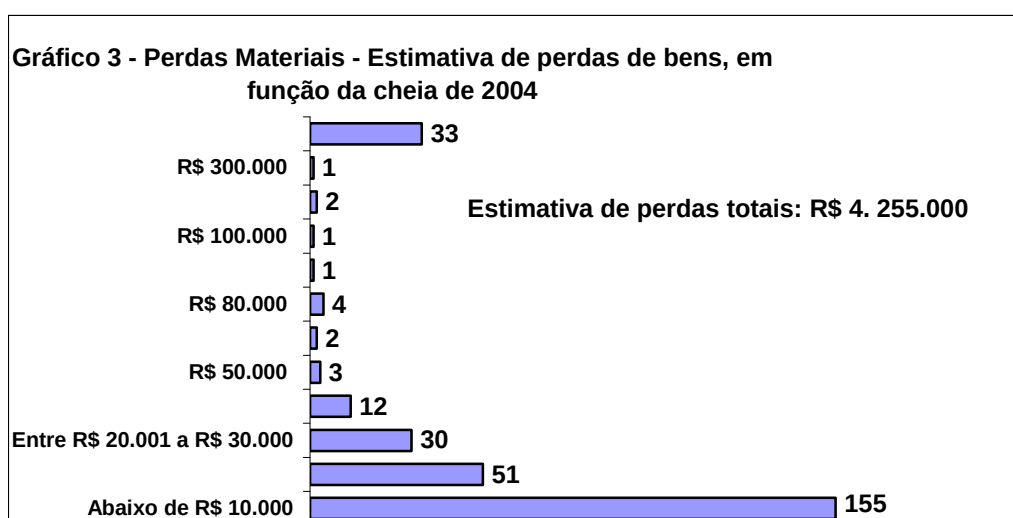


Figura 70: Perdas materiais em função da cheia
 Fonte: Centro de Assessoria Empresarial da FUNEC, 2004

A segunda cheia trouxe um prejuízo de mais de 4 milhões de reais. Deve-se levar em conta que a primeira cheia de 2003, já havia deixado um prejuízo de mais de 20 milhões. O valor mais freqüente de perdas por comerciante ficou abaixo dos dez mil reais, conforme o gráfico assinala.

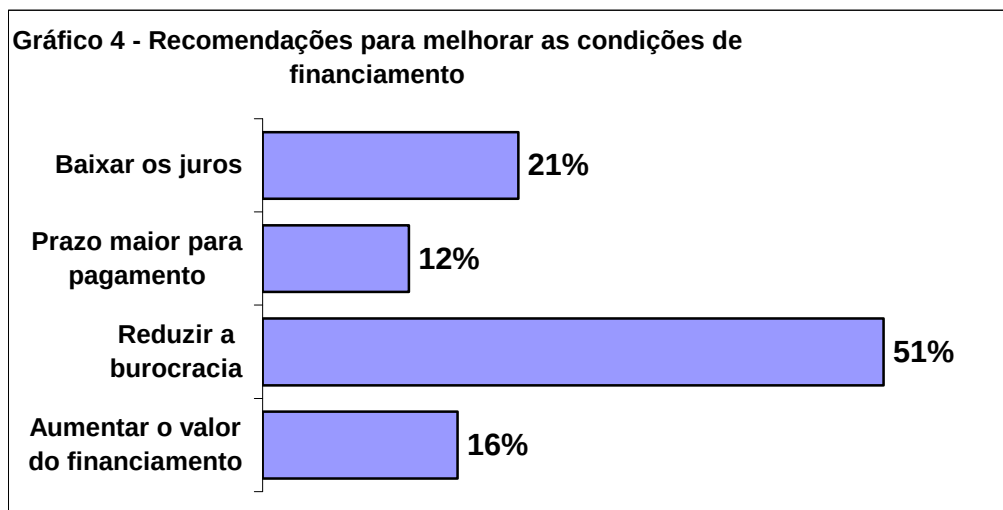


Figura 71: Recomendações para melhora das condições de financiamento

Fonte: Centro de Assessoria Empresarial da FUNEC, 2004

Este dado refere-se às cheias de 2003, mostrando que a maior reivindicação era a de reduzir a burocracia, pois, para se conseguir empréstimos, redução de impostos ou financiamentos, os prazos e as exigências desanimavam os comerciantes.

A figura 72 mostra que 25% dos entrevistados planejam se mudar do município. De fato, alguns comerciantes já começam a se deslocar para outras cidades. Quando a pergunta é sobre mudança de atividades, o número sobe para 44% dos que desejam mudar. Várias destas medidas sugeridas pelos comerciantes resultam, certamente, de uma sensação de abandono, devido a um suposto abandono por partes das autoridades. Cerca de 22% das medidas sugeridas pediam redução da burocracia, alerta à população, políticas mais sérias e apoio moral aos comerciantes. A sensação, após duas graves cheias era de “*total abandono*”.

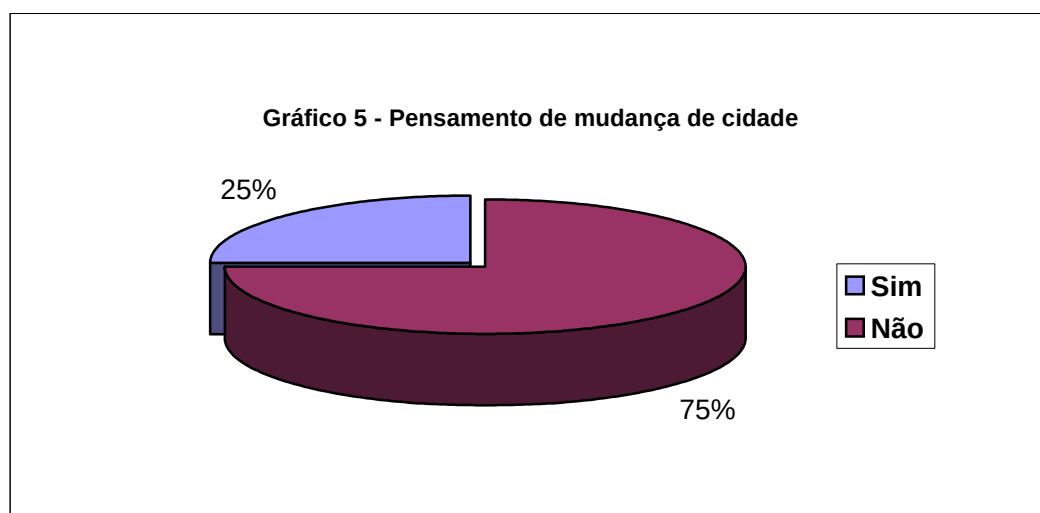


Figura 72: Tendência dos comerciantes locais em se transferir de cidade
 Fonte: Centro de Assessoria Empresarial da FUNEC, 2004

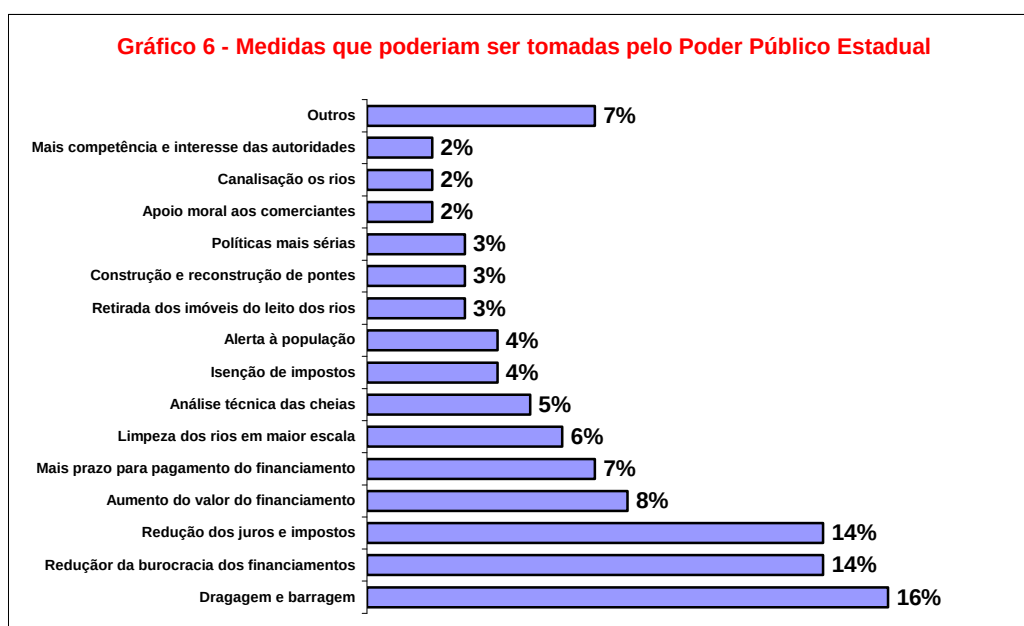


Figura 73: Desejos de atitudes governamentais
 Fonte: Centro de Assessoria Empresarial da FUNEC, 2004

Nestes dois últimos gráficos analisados, a mesma conclusão: os comerciantes se viam perdidos e sem perspectivas: 49% dos comerciantes ainda não haviam se recuperado das cheias de 2003; a grande maioria lamentou a ineficácia dos métodos de monitoramento.

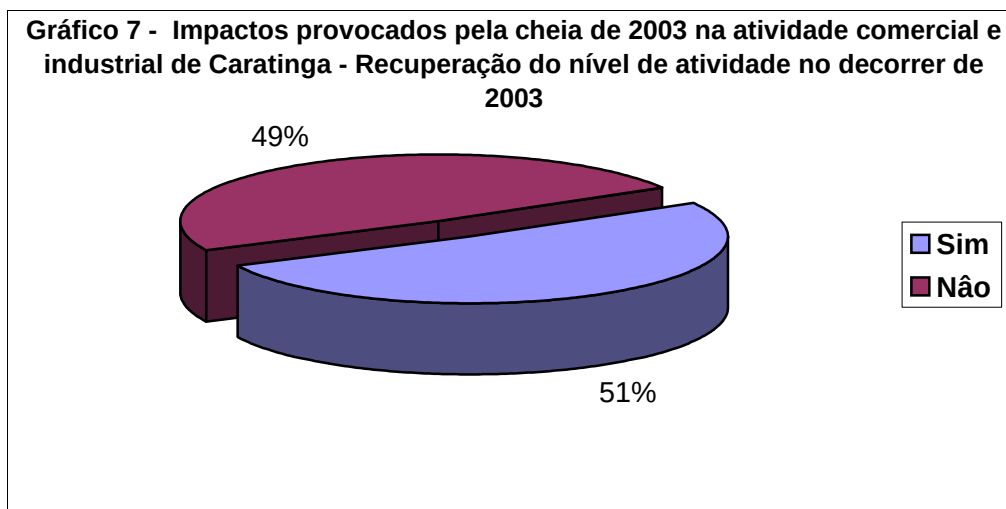


Figura 74: Índice de recuperação em 2003 da indústria e comércio em Caratinga
 Fonte: Centro de Assessoria Empresarial da FUNEC, 2004

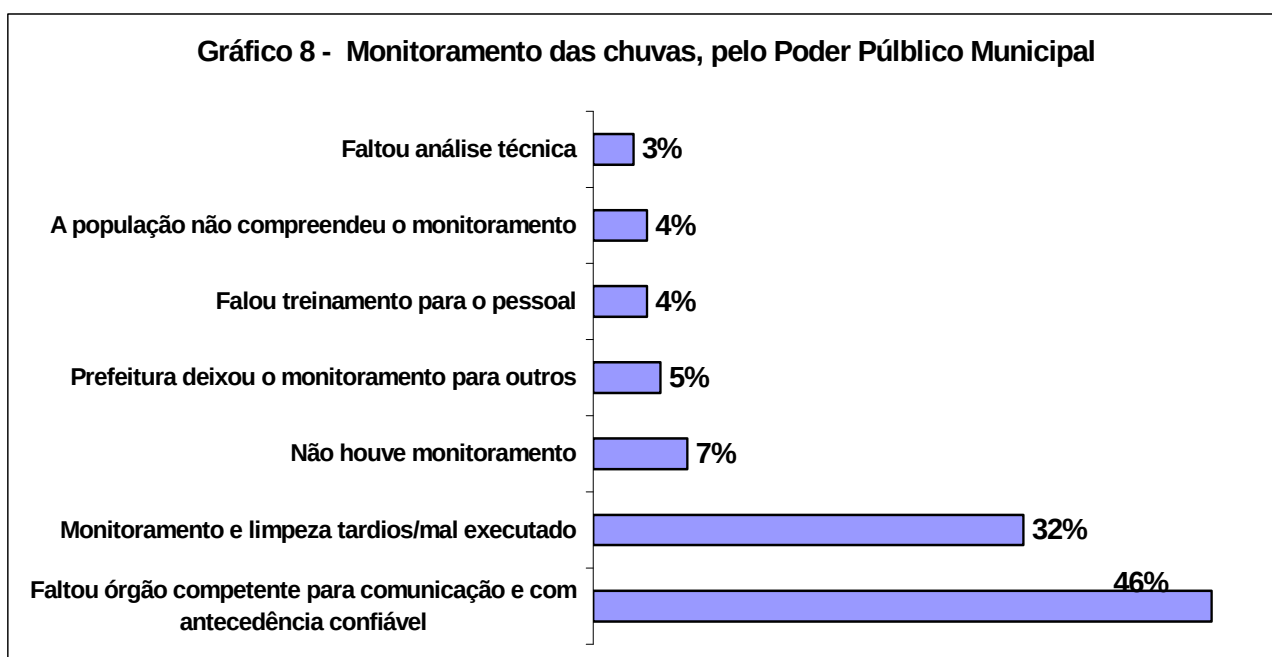


Figura 75: Opinião dos cidadãos sobre o monitoramento das chuvas pelos órgãos públicos
 Fonte: Centro de Assessoria Empresarial da FUNEC, 2004

Se for correto que é do “*ponto de vista da percepção, da forma como o homem percebe e interage com o meio ambiente, em função de influências históricas e sócio-culturais*” (POLTRONIÉRI, 1999, p. 237), que se podem avaliar as necessidades, interesses e anseios da população e também fornecer aos órgãos

dirigentes orientações mais adequadas para as decisões em nível político, sócio-econômico e de desenvolvimento seja rural, urbano ou regional, esta pesquisa, mais que conclusões quantitativas, indicou um caminho a ser seguido.

Este caminho passa, necessariamente, pela conscientização e por uma nova educação ambiental. Passa também por uma atuação mais eficaz do poder público junto à população de uma maneira geral. Mais de 72% dos comerciantes pediam parcerias no combate às enchentes, estando dispostos a participar de fóruns e de ações sócio-educativas visando solucionar o problema.

Amorim Filho relata a perplexidade causada na cidade de Nova Ponte, que teve sua sede municipal inundada por um represamento no Alto Paranaíba mineiro, resultando na perda de *“lugares e paisagens carregados de suas memórias, emoções e mais caros valores. Para muitos deles, foi uma dolorosa perda de referencial topofílico”* (AMORIM FILHO, 1999, p, 147). Talvez esta seja uma das razões do sentimento de abandono que tomou conta dos comerciantes da cidade. A destruição de paisagens valorizadas deve receber a mesma atenção que os dramas pessoais, e a reconstrução da personalidade histórico-cultural deve acompanhar a reconstrução de casas e de coisas.

Esta necessidade é hoje, extremamente urgente. A vida urbana tornou-se extremamente complexa para os que a estudam, e cada vez mais, novos elementos são incorporados à sua análise. Diferentes disciplinas se propõem a dialogar, tentando compreender o que poderíamos chamar de *“um olhar sobre as cidades”*, buscando soluções para novos e velhos problemas. Incorporar nestes estudos urbanos temas como a demografia (sua dinâmica e problemática), o trabalho (e suas conseqüências econômicas, realizando uma verdadeira geografia econômica das cidades), sua vida social (com seus novos e interdisciplinares

estudos sobre a percepção e os símbolos) e as redes urbanas (com toda a sua complexidade) dentre outros temas é mais que uma necessidade, um imperativo. Enquadram-se nesta temática os estudos sobre a morfologia e a gênese das cidades, que, como vimos, quase sempre foram relegados a segundo plano. Nesse sentido, a proposta teórica de Amorim Filho vem resgatar a importância destes estudos, e, mais ainda, propor um modelo, que, como vimos se adequou perfeitamente a Caratinga.

Por ter um caráter essencialmente geográfico, o estudo morfológico-funcional torna-se indispensável como critério de classificação das cidades médias. O modelo geocartográfico apresentado por Amorim Filho, conforme analisamos, representa com bastante fidelidade o que ocorre nas cidades médias do estado de Minas Gerais. Este critério, baseado na morfologia urbana torna-se assim, excelente ferramenta para a identificação e o estudo deste nível de cidades, pois, como vimos, este modelo foi de extrema utilidade para caracterizar a cidade de Caratinga como cidade média propriamente dita.

Assim sendo, para que o estudo sobre a cidade de Caratinga não se reduza a uma abordagem de tipo monográfico, o mesmo modelo será aplicado, a duas outras cidades médias da região: Manhuaçu e Viçosa.

5.4- O Zoneamento Morfológico-Funcional do Espaço Intra-Urbano de uma Cidade Média: Manhuaçu - MG

A cidade de Manhuaçu apresenta uma história geomorfológica bastante parecida com a de Caratinga, sendo que ambas se localizam no mesmo “Planalto Cristalino”, área de relevo marcadamente colinoso, onde se destacam os granitos e os gnaisses decompostos. Ross (1996), classifica estas feições como pertencentes a área dos cinturões orogênicos, regionalmente chamados de “*Planaltos e serras do Atlântico leste sudeste*”.

Assim, a área urbana da cidade localiza-se essencialmente na planície fluvial do rio Manhuaçu, e nas encostas dos morros que a circundam. Apresenta um padrão de ocupação urbana bastante semelhante ao de Caratinga, ou seja, uma densidade elevada na planície fluvial, com todos os problemas ambientais decorrentes da mesma, como os fortes processos erosivos que ocorrem à época das chuvas. Deve-se observar que, por causa deste sítio urbano desfavorável, a cidade freqüentemente vê-se envolvida em fortes enxurradas e escorregamentos que afetam as áreas urbanas.

Além da área plana das margens rio Manhuaçu, as escarpas encontram-se parcialmente ocupadas, como vem ocorrendo em Caratinga.

Manhuaçu repete o padrão de muitas cidades brasileiras, de crescer quase sem planejamento. Desta forma seu tecido urbano expandiu-se acompanhando primeiro o curso do rio, depois a linha férrea e por fim a rodovia.

As figuras que se seguem retratam momentos importantes na evolução urbana de Manhuaçu. A figura 76 é de um dos primeiros mapas da cidade. Apresenta o que seria o embrião da configuração da área central da cidade.

Observa-se como o arcabouço urbano seguiu o traçado do rio. A figura 77, datada de 1898, mostra claramente a ocupação da área central de Manhuaçu num terraço, que segue o curso do rio Manhuaçu, encaixado na planície. Nota-se a incipiente ocupação desta que mais tarde seria a área central da cidade.

A figura 78, mostrando a cidade de Manhuaçu nos anos 1950, traz uma constatação clara: Manhuaçu, como Caratinga, apresentava neste período característica bastante similar a de uma pequena cidade, de acordo com o modelo morfológico criado por Amorim Filho. Neste local, hoje funciona o centro principal da cidade. A figura 79 mostra uma interessante vista aérea de Manhuaçu nos anos 1970. Pode-se ver o adensamento na área central da cidade, com a presença de importantes equipamentos terciários.

A figura seguinte mostra uma vista parcial da praça central de Manhuaçu, quando de sua estruturação, em torno de 1920. Foi a partir desta praça que o centro da cidade se expandiu.

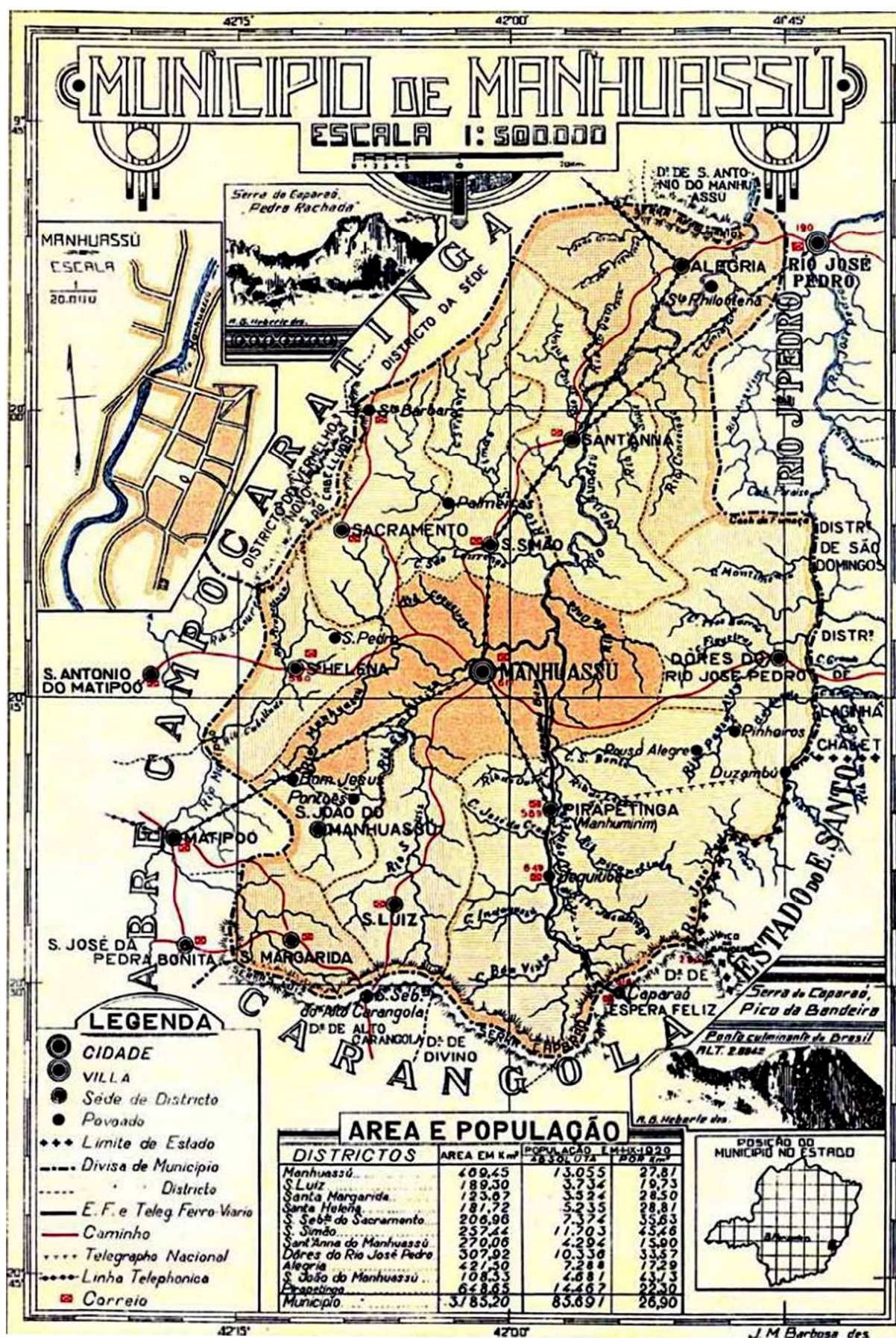


Figura 76: O município de Manhuaçu no início o século XX
Álbum chorográfico municipal do Estado de Minas Gerais – Imprensa oficial de BH – 1927

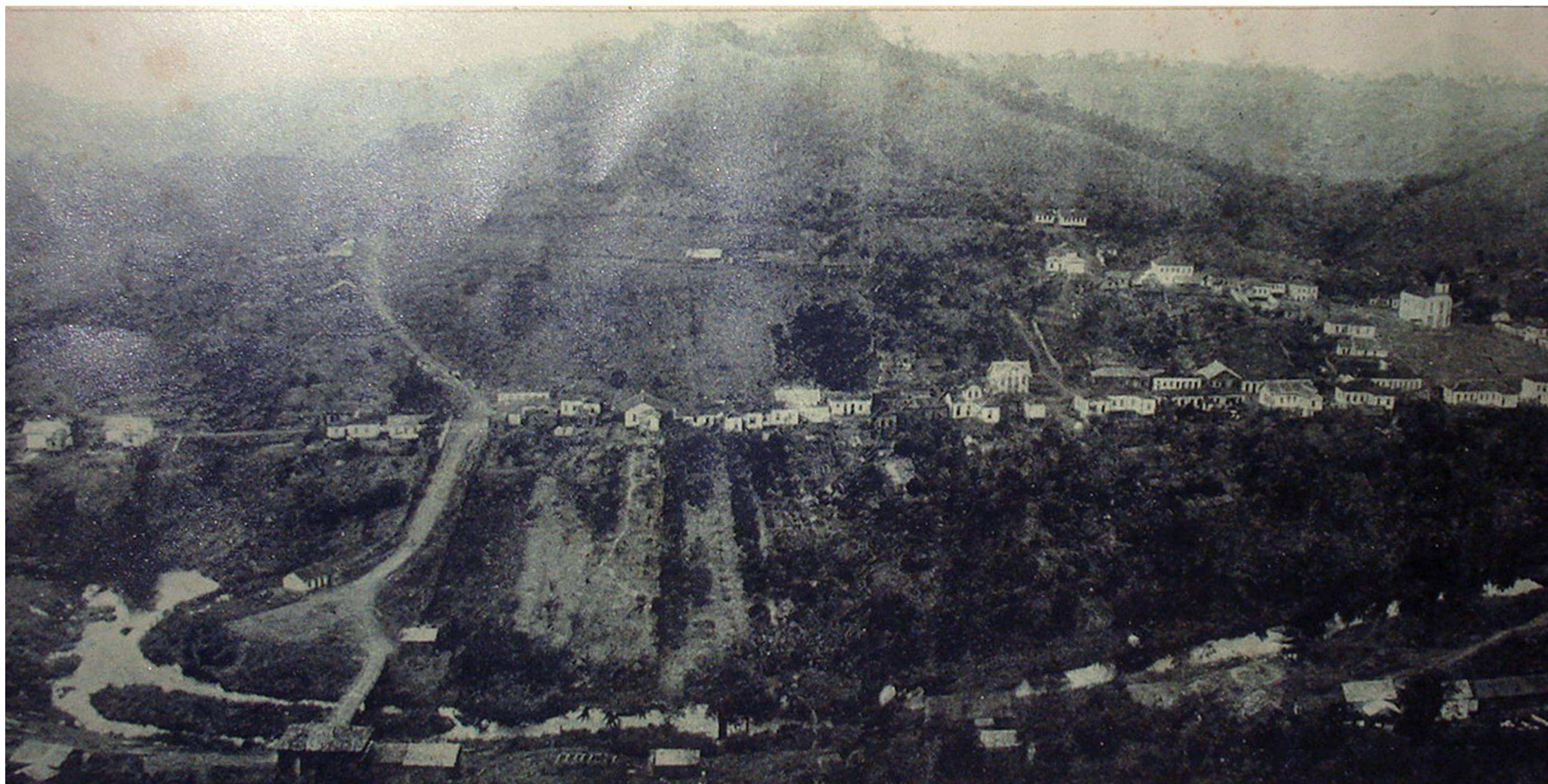


Figura 77: Vista parcial de Manhuaçu em foto de 1898 Fonte: Casa da Cultura de Manhuaçu



Figura 78: Vista parcial da área central de Manhauçu em foto da década de 1950.
Fonte: Casa de Cultura de Manhauçu.



Figura 79: Vista parcial da área central de Manhauçu em foto da década de 1970.
Fonte: Casa de Cultura de Manhauçu.



Figura 80: Vista parcial da praça central de Manhuaçu, quando de sua estruturação, anos 1920.
Fonte: Casa da Cultura de Manhuaçu

Como Caratinga, a cidade de Manhuaçu também teve que se adaptar a um meio físico acidentado na qual o traçado do rio e a sua planície de inundação orientam a expansão do tecido urbano. Duas diferenças entre a morfologia urbana de Manhuaçu e de Caratinga devem ser assinaladas: o rio Manhuaçu desenvolve uma planície (como acontece com o rio Caratinga), ocupada por um extenso sub-centro e logo acima um terraço mais elevado, onde se desenvolveu o centro da cidade, que fica assim protegido das cheias do rio; a outra diferença decorre do fato da área central da cidade de Manhuaçu ser bem mais extensa que a de Caratinga. Mas as semelhanças também são visíveis. Como Caratinga, também em Manhuaçu as ruas foram construídas no sítio montanhoso, onde duas vias principais e

diagonais definem o traçado urbano da cidade. Como em Caratinga, há uma variedade de equipamentos urbanos com idades diferenciadas, sendo possível observar prédios antigos e outros modernos em um espaço pequeno; a cidade de Manhuaçu apresenta os mesmos problemas urbanos listados para aquela cidade; a forte concentração de equipamentos / pessoas no centro da cidade é um problema de difícil solução...

O cartograma da figura 81 procura, de maneira exploratória e sintetizada, apresentar a organização morfológico-funcional do espaço intra-urbano de Manhuaçu. A configuração intra-urbana de Manhuaçu apresenta paralelos notáveis com a cidade de Caratinga, o que apenas comprova a descrição conceitual de Amorim Filho para as cidades médias de Minas Gerais. Assim observamos uma zona central bem definida concentrando o comércio local, além das instituições públicas municipais, estaduais e federais, bem como a presença de certos equipamentos raros, de alcance regional. Estas características fazem do centro uma área de grande poder polarizador, como, aliás, vimos em Caratinga, por causa do grande número de equipamentos terciários em um espaço geograficamente pequeno. Assim, observa-se aí um grande fluxo de pessoas e veículos na maior parte do dia. Mas, como nesta área central, a função residencial embora esteja presente não é dominante, ocorre uma grande diminuição destes fluxos à noite.

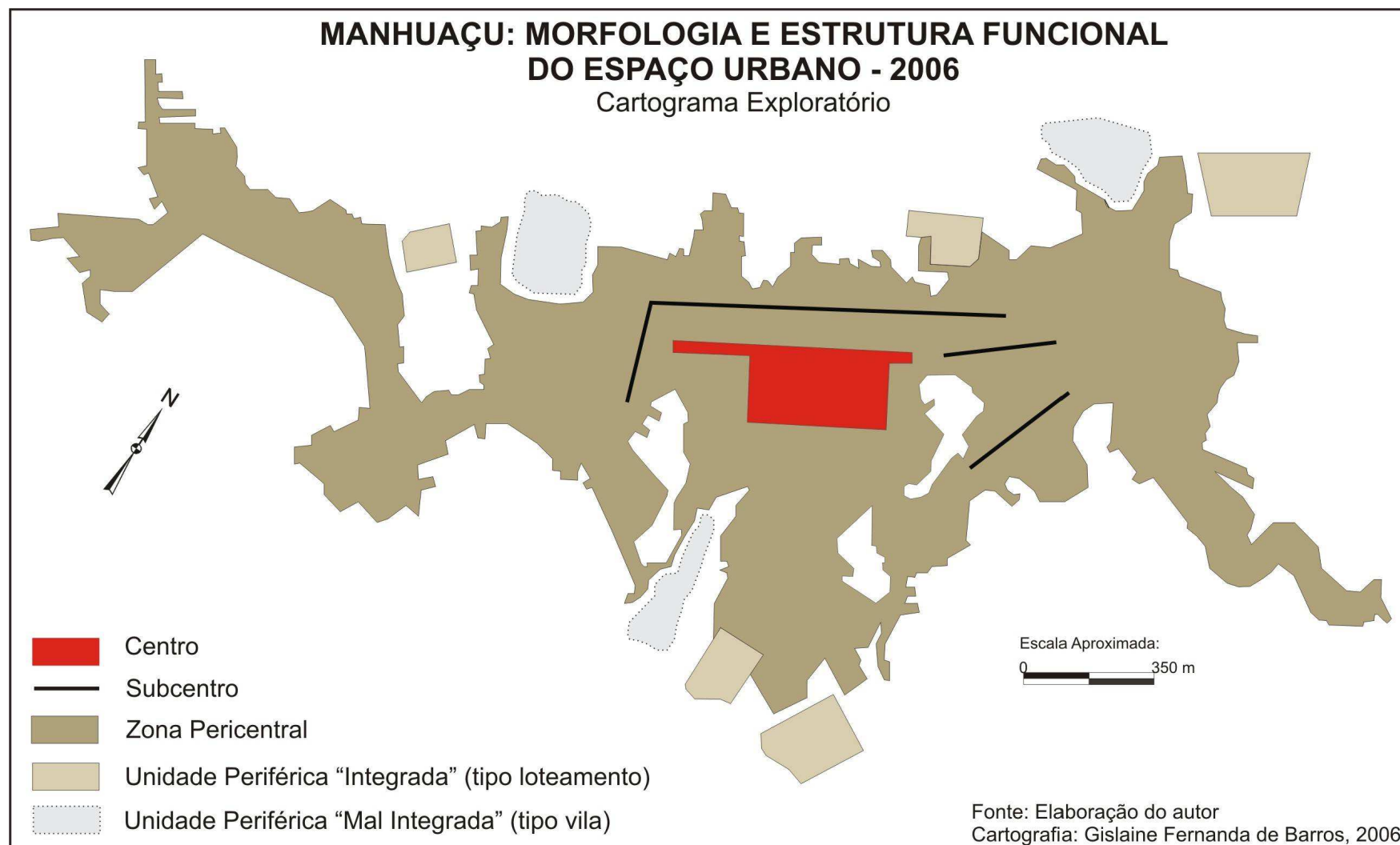


Figura 81: Manhuaçu – Morfologia e Estrutura Funcional do Espaço Urbano - Cartograma Exploratório (2006)

Nas figuras a seguir, vemos a área central de Manhuaçu, que apresenta as mesmas características centrais citadas por Amorim Filho em sua proposta para o zoneamento morfológico-funcional para as cidades médias de Minas Gerais. Nesta área se observa a presença de um grande fluxo de pessoas e veículos e também de equipamentos verticalizados e predominantemente comerciais. Esta área, como em Caratinga, representa uma importante unidade funcional que, com sua atividade comercial torna-se pólo de uma grande área regional. Na figura 87, é interessante notar como se passa, nessa área, quase sem transição, do centro para um espaço muito acidentado, sem ocupação urbana visível.



Figura 82: Vista parcial da área de Manhuaçu. Fonte: Foto do autor em trabalho de campo (2006).



Figura 83: Vista parcial da área central de Manhuaçu. Fonte: Foto do autor em trabalho de campo (2006).



Figura 84: Vista parcial da área central de Manhuaçu. Fonte: Foto do autor em trabalho de campo (2006).



Figura 85: Vista parcial da área central de Manhuaçu. Fonte: Foto do autor em trabalho de campo (2006).

A segunda área seria, como vimos para Caratinga, a zona pericentral, que envolve imediatamente o centro e estende-se até encontrar a periferia contínua. Nesta zona predomina a função residencial, em sua maioria de classe média. Apresenta uma paisagem urbana heterogênea devido à presença dos chamados “*subcentros funcionais*”, definidos anteriormente. Nestes subcentros é comum a presença de comércios voltados para a alimentação e para as necessidades mais imediatas da população. Amorim Filho chama a atenção para dois fatores fundamentais para o crescimento destes subcentros:

Os eixos viários importantes, os principais cruzamentos viários e as praças são os espaços onde, prioritariamente desenvolvem-se os subcentros funcionais, cujo número e especialmente a importância e o dinamismo dependem da expansão do tecido urbano (em termos de distância) e do dinamismo da própria cidade e de sua área de relações (região polarizada) (AMORIM FILHO, 2005 p. 57).

Assim, tanto quanto à expansão do tecido urbano quanto à sua rede de relações, Manhuaçu mostra um dinamismo próprio das cidades médias que polarizam importante área ao seu redor. Desta forma, os subcentros mostram-se dinâmicos, expandindo-se e se especializando cada vez mais. Nas figuras a seguir, esta realidade mostra-se cada vez mais presente. Na Figura 87, temos um subcentro localizado na zona pericentral, que apresenta uma função predominantemente residencial, porém com alguns tipos específicos de atividade comercial e de serviços.

Na área seguinte, representada pela figura 88, temos um subcentro funcional, destinado especificamente ao setor automotivo. Este fato deve-se à localização do mesmo próximo à rodovia, local de regular fluxo de automóveis que circulam pela rodovia federal.



Figura 86: Vista parcial de um Sub-centro de Manhuaçu. Fonte: foto do autor em trabalho de campo (2006).



Figura 87: Vista parcial de um sub-centro funcional da cidade de Manhuaçu. Fonte: Foto do autor em trabalho de campo (2006).

A terceira área (figura 88) seria uma “*Unidade Periférica Integrada*” (tipo Loteamento), que apresenta uma heterogeneidade muito grande, sendo que alguns são especialmente para classes mais altas e outros para classes médias, mas, de toda forma, essas áreas apresentam-se bastante integradas aos sistemas econômicos, sociais, de transportes e de comunicações das áreas centrais e pericentrais.

Os chamados “*espaços residenciais*” ou “*bairros residenciais*” ocupam parte importante no moderno espaço urbano, e se encontram por todas as partes, exceto no centro e nos bairros de armazéns de depósitos, onde são raros. Em Manhauçu, a procura por bairros distantes do centro, pelas classes média e alta, tem como causa uma conjugação de fatores, tais como o sítio acidentado e desfavorável, a saturação da área central, a preocupação com as enchentes que assolam toda esta região, etc. Chama a atenção, na cidade, um loteamento destinado à população de maior poder aquisitivo, apresentando várias mansões e casas com arquitetura moderna, em uma área elevada e relativamente distante do centro.

Este loteamento de classe média alta mostra, aliás, como ocorre em Caratinga também, uma tendência no processo de urbanização das classes média e alta, de fuga do centro da cidade. Apresenta equipamentos urbanos de vários andares, arquitetura moderna e boa pavimentação, facilitando a sua inserção na vida socioeconômica local.



Figura 88: Unidade Periférica “Integrada” (tipo loteamento) de Manhuaçu. Fonte: Foto do autor em trabalho de campo (2006).



Figura 89: Unidade Periférica “mal Integrada” (tipo vila) de Manhuaçu. Fonte: Foto do autor em trabalho de campo (2006).

A quarta área seria uma unidade periférica “mal integrada” (tipo vila), que, no caso de Manhuaçu, difere bastante fisionomicamente das favelas das cidades maiores e até mesmo daquela observada na cidade de Caratinga. Nestas vilas, a presença de equipamentos mais horizontalizados e de acabamento rudimentar predominam. Uma destas vilas apresenta-se na forma de “casas populares”, de baixa renda e sem infra-estrutura necessária. Deve-se observar que as vilas de Manhuaçu são muito mais estruturadas e sem a precariedade daquelas de Caratinga. A última área, no entorno da cidade, seria o início da auréola periurbana, que envolveria a periferia e apresenta uma interpenetração com a zona rural. Estas unidades mal integradas, conforme a descrição de Amorim Filho chamam a atenção na paisagem urbana de Manhuaçu pelo número elevado de casas sem acabamento, tornando-se já, um aspecto cultural da população local.

Assim, Manhuaçu apresenta uma morfologia intra-urbana bastante parecida com a de Caratinga, mostrando que o modelo geo - cartográfico elaborado por Amorim Filho tem grande validade quando se trata de identificar as cidades médias de Minas Gerais. Passaremos agora a analisar o espaço intra-urbano da cidade de Viçosa comparando-o com Caratinga e Manhuaçu.

5.5 - O Zoneamento Morfológico-Funcional do Espaço Intra-Urbano de Uma Cidade Média: Viçosa - MG

Viçosa foi elevada à condição de cidade no ano de 1876, isto é, antes de Caratinga (1890) e Manhuaçu (1881). José Joaquim da Silva que escreveu seu “*Tratado de Geografia Descritiva Especial da Província de Gerais*” no ano de 1877, assim descreveu a nascente cidade de Viçosa:

Cidade de Viçosa de Santa Rita do Turvo. Dista da capital da província 17 léguas e pertence à comarca do Rio Turvo; tem um colégio eleitoral composto de 91 eleitores. Tem também um comando superior da Guarda Nacional. Sua população, com a do município, que é bastante extenso eleva-se a perto de 37 mil almas (SILVA, p. 156).

Escrita várias décadas depois, já em 1958, a “*Enciclopédia dos Municípios Brasileiros*”, apontava para o município de Viçosa (que recebeu este nome em homenagem ao Bispo Dom Viçoso) uma população de 23.610 habitantes recenseados em 1950. Dizia ainda a mesma enciclopédia que a densidade demográfica era de 61 habitantes por quilômetro quadrado. A enciclopédia traz ainda um interessante dado sobre a distribuição da população segundo os ramos de atividade. Segundo seus dados, mais de 34,53 por cento da população com mais de dez anos estava ocupada com a agricultura, a pecuária e a silvicultura. Ainda segundo esta fonte, 6,31 por cento estavam inativos e 47,26 por cento realizavam atividades domésticas não remuneradas e atividades escolares discentes. A segunda maior fonte de trabalho era a prestação de serviços, com 4,73 por cento.

Sobre a geografia da cidade de Viçosa, a enciclopédia dizia o seguinte:

A região do Estado de Minas Gerais, onde se acha o município de Viçosa é formada por um planalto que se eleva acima da serra de São Geraldo, entre as vertentes dos rios Casca e Turvo Limpo. A cidade de Viçosa está situada em uma das mais lindas e aprazíveis localidades. Ocupa uma colina e pendor suave, encostada de um lado ao topo de uma pequena serra, gozando da mais risonha extrema perspectiva, de largos horizontes, entrecortada na sua parte para o norte, pelo ribeirão São Bartolomeu que separa a área urbana da suburbana. (IBGE, 1956, p. 431)

Assim, como também ocorrera em Caratinga e Manhuaçu, é em torno de um rio que começa o processo de ocupação da cidade. Neste caso o vale do ribeirão São Bartolomeu, pelas mesmas facilidades de ocupação de seus terraços e pela disponibilidade de água. Conforme vimos, nestes primórdios e até não menos que os anos de 1960, como atestam os dados vistos acima, foi em torno da agricultura e, principalmente, em torno do café que o município se formou. Dados de 1955 mostravam que, da produção agrícola do município, 60,34% do valor arrecadado vinham da safra de café. A criação da ferrovia, em 1885, deu novo impulso à economia de Viçosa:

Desenvolve-se desta forma (com a criação da ferrovia) um meio técnico favorável à produção agrícola, que ao mesmo tempo possibilitou uma maior integração regional, resultado da expansão da atividade cafeeira, e conseqüente expansão das atividades urbanas. É preciso destacar também a existência dos caminhos de terra que ligavam Viçosa às duas principais cidades vizinhas, Ubá ao sul, e Ponte Nova a norte do município (PEREIRA, 2005, p. 97).

Outro evento de grande importância para o desenvolvimento da cidade foi a criação, em 1926, da Escola Superior de Agricultura e Veterinária, que seria depois transformada, como vimos, na Universidade Federal Viçosa, quando se aprofundaram as transformações urbanas da cidade. O quadro a seguir, mostra a evolução os cursos oferecidos pela UFV:

Cursos	Até 1974	A partir de 197	2005
Ensino Médio e Técnico	2	3	5
Graduação	9	21	38
Mestrado	7	13	22
Doutorado	3	5	16
Totais	21	42	81

Número de cursos oferecidos pela UFV

Tabela 2: Evolução da oferta de cursos pela Universidade Federal de Viçosa

Fonte: IBGE, 2004

Este período, após 1970, foi marcado *“pela consolidação da urbanização acompanhada da ocupação de áreas de topografia plana nos fundos dos vales”* (XAVIER et al. 2004, meio digital). Ainda segundo os autores, o desenvolvimento da cidade se processou em razão das oportunidades de emprego oferecidas pela Universidade Federal de Viçosa. Na década de 1970, *“a cidade entrou em processo de urbanização acelerado, não tendo planejamento que orientasse o uso do solo, tendo os fundos dos vales já urbanizados, passando então a ocupar as encostas destes locais”* (XAVIER et al. 2004, meio digital). Assim, o tecido urbano, *“marcado pelo relevo típico das áreas de mares de morro, conhece uma expansão considerável, entre as décadas de 70 e 80”* (PEREIRA, 2005, p. 98). Junto a esta expansão do tecido urbano tem início um processo de verticalização das construções urbanas, principalmente na área central e em bairros valorizados.

O mapa seguinte mostra a evolução da rede urbana da cidade de Viçosa. Percebe-se a evolução que ocorre na malha urbana da década de 1970 em diante. Esta expansão ocorre, como vimos, devido a vários fatores, sendo que, sem dúvida, a criação da Universidade Federal de Viçosa é o mais importante deles. Deve-se ressaltar que, conforme vimos, Viçosa apresenta um predomínio absoluto do setor

terciário (70%) sobre o setor industrial (27%) e ainda mais sobre o setor agropecuário (3%), mostrando a considerável superioridade destas atividades econômicas urbanas. Destaca-se, evidentemente, o setor de serviços e comércios, próprios da área urbana, determinando ainda mais sua expansão. O mapa da figura 93, um dos mais antigos da cidade de Viçosa, datado de 1927, mostra algumas construções presentes na cidade desta época.

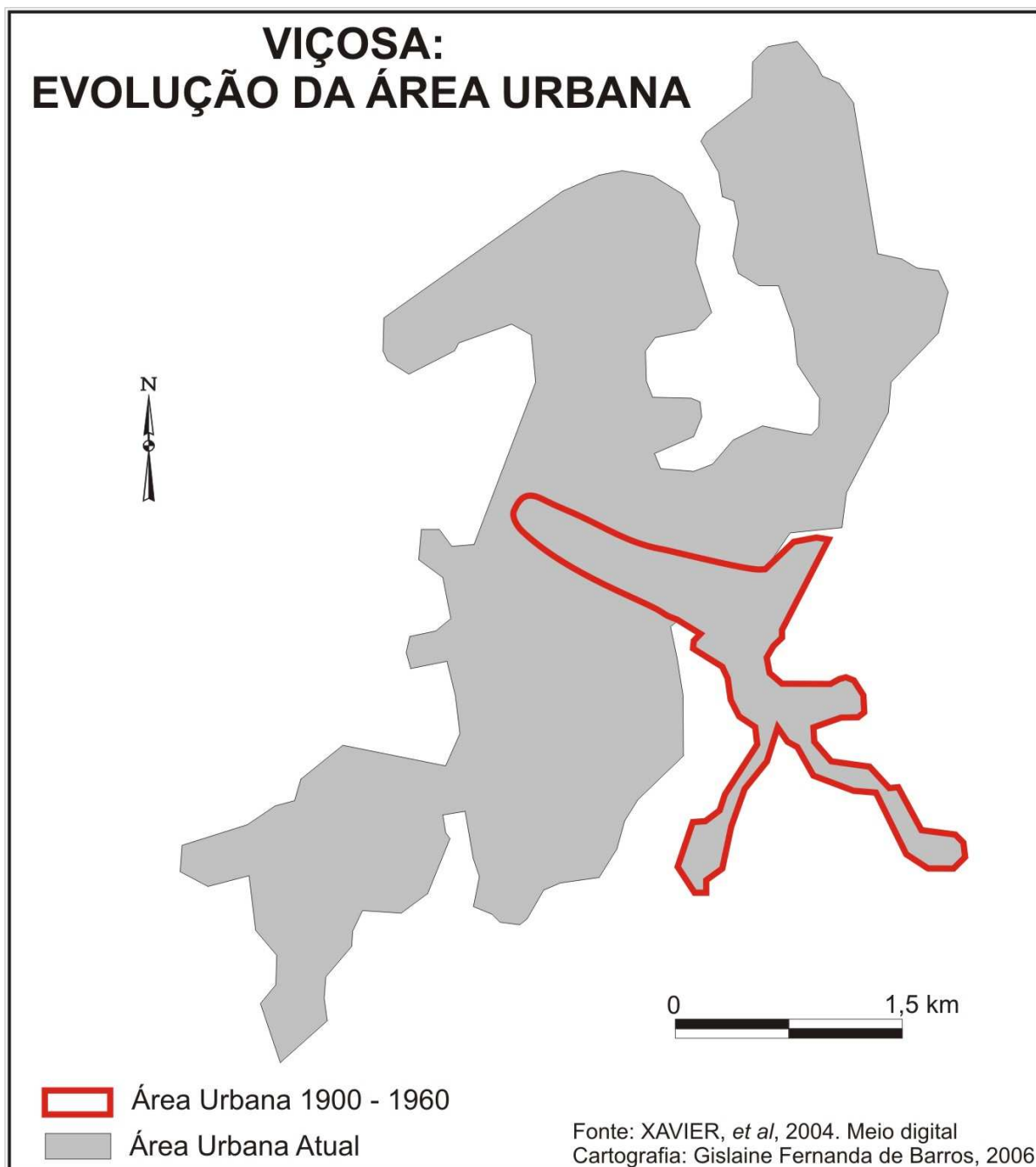


Figura 90: Malha Urbana de Viçosa de 1900-1960 e Malha Urbana Atual

Fonte: (XAVIER et al. 2004, meio digital)

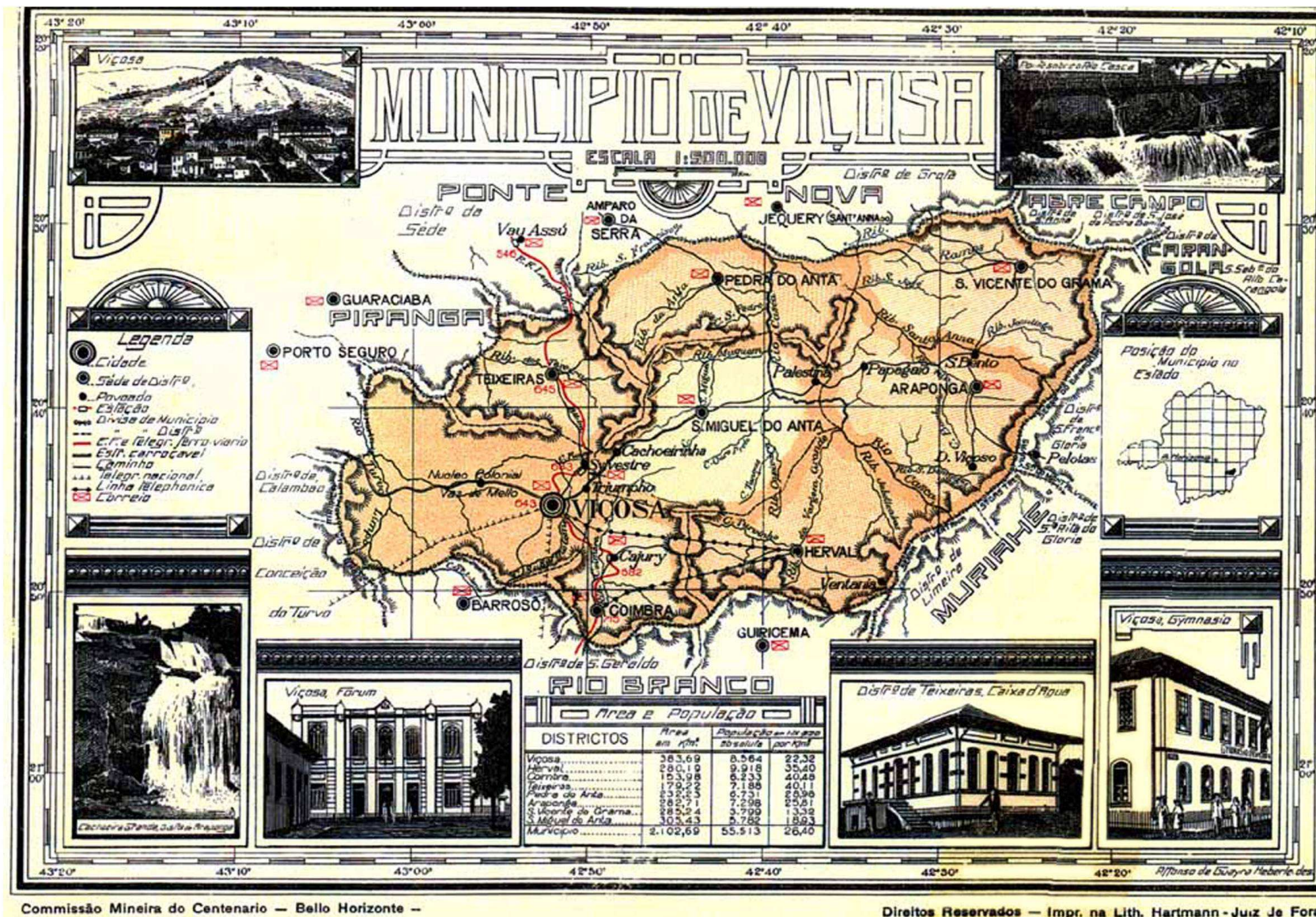


Figura 91: Viçosa no início do século XX (1920) - fonte: Álbum chorográfico municipal do Estado Municipal de Minas Gerais – Imprensa oficial de BH – 1927.

A cidade de Viçosa se localiza em um domínio morfoclimático bastante semelhante ao das cidades de Caratinga e Manhuaçu. Por isso, algumas características já vistas no estudo das outras duas cidades, se fazem presentes também aqui na cidade de Viçosa. Entre elas pode-se citar a expansão da malha urbana de forma desordenada, ocupação, também desordenada das encostas, e a presença de um vale com encostas declivosas, em cuja planície fluvial a cidade se iniciou e que hoje é, normalmente, ocupado pelo centro da cidade.

No cartograma da figura 94 se procura, evidentemente de maneira exploratória e sintetizada, apresentar a organização morfológico-funcional do espaço intra-urbano de Viçosa. Nele, observamos a presença de um centro dinâmico, cujas características veremos adiante, além de alguns subcentros bem definidos. As presenças de vários loteamentos e de uma única favela completam o arcabouço morfológico da cidade.

O cartograma a seguir, da mesma maneira como foi feito para Caratinga e Manhuaçu, comprova a descrição conceitual de Amorim Filho para as cidades médias de Minas Gerais. Em sua definição (e que foi constatada em Viçosa), temos a área central de uma cidade média, com a existência de um centro principal bem definido funcionalmente, com a forte presença de equipamentos raros de alcance regional, como, por exemplo, determinadas clínicas médicas, que por sua especialização atendem a toda a região. Além disso, esta área apresenta uma maior concentração de construções tanto verticalizadas como também de densidade. Ocorre nesta área um forte movimento de veículos e de pessoas. Na área central, ocorre também um predomínio das funções terciárias sobre as residenciais. No caso específico de Viçosa, seu centro possui equipamentos de abrangência regional, polarizando vasta área em seu entorno.

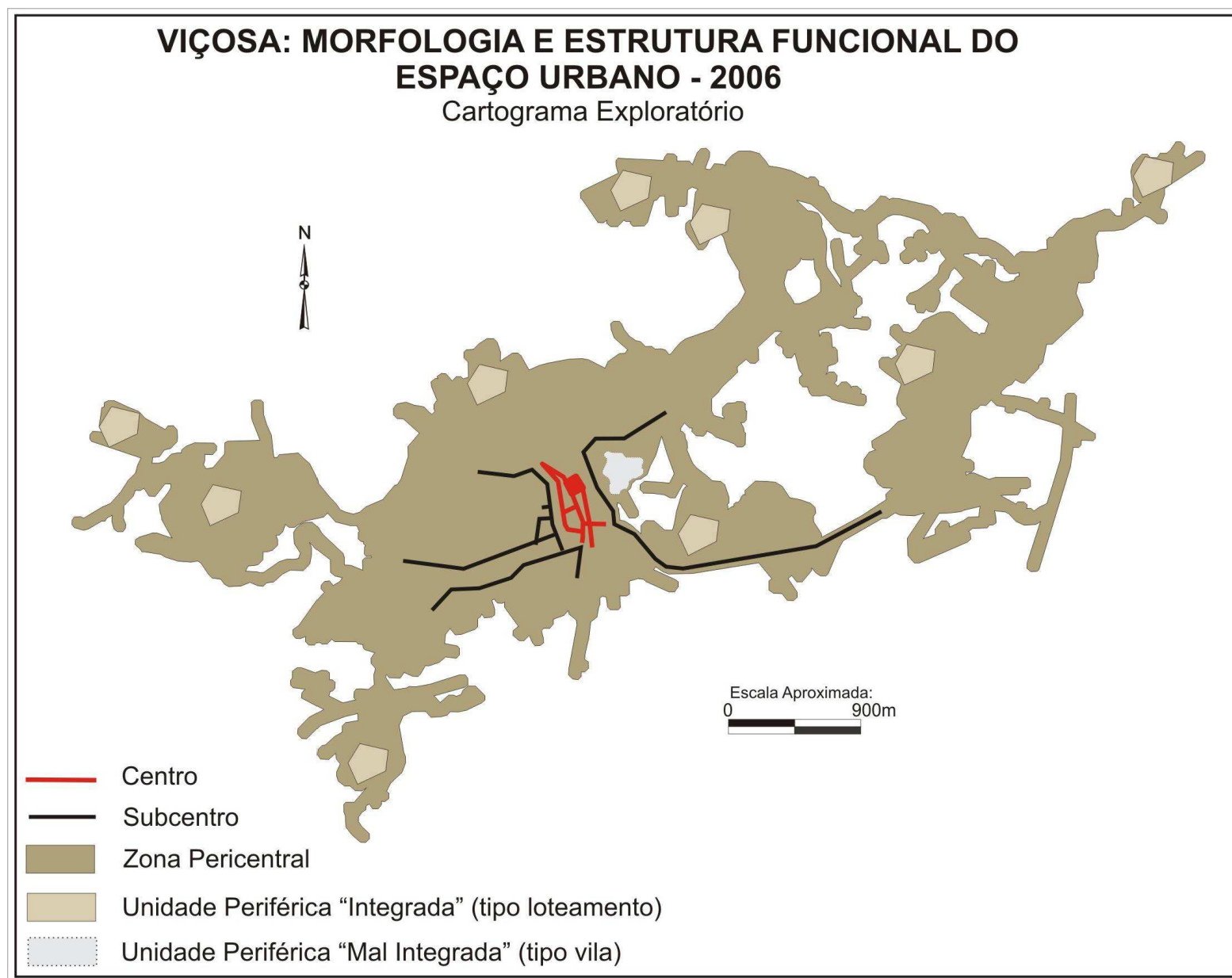


Figura 92: Viçosa – Morfologia e Estrutura Funcional do Espaço Urbano (cartograma Exploratório) – 2006 Fonte: Elaboração do autor

As figuras subseqüentes mostram vistas parciais das paisagens do centro funcional, um dos mais dinâmicos das cidades estudadas, com grande animação em seu espaço geográfico. Nota-se, nas fotos seguintes, uma grande movimentação de pessoas e veículos, mostrando que a cidade de Viçosa se impõe como importante cidade média de sua região. Pode-se observar nesta área, como, aliás, foi dito para Caratinga e Manhuaçu, a presença de equipamentos verticalizados e predominantemente comerciais, sendo pólo de uma grande área regional.



Figura 93: vista parcial da zona central de Viçosa. Fonte: foto do autor (2006).



Figura 94: vista parcial do centro de Viçosa, com seu calçadão de comércios e serviços.
Fonte: foto do autor em trabalho de campo (2006).



Figura 95: vista parcial do centro de Viçosa, onde se vê a Praça na qual se instalou a Prefeitura.
Fonte: Foto do autor em trabalho de campo (2006).

A segunda área, a zona pericentral que trata-se de uma área extensa espacialmente, na qual a função residencial é predominante, e onde se localizam os subcentros (especializados ou funcionais) bem como as praças, os entroncamentos, alguns equipamentos especiais, tais como, hospitais, universidades, rodoviárias etc. Estes subcentros da cidade de Viçosa mostram-se altamente eficazes. Sua expansão e especialização acompanham o dinamismo da cidade.



Figura 96: Vista parcial de um sub-centro de Viçosa. Fonte: Foto do autor (2006).



Figura 97: A partir de rua do centro, uma vista parcial de Viçosa, povoado de “espigões”.

Fonte: Foto do autor em trabalho de campo (2006).

A terceira área, chamada de Zona Periférica, é constituída de dois tipos de unidades, que, inclusive foram vistos separadamente nos casos de Caratinga e Manhuaçu, sendo um deles uma unidade periférica integrada (tipo loteamento), e a outra, unidade periférica “mal integrada” (tipo vila). O primeiro tipo de ocupação periférica destina-se às classes altas e médias, apresentando-se bastante integrada às estruturas econômica, social, de transportes etc, das áreas centrais e pericentrais.

Já no caso das vilas, o que se pôde notar em Viçosa foi a ocorrência de apenas uma unidade, que se caracteriza tipicamente nesta categoria. Como em outras cidades, ocorre também aqui a presença de equipamentos mais horizontalizados e de acabamento rudimentar. As figuras das próximas páginas retratam duas dessas áreas e suas características típicas.

Uma última área ainda pode ser notada. Trata-se da Zona Periurbana, que se caracteriza por ser uma zona de transição urbanorural, com a presença de alguns equipamentos terciários bastante pontuais, bem como algumas casas de campo que já se fazem notar.

Mas, o que chama mais uma vez a atenção neste estudo de Viçosa e seu zoneamento morfológico, é que a aplicação do modelo geocartográfico proposto por Amorim Filho se aplica significativamente a mais esta cidade média típica do Leste de Minas Gerais.



Figura 98: Vista parcial de uma Unidade Periférica “Integrada” (tipo loteamento) de Viçosa.
Fonte: foto do autor em trabalho de campo (2006).



Figura 99: Vista parcial de uma outra Unidade Periférica “Integrada” (tipo loteamento) de Viçosa. Fonte: foto do autor em trabalho de campo (2006).



Figura 100: Vista parcial de uma Unidade Periférica “Mal Integrada” (tipo Vila) de Viçosa. Fonte: foto do autor em trabalho de campo (2006).

Considerações Finais - Caratinga, Viçosa e Manhuaçu: Três Cidades Médias Propriamente Ditas

As três cidades estudadas apresentam, como vimos, várias características comuns, entre elas o fato de pertencerem ao mesmo domínio geomorfológico, criando uma situação geográfica bastante parecida em termos de assentamento e expansão dos tecidos urbanos. As três cidades localizam-se em sítios acidentados, onde, como vimos, parte do tecido urbano expande-se para as encostas das colinas e morros e parte importante deste mesmo tecido urbano espalha-se pelas áreas mais planas, que surgiram pela sedimentação resultante da ação dos rios. Nestas planícies fluviais, geralmente se assentam os núcleos originais destas cidades, onde hoje se localizam os seus centros principais ou algum dos subcentros das respectivas zonas pericentrais.

Este sítio dificulta a expansão do tecido urbano, pois parte deste relevo é marcadamente colinoso, trazendo, como vimos, danos ambientais enormes, sendo que, duas destas cidades, Caratinga e Manhuaçu sofrem sempre com o problema das enchentes. Assim, tem-se, nas três cidades uma expansão desordenada do tecido urbano, processo em que a verticalização das áreas centrais aparece sempre como uma solução mais rápida.

As três cidades apresentam também uma posição geográfica bastante semelhante. Estas cidades estiveram ligadas, em seu início ligado ao rio, posteriormente à ferrovia e mais tarde à rodovia. Deve-se lembrar que as redes hidrográficas dos três municípios pertencem à bacia hidrográfica do rio Doce, sendo que os rios Caratinga e Manhuaçu são dois dos principais afluentes da

margem direita daquele rio. Deve-se ressaltar a importância que as características morfoestruturais do relevo possuem na distribuição deste sistema hidrográfico. Predominam, desta forma nesta região estudada, os rios planálticos que dissecam o embasamento granito -gnáissico da região. Por outro lado, esta região do Rio Doce, devido a vários fatores, teve uma ocupação efetiva bastante tardia, sendo que as três cidades estudadas datam do final dos mil e oitocentos. Deve-se lembrar que até 1840, apenas nove municípios possuíam terras na bacia hidrográfica do rio Doce, sendo que, destes apenas um, Linhares, tinha a sede às margens do rio¹⁴.

Geograficamente, estas cidades pertencem a duas regiões de planejamento diferentes em Minas Gerais, a saber, Viçosa e Manhuaçu pertencem à região da Zona da Mata e Caratinga pertence à região do Rio Doce. Apesar disso, apresentam características geomorfológicas e climáticas bastante semelhantes, o que faz com que a ocupação urbana também siga padrões parecidos.

Assim, foi a ferrovia que trouxe, na verdade, a possibilidade tanto de uma ocupação efetiva, quanto do desenvolvimento das cidades da região. Como vimos, não foi estranho que todas as três cidades estudadas surgissem nas últimas décadas do século XIX: Viçosa em 1871, Manhuaçu em 1877 e Caratinga em 1890. A ferrovia chega a Viçosa por volta de 1885, a Manhuaçu por volta de 1915 e a Caratinga em 1931, já no século seguinte, trazendo um grande impulso desenvolvimentista à região. A ferrovia fez com que esta região fosse integrada ao sistema de transportes que, partindo do litoral, pretendia dar uma nova feição ao

¹⁴ A dificuldade de ocupação da bacia do rio Doce pode ser vista, por exemplo, no interesse da Coroa Portuguesa em evitar o povoamento desta área para evitar o contrabando, e também da presença na região de índios ferozes. Para maiores detalhes, ver “*O vale do Rio Doce*”, editado pela Companhia vale do rio Doce (2002).

sistema de comunicações do período. Desnecessário se torna dizer que a ferrovia, além de promover a integração regional de forma mais efetiva, proporcionou também grande incremento na produção agrícola. Trouxe as possibilidades de maiores lucros para os cafeicultores desta região, o que trazia como consequência um maior desenvolvimento urbano, como a construção de novos e mais modernos equipamentos urbanos, além de equipamentos urbanísticos, tais como a incremento das praças, ruas, avenidas, etc. Deve-se lembrar que foi por causa da produção de café, que o Governo, em 1835, promulgou uma lei que autorizava a concessão de privilégios para a construção de linhas férreas por companhias particulares em todo o território nacional. Com isto, os grandes beneficiários foram, sem dúvida aqueles que trabalhavam com o café. Na década de 50 do século XX, a Enciclopédia dos Municípios Brasileiros, trazia as seguintes informações sobre a economia da região:

Principais Atividades Econômicas - 1950			
Município	Ramos de Atividade e Porcentagem		Café % Sobre o total do valor da produção agrícola
Caratinga	Agricultura, pecuária, e silvicultura	34,00	55,05
Manhuaçu	Agricultura, pecuária, e silvicultura	33,94	70,90
Viçosa	Agricultura, pecuária, e silvicultura	34,53	60,34

Quadro 20: Principais Atividades Econômicas - 1950
(Fonte: Enciclopédia dos Municípios Brasileiros, IBGE, 1955)

O escoamento da produção desta região, e, evidentemente, de toda a produção regional, recebe outro grande impulso quando, nas décadas de sessenta e setenta se instala na região a rodovia, ligando áreas que a ferrovia não abrangia. Com isso a região passa efetivamente a se integrar ao sistema de transporte nacional. Como na maioria das vezes as linhas rodoviárias acompanhavam o traçado das ferrovias, pois o objetivo era o mesmo, isto é, ligar as zonas produtoras aos portos (OLIVEIRA, 1977), houve uma decadência da via férrea, em virtude da concorrência desigual provocada pelas rodovias.

O surto rodoviário toma impulso a partir de 1927, quando foi organizada a Comissão Federal de Estradas de Rodagem e a posterior criação do DNER (Departamento Nacional de Estradas de Rodagem), em 1933. Nos anos 1950, acontece uma expansão das rodovias, em decorrência do grande desenvolvimento industrial, principalmente da Região Sudeste neste período. A expansão da malha rodoviária atinge a região leste de Minas Gerais, ajudando a consolidar a posição de destaque no Estado, no que se refere à produção de café.

Hoje, Manhuaçu e Caratinga continuam sendo importantes produtores de café. Viçosa tem mantido alguma produção cafeeira, mas vem se destacando efetivamente, no setor educacional. O quadro a seguir mostra a situação atual destas três cidades em relação à área colhida, área em formação, e em produtividade de café. Observa-se a enorme produtividade de Manhuaçu, que se refletirá na diferença do PIB (Produto Interno Bruto), desta cidade quando

comparado com as outras, e na grande diferença de produção de Manhuaçu e Caratinga em relação a Viçosa.

MUNICÍPIO	REGIÃO DE PLANEJAMENTO	ÁREA COLHIDA (ha)	ÁREA EM FORMAÇÃO (ha)	ÁREA DE PRODUÇÃO (ha)	PRODUTIVIDADE sc 60 Kg benef/ha	PRODUÇÃO SACA 60kg
CARATINGA	RIO DOCE	7500	200	7950	20	159.000
MANHUAÇU	ZONA DA MATA	7140	1100	17850	15	267.750
VIÇOSA	ZONA DA MATA	2030	130	2030	12	24.360

Quadro 21: Café, safra 2005

Fonte: EMATER-MG, 2005

Os anos de 1980 e 1990 assistem a um processo de verticalização das construções urbanas, principalmente nas áreas centrais destas cidades, dando uma configuração bastante próxima de sua atual *“imagem urbana”*. Tomando a idéia, já vista, do centro como uma *“janela paradigmática”*, retomamos as reflexões sobre as áreas centrais destas três cidades, todas com um sítio urbano marcado pelo relevo típico das áreas de Mares de Morros. Nesta região a rede de drenagem tem, como vimos, um papel importante no modelado desses planaltos. Estes vales são, quase sempre, os locais onde estas cidades se assentam e daí se expandem.

Nestes locais surgem as praças, as ruas mais amplas, a presença de equipamentos terciários já descritos para cidades desse porte etc. As fotografias mostradas, quando cada cidade foi estudada, atestam esta realidade presente.

Esta centralidade é reforçada durante o processo histórico, com a crescente instalação das atividades comerciais e de serviços, algumas das quais mais raras.

Quando estes novos elementos surgem no cenário urbano local, eles começam por alterar seus ritmos de crescimentos, tanto econômico quanto demográfico, o que resulta evidentemente, numa transformação das formas de expansão dos tecidos urbanos, fortemente relacionados com seus sítios urbanos. Pelo menos no início, estas transformações ocorrem principalmente na área central destas cidades médias. Áreas onde, pelo menos nestas três cidades estudadas, a centralidade e o centro coincidem geograficamente. Segundo Sposito (2001), os conceitos de centro e centralidade são diferentes na medida em que, o centro seria marcado por sua localização território e a centralidade pelo que se movimentaria no mesmo território.

Ainda segundo a mesma autora, o centro se define em escalas temporais de médio e longo prazo pela mudança na localização territorial de atividades, já a centralidade se (re)definiria continuamente, em escalas temporais de curto prazo, principalmente pelos seus fluxos desenhados através da circulação das pessoas, das mercadorias, das informações etc.

Nestas cidades médias mineiras, estes dois conceitos se confundem, pois é geralmente no centro geográfico, que se localizam aqueles fluxos descritos acima. Nas cidades médias, desnecessário é dizer, o ritmo das mudanças é que, em geral, difere daqueles ocorridos nas metrópoles.

Portanto, aí, a escala das mudanças obedece a um ritmo intermediário entre a fluidez das metrópoles, e o tempo “quase inerte das cidades pequenas”. Mas, mesmo num ritmo menos intenso, as áreas centrais das cidades estudadas

passaram, principalmente nas últimas décadas, por transformações importantes. Talvez a mais visível delas seja a densificação e a verticalização observadas, com maior incidência em Viçosa e mais ou menos em igualdade de condições em Manhuaçu e Caratinga. Nas três cidades, o centro se mostra dinâmico, com grande movimentação de pessoas e veículos, sendo relativamente mais intenso em Viçosa e com certa semelhança em Caratinga e Manhuaçu. Nestas áreas centrais ocorreu, como descrito por Amorim Filho (2005), uma especialização em equipamentos terciários, alguns deles raros e, portanto, de alcance regional, fortalecendo ainda mais, a consolidação dessas cidades como importantes centros regionais.

Nestas cidades, também a zona pericentral apresenta inúmeros elementos em comum, tais como a predominância de bairros com função predominantemente residencial, a presença de subcentros, sejam eles unifuncionais, ou polifuncionais bem modestos. Na periferia, os loteamentos e as “vilas” se multiplicam, com suas variadas fisionomias. Nos subcentros, chama atenção, em Manhuaçu e Caratinga a presença de equipamentos especializados ao longo da principal rodovia, voltados para o atendimento específico de veículos automotivos. Chama a atenção também nestas duas cidades, a presença em torno da rodoviária que atende à zona rural, de certos equipamentos terciários voltados para o comércio de produtos agrícolas e destinados à zona rural. Em Viçosa, talvez pela própria formação pedológica, que dificulta a agricultura em larga escala, e também por não se situar à beira de uma rodovia importante, não encontramos estas características. Ocorrem também, aqueles subcentros, cuja função dominante é atender a população residente nas imediações. Neles, e isto ocorre em todas as

três cidades, existem certos comércios e serviços de vizinhança, com características muito semelhantes.

Os loteamentos periféricos, tanto em Caratinga como em Manhuaçu, ocuparam as partes mais elevadas da cidade, principalmente por causa das chuvas abundantes que causaram várias enchentes nas áreas mais baixas nestas cidades. Deve-se lembrar também que, nestas duas cidades, o rio estreito já teve os terraços de sua planície fluvial ocupados, deixando somente as encostas para novas expansões do tecido urbano. Em Viçosa, embora em menor escala, isto também já ocorre. Nestas três cidades existem condomínios periféricos destinados exclusivamente às classes mais elevadas, sendo que, aquele construído em Manhuaçu, apresenta uma infra-estrutura de equipamentos bem superior aos das demais cidades.

Quanto às vilas, existem algumas diferenças verificadas nas três cidades: em Manhuaçu, ocorrem aquelas que menos se assemelham às “*favelas*”, como as conhecemos nos grandes centros. Em Viçosa, chama a atenção a quase inexistência deste tipo de ocorrência. Já na cidade de Caratinga, elas aparecem com maior precariedade em relação às outras cidades. Chama a atenção também, as chamadas “*casas populares*”, que se espalham pelas periferias de quase todas as cidades médias da região.

De resto, deve-se ressaltar que o modelo de zoneamento morfológico-funcional de Amorim Filho para as cidades médias se mostrou bastante adequado para Caratinga, Manhuaçu e Viçosa. O mais significativo é que a constatação dessa adequação não foi observada apenas em estudos de gabinete (com

utilização de documentos cartográficos, fotografias e imagens de satélites), mas, por meio de trabalhos de campo demorados e minuciosos.

Com as reflexões de caráter epistemológico, a coleta e a elaboração de documentos cartográficos e uma grande quantidade de horas de trabalho de campo foi possível explorar um tema atualíssimo (as cidades médias), sem deixar de ser fiel aos princípios fundamentais da geografia, consolidados desde o tempo dos grandes clássicos de nossa ciência.

REFERÊNCIAS

ABREU, João Francisco de. Notas de Sala de Aula. Curso de Doutorado em Tratamento da Informação Espacial, Belo Horizonte, Puc Minas, 2003.

ABREU, João Francisco de. *Sistemas de Informações Geográficas e manufatura Integrada por Computador, GIS e CIM – uma análise exploratória*. In. Manufatura Integrada por computador: contexto, tendências, técnicas. TERRA. L. D. (ed). Belo Horizonte. Fundação CEFETEMINAS. 1995.

AGNEW, J; LIVINGSTONE, D; ROGERS, A. Human Geography – An essential anthology. Oxford. Blackwell. 1996.

AMORIM FILHO, O.B. : *Contribution à l'étude des villes moyennes au Minas Gerais – Formiga et le Sud-Ouest du Minas Gerais*. Bordeaux, Université de Bordeaux III, 1973, 361 p. (Tese de Doutorado).

AMORIM FILHO, O.B. : *Um esquema metodológico para o estudo das cidades médias*. Anais do II Encontro Nacional de Geógrafos. Belo Horizonte, IGC/UFMG, 1976, 600 p., p. 6-15.

AMORIM FILHO, O.B. : *Patos de Minas: uma cidade média em Minas Gerais e sua região*. Geografia, Rio Claro 3(5): 58-69, abril, 1978.

AMORIM FILHO, O. B. : *Middle size cities and Brazil's territorial planning*. Brazil's Spatial Organization (24th International Congress of Geography – I.G.U.), Tokio, 1980, 625 p., p. 555-588.

AMORIM FILHO, O.B.; BUENO, M.E.T. e ABREU, J.F. : Cidades de porte médio e o programa de ações sócio-educativo-culturais para as populações carentes do meio urbano em Minas Gerais. *Boletim de Geografia Teorética*. Rio Claro, 12 (23-24); 33-46, 1982.

AMORIM FILHO, O. B. : *Cidades médias e a organização do espaço no Brasil*. In: Revista Geografia e Ensino. Belo Horizonte, 2 (5): 5-34, jun. 1984.

AMORIM FILHO, O.B. : *A rede urbana da Bacia do Mucuri*. Revista Geografia e Ensino. Belo Horizonte, 3(1): 26-36, 1990.

AMORIM FILHO, O. B. : Las Ciudades Medias en la Planificacion de Minas Gerais-Brasil. *Anales del Seminario Internacional "Ciudades Intermedias de America"* (Dra Edelmira Gonzalez G. - editora). La Serena, Universidad de La Serena (Chile), 22-23/07/1996.

AMORIM FILHO, O. B. : *Formiga*. La Serena, Universidad de La Serena, 1997, 59 p. (Serie Ciudades Intermedias).

AMORIM FILHO, O. B. : *Un Cuarto de Siglo de uma Ciudad Media en Minas Gerais: Formiga*. Caderno de Geografia, Vol. 8, nº10, fevereiro de 1998, PUC-Minas, p. 30-43.

AMORIM FILHO, O. B. : y ALVIM, A. M. M. *Un Estudio Comparativo de dos Ciudades Intermedias de América del Sur: Formiga (Minas Gerais, Brasil) y Ovalle (Chile)*. Anales Del V Seminario Latinoamericano de Calidad de Vida Urbana. Chillán, Universidad del Bío-Bío, 04 a 08/09/2000.

AMORIM FILHO, O. B. e ABREU, J.F.: *Ciudades Intermedias y Tecnpóles potenciales en Minas Gerais – Brasil*. In: Tiempo y Espacio, año 8, nº9-10, p. 23-32, Chillán (Chile), Universidad del Bío-Bío, 2000 (publicada em 2001).

AMORIM FILHO, O. B. e SERRA, R.V.: *Evolução e Perspectivas do papel das cidades médias no planejamento urbano e regional* (p. 1 a 34). In: ANDRADE, Th. A. e SERRA, R.V. (org.) *Cidades Médias Brasileiras*. Rio de Janeiro, IPEA, 2001, 393 p.

AMORIM FILHO, O. B. e ABREU, J.F.: *Cidades médias e descentralização tecnológica: o caso de Minas Gerais*. Caderno de Geografia, 12 (18), p. 5-14, Belo Horizonte, PUC-Minas, 1º semestre, 2002.

AMORIM FILHO, O. B. y DINIZ, A.M.A.: *Boa Vista, Roraima: uma cidade média na fronteira setentrional do Brasil*. Anales del IV Seminario Internacional de Estudios Urbanos. Tandil, Universidad Nacional del Centro de la Provincia de Buenos Aires, 20 a 23 de agosto de 2003.

AMORIM FILHO, O. B. e RIGOTTI, J.I.R.: *Os Limiares Demográficos na Caracterização das Cidades Médias*. In: Cadernos de Geografia, Belo Horizonte, v.13, n. 20, p. 21-38, 1º sem. 2003.

AMORIM FILHO, O. B. e SENA FILHO, Nelson. *A Morfologia das Cidades Médias*. Goiânia. Editoria Vieira. 2005.

ARGAN, Giulio Carlo. *História da Arte como história da Cidade*. São Paulo: Martins Fontes. 1998.

BEAUJEU-GARNIER, J & CHABOT, G. *Tratado de Geografia Urbana*. Espanha. Editorial Vicens-Vives, 1970.

BEAUJEU-GARNIER, Jacqueline. *Geografia Urbana*. Lisboa. Fundação Calouste Gulbenkian. 1997. 525 p.

BENTON, Ted. *"Kant e o neokantismo"*. In: BOTTOMORE. Tom. *Dicionário do pensamento marxista*. Rio de Janeiro. Jorge Zahar Editor. 2001.

BLANCHARD, Raoul. *Grenoble: étude de géographie urbaine*. Paris: A. Colin, 1911.

BURTON. Ian. *A Revolução quantitativa e a geografia teórica* (1963). In: *Boletim de Geografia Teórica*. Rio Claro, 7 (13) 63 – 84. 1977.

BOLTSHAUSER, João. *História da Arquitetura*. Belo Horizonte: Editora da UFMG, 1972, Vol. VI.

BRUAND, Yves. Arquitetura Contemporânea no Brasil. Trad. Ana M. Goldberg. São Paulo: Perspectiva, 1981.

CÂMARA, Gilberto & MONTEIRO A. M. V. Geoprocessamento. Cad. Saúde Pública vol.17 no.5 Rio de Janeiro. Sept./Oct. 2001.

CÂMARA, Gilberto & MONTEIRO Antônio Miguel Vieira. Fundamentos epistemológicos da ciência da geoinformação. INPE, Meio Digital.

CAPEL, Horacio. Positivismo y antipositivismo en la ciencia geográfica. El ejemplo de la geomorfología. Universidad de Barcelona. Año VIII. Número: 43. Febrero de 1983.

CARTER, H. The Study of Urban geography. Edward Arnold, Londres, 1972.

CARVALHO, Edézio Teixeira de. Geologia Urbana para Todos – Uma Visão de Belo Horizonte. Belo Horizonte. Editora do Autor. 2001.

CATARINA, Adair Santa. Algoritmos evolutivos aplicados ao processo de análise de dados geográficos. INPE. São José dos Campos. 2005

CHORLEY, R; HAGGETT, P. Modelos Físicos e de informação em Geografia. São Paulo. Editora da USP. 1975.

CHRISTALLER, Walter (1933). .Central Places in Southern Germany. Englewood Cliffs, Prentice-Hall, 1966.

CHRISTOFOLETTI, Antônio. Geomorfologia. Editora Edgard Blucher Ltda. 1974.

CHRISTOFOLETTI, Antônio (org.). Perspectivas da Geografia. 2. ed. São Paulo: DIFEL. 1982.

CHRISTOFOLETTI, Antônio & TEIXEIRA. A. L. Sistemas de Informação Geográfica – Dicionário ilustrado. São Paulo. Editora Hucitec. 1997.

CLARK. D. Introdução à Geografia Urbana. São Paulo. Difel. 1985.

CLAVAL, PAUL. “A Revolução pós-funcionalista e as concepções atuais da Geografia”. IN. Epistemologia da geografia. MENDONÇA, Francisco e KOZEL, Salete. Paraná, UFPR. 2002.

CLAVAL, PAUL. A Geografia Cultural. Florianópolis. UFSC. 2001.

CORRÊA. Roberto Lobato & LIMA, Olga M. Buarque. Sistema Urbano. In. Geografia do Brasil – região Sudeste. Rio de Janeiro: IBGE. 1977. p. 569-662.

CORRÊA, R. L. A rede urbana. São Paulo. Editora Ática. 1989.

CORRÊA, R. L. O Espaço urbano. São Paulo. Editora Ática. 1995.

DE BLIJ, H. J. Human Geography - Culture, Society and Space. New York. John Wiley e Sons 1977.

DEL RIO, Vicente. Introdução ao desenho urbano no processo de planejamento. São Paulo. PINI. 1990.

DEL RIO, Vicente & OLIVEIRA, Livia de. Percepção Ambiental. São Paulo. Nobel. 1999. 265 p.

DERRUAU, Max. Geografia Humana II. Portugal: Editorial Presença. 1982.

DOLLFUS, O. A Análise Geográfica. São Paulo. Difel. 1973.

DOLLFUS, O. O Espaço Geográfico. São Paulo. Difel. 1982.

FERRARI, Celso. *Curso de planejamento municipal integrado*, São Paulo, Pioneira, 1977.

FEYERABEND, Paul. Contra o método. São Paulo, Relógio d'água, 1993.

GEIGER, Pedro Pinchas. Evolução da Rede Urbana Brasileira. Rio de Janeiro, Instituto Nacional de Estudos Pedagógicos. 1963.

GOFF, Jacques Le. Por Amor às cidades. São Paulo. Editora da Unesp. 1998.

GOFF, Jacques Le. O Apogeu da cidade medieval. São Paulo. Martins Fontes. 1992.

GEORGE, Pierre, Geografia Urbana. São Paulo. Difel. 1983.

GERARDI, L. H. O. & SILVA, B. N. Quantificação em geografia. São Paulo. Difel. 1981.

GOULD, Peter. Becoming a geographer. New York. Syracuse University Press. 1999.

HARTSHORNE, Richard. The Nature of Geography. Lancaster: AAG. 1939.

HARTSHORNE, Richard. Propósitos e Natureza da Geografia. São Paulo. 1978.

HARTSHORN, Truman A. Interpreting the City: An Urban Geography. New York, NY. John Wiley. 1980, 1992.

HARVEY, D. *Explanation in Geography*. London: E. Arnold. 1969.

HARVEY, David. *A Justiça Social e a Cidade*. São Paulo, Hucitec. 1980.

HARVEY, D. *Condição Pós-Moderna*. São Paulo. Editora Loyola. 2001.

HELPERICH, G. *O cosmos de Humboldt*. Rio e janeiro. Editora Objetiva. 2005.

HETTNER, Alfred. O sistema das ciências e o lugar da geografia 1989. in. *Fragmento de La Naturaleza de la Geografía y Sus Métodos*, traduzido de *El Pensamiento Geográfico*, Josefina Mendoza et Alli, Alianza Editorial, Madri, 1982.

HOBBSAWN, Eric. J. *A era dos extremos: o breve século XX*. São Paulo, Companhia das letras, 1995.

HUMBOLDT, A. *Quadros da natureza*. São Paulo. Editora Gráfica Brasileira. 1952.

IBGE. *Enciclopédia dos Municípios Brasileiros*. Rio de Janeiro: IBGE. 1958.

JAMES, P. E; MARTIN, G. J. *All possible worlds. A History of Geographical Ideas*. New York, John Wiley. 1981.

JOHNSTON, R. J. *Geografia e Geógrafos*. São Paulo. Difel. 1986.

JOHNSTON, R.J. et al. -editors: *The Dictionary of Human Geography*. Oxford: Blackwell, 1985.

KAREN B. STRIER, JESSICA W. LYNCH, and TONI E. ZIEGLER. Hormonal Changes During the Mating and Conception Seasons of Wild Northern Muriquis. In. *American Journal of Primatology* 61:85–99 (2003). <http://ink.primate.wisc.edu/~ziegler/StrierAJP.pdf>

KAYSER, BERNARD. “A região como objeto de estudo da geografia”. In. GEORGE, P; GUGLIEMO, R; LACOSTE, Y; *A Geografia Ativa*. São Paulo. Difel. 1975.

KUHN, Thomas. *A Estrutura das Revoluções Científicas*. São Paulo, Editora Perspectiva, 1975/1992.

LAJUGIE, Joseph. *Les Villes Moyennes*. Paris. Éditions Cujas, 1974. 216 p.

LAMAS, José M. Garcia. *Morfologia Urbana e Desenho da Cidade*. Porto. Fundação Calouste Gulbenkian. 2004.

- LEFEBVRE Henri. A Revolução Urbana. Belo Horizonte: Editora da UFMG. 1999.
- LE GOFF, Jacques. Por Amor às cidades. São Paulo. Editora da Unesp. 1998. 148p.
- LELOUP, Yves. Les Villes du Minas Gerais. Institut de Hautes Études de l'Amérique Latine. Paris, 1970.
- LENCIONI, Sandra. Região e Geografia. São Paulo. EDUSP. 2003
- LYNCH, Kevin. A Imagem da Cidade. São Paulo: Martins Fontes. 1997. 250 p.
- MIKESELL, Marvin W. As fronteiras da geografia como ciência social (1969) in. Boletim de Geografia Teorética. Rio Claro, 7 (13) 111 – 137. 1977.
- MILLER, Harvey J. Tobler's First Law and Spatial Analysis. Annals of the Association of American Geographers, 94(2), 2004, pp. 284–289. 2004.
- MENDONÇA, Francisco; KOZEL, Salette. (Org.) Epistemologia da Geografia. Curitiba, Editora UFPR. 2002
- MONTEIRO, Carlos Augusto de Figueiredo. Geossistemas – a história de uma procura. São Paulo, Contexto, 2001.
- MONTEIRO, Carlos Augusto de Figueiredo. Clima e Excepcionalismo. Florianópolis, editora da UFSC, 1991.
- MORRIS. A. E. J. História forma urbana. Barcelona. Editora Gustavo Gili. 1984.
- MUMFORD, Lewis. A Cultura das cidades. Belo Horizonte: Editora Itatiaia. 1961.
- MUMFORD, Lewis. A Cidade na História. São Paulo: Martins Fontes. 1998.
- NYSTUEN. J. *identification of some fundamental spatial concepts*. In. AGNEW, J; LIVINGSTONE, D; ROGERS, A. Human Geography – An essential anthology. Oxford. Blackwell. 1996.
- PACIONE. Michael. Urban Geography – a global perspective. New York, Routledge. 2005.
- PATTINSON. W. D. As quatro tradições da geografia (1963). in. Boletim de Geografia Teorética. Rio Claro, 7 (13) 101 – 110. 1977.
- POPPER, Karl, Conjecturas y Refutaciones, Barcelona, Ediciones Paidós, 1975.

- PRIGOGINE, Ilya. O fim das certezas. São Paulo, Unesp, 1996.
- QUAINI, Massimo. Marxismo e Geografia. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1979.
- RACINE J.-B., 1971, "Le modèle urbain américain : les mots et les choses", *Annales de géographie*, p. 397-427.
- ROCHEFORT. Michel. L'organisation urbaine de l'Alsace. Paris, Beles Lettres, 1960, 384 p. (Thèse de Doctorant).
- ROGERS, A. Human Geography – An essential anthology. Oxford. Blackwell. 1996.
- ROSSI. Aldo. A Arquitetura da Cidade. São Paulo. Martins Fontes. 2001
- SALGUEIRO, Teresa Barata. Espacialidades e temporalidades urbanas. In. CARLOS e LEMOS: Dilemas Urbanos, Novas abordagens sobre a cidade. São Paulo, Editora Contexto, 2003.
- SANTOS, Milton. Manual de Geografia Urbana. São Paulo. Hucitec. 1981.
- SANTOS, Milton. O Espaço Dividido – Os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos. Rio de Janeiro. Francisco Alves Editor. 1979.
- SANTOS, Milton. Espaço e Sociedade. Petrópolis. Editora Vozes. 1982.
- SANTOS, Milton. A natureza do espaço – técnica e tempo, razão e emoção. São Paulo: Editora Hucitec. 1996.
- SANTOS, Milton. Por uma geografia nova. São Paulo. Edusp. 2002.
- SAUER, C. *The Morphology of landscape* (1925). In. AGNEW, J; LIVINGSTONE, D; A. Human Geography – An essential anthology. Oxford. Blackwell. 1996.
- SAIGLY, Monir aly. História de Caratinga. Caratinga: Editora Gráfica Ana Pontes Ltda. 1998.
- SCHAFFER. F. K. *Exceptionalism in Geography: a methodological examination* (1953) in. AGNEW, J; LIVINGSTONE, D; ROGERS, A. Human Geography – An essential anthology. Oxford. Blackwell. 1996.
- SEMPLE, E. Influences of Geographic Enviroment (1991) in. AGNEW, J; LIVINGSTONE, D; ROGERS, A. Human Geography – An essential anthology. Oxford. Blackwell. 1996.
- SERRA. Geraldo. O espaço natural e a forma urbana. São Paulo. Livraria Nobel. 1987.

SILVA, José Joaquim. Tratado de Geografia Descritiva Especial da Província de Minas Gerais. Belo Horizonte. Fundação João Pinheiro. 1879/1997.

SOJA. Edward W. Geografias pós-modernas. A Reafirmação do espaço na teoria social crítica. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor. 1993.

SPOSITO, M. Encarnação Beltrão. Novas formas comerciais e redefinição da centralidade intra-urbana. In: Maria Encarnação Beltrão Sposito. (Org.). Textos e contextos para a leitura geográfica de uma cidade média. Presidente Prudente: Pós-graduação em Geografia da FCT/UNESP, 2001, v. 1, p. 235-254.

SPOSITO, Maria E. B. : *Textos e contextos para a leitura geográfica de uma cidade média*. Presidente Prudente, UNESP/GASPERR, 2001, 311 p.

TOBLER, Waldo R. Analytical Cartography. *The American Cartographer*, Vol. 3, No. 1, 1976, pp. 21-31.

TOBLER, Waldo. Cellular Geography. In. S. Gale and G. Olsson (eds.), *Philosophy in Geography*, 379-386. 1979.

TUAN, Yi-Fu. Topofilia. São Paulo, Difel, 1980.

VAL, Lázaro Denizart. Cronologia da região do Caratinga. S/L. Distrito federal: Editora Gráfica Alvorada LTDA. S/D. 110p.

VASCONCELLOS, Maria José Esteves. Pensamento Sistêmico – o novo paradigma da Ciência. Campinas, Papirus, 2002.

VELHO, Gilberto. A Utopia Urbana. 2ª ed. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1972.

VILLAÇA, Flávio. Espaço intra-urbano no Brasil. São Paulo. Studio Nobel. 2001.