



**Figura 14: Trecho Final da Av. Maria de Paula Santana passando pelo bairro Silvestre**

Fonte: Google Eye, 2003.



**Figura 15: Trecho da Av. Maria de Paula Santana (Ponto 10)**

Fonte: André Simplício Carvalho, 2010.

As construções erguidas nesse intenso processo de modificação da rodovia surgiam principalmente para atender ao mercado proporcionado pelo fluxo de veículos que ali circulam. Entendemos que a concentração dos serviços no setor automobilístico pode configurar um chamado eixo especializado, segundo o conceito de Barry (CORRÊA, 2000).

Essa especialização vem em decorrência da coesão espacial de lojas relacionadas ao mercado automotivo que abrange mecânicas, funilaria, autopeças, elétrica, acessórios, locação, abastecimento, venda de usados, concessionárias; voltados principalmente a motos e carros mas não deixando de atender aos veículos pesados que por ali trafegam. Essa coesão oferece ao consumidor a oportunidade de comparação e ao mesmo tempo gera um monopólio espacial que gera condições mais dinâmicas para a reprodução e circulação do capital.

Também pode-se notar a presença de algumas lojas voltadas a agricultura (insumos e equipamentos), quais, além dos serviços relacionados ao automotivo, também representam parte considerável do terceiro setor em Viçosa (Tabela 1).

**Tabela 1: Atividades terciárias em Viçosa (Seleção)**

<b>Comércios - Subsetor de atividade</b>	<b>Qtde</b>	<b>%</b>
Máquinas, ferramentas, veículos, peças e acessórios.	36	3,09
Produtos agrícolas, veterinários e de jardinagem.	29	2,49
<b>Prestação de Serviços - Subsetor de atividade - Ano 2003</b>	<b>Qtde</b>	<b>%</b>
Manutenção e reparo de veículos	141	15,21

Fonte: CENSUS, dados da pesquisa - Ano 2003

A importância dos processos descritos acima para a dinâmica urbana ainda não foi alvo de pesquisas detalhadas. Consequentemente, este trabalho procura iniciar uma análise mais profunda da gênese desse espaço com o objetivo de identificar uma organização que corresponde a um eixo comercial especializado - conceito que discutimos adiante – e apontar os desafios para o planejamento urbano do poder local.

## **2 Revisão Bibliográfica**

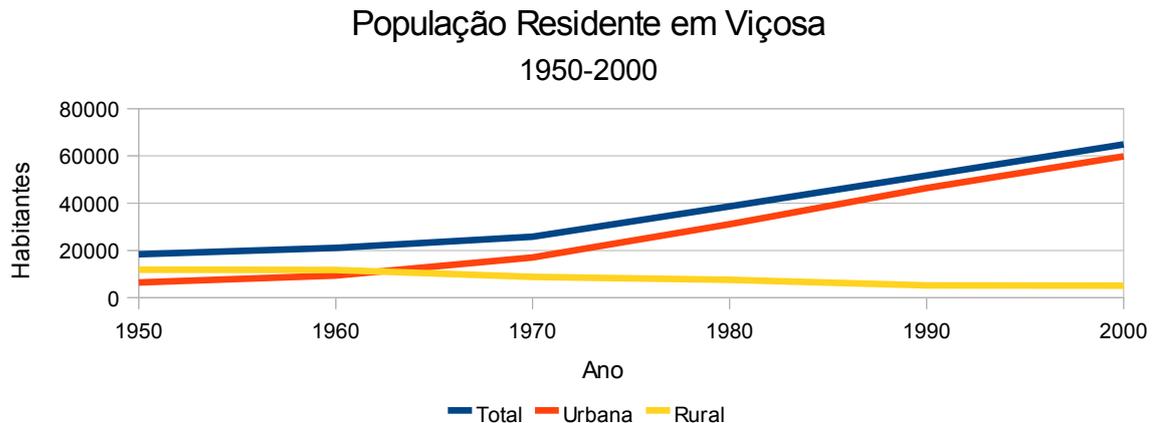
### **2.1 Histórico da Cidade**

Segundo Ribeiro Filho (1997) a evolução do espaço urbano em Viçosa apresenta três momentos distintos: A cidade patrimônio, a cidade ferrovia e a cidade universitária.

Desde suas origens, em 1805, a cidade se ergueu ao redor das ermidas da igreja católica, aonde hoje se encontra a Rua dos Passos e a Praça da Matriz. A organização do espaço urbano foi dada pelo modelo do *castrum* romano, adotado em várias localidades do estado. Até a decadência da extração de ouro a principal função econômica da cidade, assim como as demais localidades da Zona da Mata Mineira, era suprir as jazidas auríferas localizadas ao longo da Estrada Real, especialmente Ouro Preto e Mariana com itens de primeira necessidade.

No final do século XIX, com a perda de importância das jazidas auríferas, o Brasil começou a ter como principal atividade econômica o plantio e comercialização de café. Sendo as principais áreas produtivas localizadas em São Paulo e no Rio de Janeiro, a Zona da Mata logo foi agregada como área de produção. Surgiu então a necessidade de uma linha férrea que penetrasse essa região para escoamento do café produzido. A Leopoldina Railway, construído em 1884, passou inicialmente cerca de 6 km do centro da cidade. Em 1914, foi construído uma ramificação que passou pelo atual centro da cidade, tronando-a a "Cidade Ferrovia". A partir dessa eficiente ligação para a capital federal a cidade iniciou um desenvolvimento mais robusto baseado em pequenas manufaturas. No que diz respeito ao espaço urbano a ferrovia retroalimentou a centralidade e incorporou novos espaços em suas margens.

Em 1926, fundou-se em Viçosa, por interesse de Arthur Bernades que representava o interesse das elites nacionais, a Escola Superior de Agricultura e Veterinária. Até o presente momento o crescimento de Viçosa é atrelado a esta instituição, daí o nome de "Cidade Universitária" dado a este período. O lote ocupado pela escola era próximo ao centro da cidade e ficou sendo uma barreira para a expansão da cidade no sentido sul. "A partir da instalação da Universidade, as dinâmicas física, social, cultural, política, econômica mudam totalmente, e a cidade passa a se desenvolver em razão da expansão da própria Universidade. No início, de forma mais lenta e, a partir da década de 70, mais rapidamente. Pode-se dizer que a cidade vive em função da Universidade."(RIBEIRO FILHO, 1997). Nota-se o reflexo dessas mudanças de rumo na distribuição da população da cidade (Figura 16).



**Figura 16: Dinâmica populacional em Viçosa**

Fonte: IBGE e FJP *apud* Silva (2008), elaborado pelo autor

As políticas urbanísticas da cidade, sancionada em inúmeras leis, é intensamente discutida por Ribeiro Filho (1997). O padrão dessas leis é o mesmo ao longo das décadas: o poder público formula leis permissivas que que em parte deveriam conter os incorporadores imobiliários. Contudo, não há impedimento de construções ilegais que sempre buscam o máximo aproveitamento do solo urbano sem se importar com destruição do patrimônio histórico, patrimônio natural e muito menos com os impactos sócio-espaciais de suas obras.

É bem verdade que o crescimento urbano em Viçosa ocorreu rápido e descontroladamente, sem planejamento ou qualquer controle em função da tradicional serventia do poder público aos lobbies das imobiliárias e construtoras, atingindo por volta de 93% em 1996 (RIBEIRO FILHO, 1997). O eixo comercial aqui discutido não foge de maneira alguma esta regra.

## 2.2 Viçosa como Cidade Média

### 2.2.1 Aspectos Demográficos

Historicamente o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística classifica na categoria de cidade média, cidades que se encontram na faixa demográfica de 100 mil e 500 mil habitantes. Em princípio, Viçosa – MG, com cerca de 74.171 (estimativa IBGE para 2009) totalizando 86 mil habitantes quando são considerados os 12 mil flutuantes (VIÇOSA, C. M., 2008) não se encaixaria nesse quesito. No entanto, ao nosso ver esses critérios não são

prorrogativos suficientes para excluir Viçosa dessa categoria como poderá se ver a seguir. Costa (2002) faz uma discussão muito profícua sobre a evolução e as formas de classificação das tidas cidades médias em diversos países e organizações (Tabelas 2 e 3).

**Tabela 2: classificações divergentes da “Cidade Média” de diversas entidades internacionais**

Instituição	Cidade Média
Nações Unidas	> 100 mil
VII Congresso ibero-americano de Urbanismo (1996)	20 mil e 500 mil
Conferência do Habitat II (1996)	100 mil e 3 milhões
União Internacional dos Arquitetos	20 mil e 8 milhões
Comissão Européia	100 mil e 250 mil
EUROPA 2000+	20 mil e 250 mil

Fonte: Costa (2002) organização do autor

**Tabela 3: classificações divergentes da “cidade média” em alguns países da União Europeia**

Países	Cidade Média	Maior Aglomeração (Habitantes, 1985)
	Escalão de dimensão (habitantes)	
Alemanha		3437290
Dinamarca	<100 000	1336855
Espanha	30 000 - 300 000	2976064
França	20 000 - 100 000	9313367
Grécia	50 000 - 100 000 e 10 000 - 50 000	3072922
Itália	50 000 - 200 000 e 100 000 - 300 000	2693383
Portugal	20 000 - 100 000	2561255
Irlanda	50 000 - 100 000	915516
Reino Unido	150 000 - 600 000	6393568
Suécia	50 000 - 200 000	1570320

Fonte: EFILWC (1994); Commerçon (1996); Wilberg (1991) e ONU (1987) - Anuário Demográfico Internacional *apud* Costa (2002)

Destacando que o critério meramente demográfico é extremamente variável e se adéqua as realidades das redes urbanas de cada país “O critério de escolha ultrapassa a lógica demográfica, atendendo sobretudo à sua própria importância regional e contributo para a organização dos sistemas urbanos regionais.” (COSTA, 2002, p.108)

Diante das dificuldades de avaliar uma cidade média por aspectos demográficos cresceu então a necessidade de estabelecer critérios qualitativos como concluiu Lajuie (1974) *apud* Costa (2002)

é bem evidente que o volume da população é um elemento importante na identificação da cidade média. Há um valor mínimo abaixo do qual um centro urbano não pode desempenhar o papel de uma cidade média, mas constitui uma pequena cidade, um grande vila, e tem como tal um papel a desempenhar no sistema urbano regional. [...] Com efeito, ao critério quantitativo convém juntar critérios qualitativos. A cidade média, para a maioria dos que usam o termo, evoca sobretudo uma ideia de um certo quadro de vida, de certas condições de existência, pode dizer-se de um estilo de vida urbana e que estão longe do das grandes aglomerações, onde a escala não permite a existência de relações pessoais que fazem da cidade média uma comunidade de habitantes.” (LAJUIE, 1974 *apud* COSTA, 2002, p.115)

Ao considerar as dificuldades de conceituação de cidade média Corrêa (2006) concorda com as críticas quanto ao aspecto da dimensão demográfica como única referência. Ao comparar brevemente os Estados Unidos, a Finlândia e o Uruguai, o autor concluiu que os dois primeiros terem tamanhos diferentes relativos às mesmas funções urbanas o terceiro caso nem apresenta cidades médias. Além disso é necessário de considerar as dificuldades com respeito à dimensão temporal da conjuntura demográfica. “Dado o rápido e intenso processo de urbanização que se verifica em toda parte é preciso considerar que 100.000 habitantes têm significados diferentes quando referenciados em 1940, 1960, 1980 e 2000. Esta observação é tanto quanto se considera o valor numérico em si, como quando é considerada uma específica cidade e sua dinâmica demográfica.” (CORRÊA, 2007)

Consequentemente, o trabalho de Filho *et al.* (2007) ao classificar hierarquicamente as cidades médias em Minas Gerais, através da ferramenta do geoprocessamento, incluí em seu estudo Viçosa como cidade média, levando em conta além dos dados demográficos outras variáveis:

- demografia;
- atividades econômicas (agropecuárias e extrativas, industriais, comerciais e de serviços);
- comunicações e transportes.” (FILHO *et al.* 2007, p. 15)

Viçosa foi classificada Viçosa como uma cidade de Nível 3, ou seja, uma cidade

média propriamente dita, juntamente com os centros urbanos mais próximos Ubá e Ponte Nova.

A classificação de Viçosa como uma cidade média no estudo supracitado revela que o conceito de cidade média deve abranger outros parâmetros além dos quantitativos, dentre alguns que apenas podem ser notados *in locu*, com estudo de caso específico.

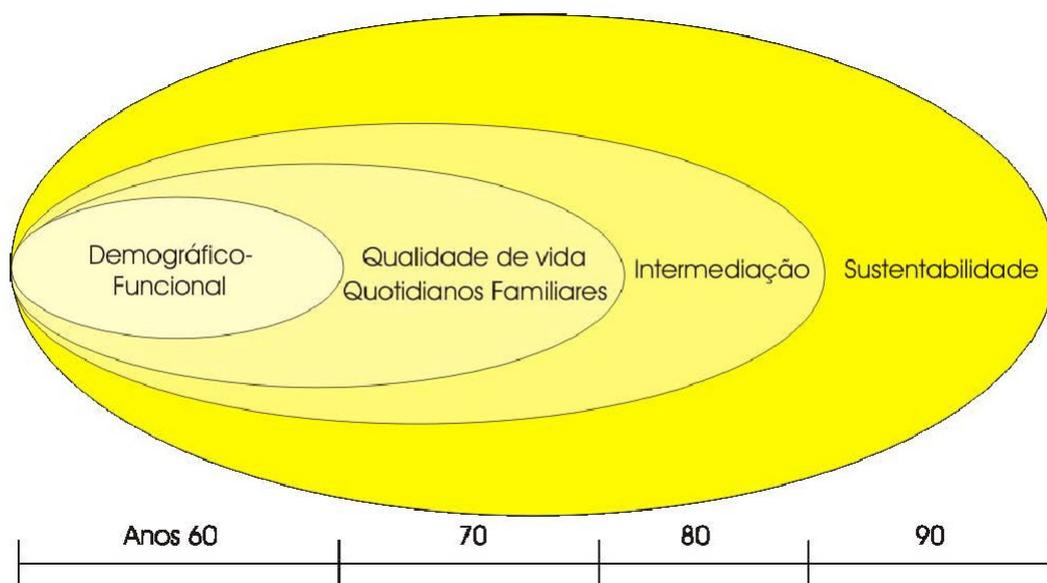
### **2.2.2 Considerações Conceituais**

Devido ao ganho de importância das cidades médias e sua discussão especialmente pela transição do modelo produtivo nas décadas de 70 e 80, nasce um novo conceito para adequar as noções qualitativas, a cidade intermédia.

Por um lado, a cidade intermédia estabelece a ligação entre os níveis superiores e inferiores da hierarquia, por outro, a cidade intermédia é também a cidade que estabelece as relações com outros territórios/cidades do mesmo nível hierárquico, que desenvolvem funções complementares ou similares, no espaço nacional ou internacional, articulando-se em rede, numa visão de integração num espaço mais abrangente (integração em escala nacional e internacional). (COSTA, 2002, p.117)

Corrêa (2007) coloca ainda que a “cidade média é um importante nó e de onde é possível pensá-la como tal. Em segundo lugar, a rede urbana global, em relação a qual a cidade média pode ser vista como um nó menos importante.” (CORREIA, 2006, p.23)

Com a chegada em pauta das questões relativas ao clima no final da década dos anos 1980 e a maior importância dada a conservação do meio ambiente surgem conceitos da cidade sustentável em função de diversas discussões “incorporando três princípios interligados: gerar economias sustentáveis (princípio da eficiência econômica), justiça social (princípio da equidade social) e sustentabilidade ambiental (princípio do equilíbrio do patrimônio construído, cultural e ambiental.” (COSTA, 2002, p.122)



**Figura 17: mudança da referência de cidade média**

Fonte: Costa (2002:117)

A conceituação de cidade média é uma tarefa bastante complexa, aonde atuam em sinergia uma série de fatores inerentes à própria dinâmica do espaço urbano. Pode-se dizer que para chegar a alguma conclusão sobre cidade média, deve-se

- Levar em conta qual a escala espacial de referência, em se tratar de regiões, países ou mesmo conjunto de países.
- utilizar o parâmetro demográfico, contudo, com a ressalva das suas limitações devido da variações espaciais e dinâmicas temporais
- considerar as funções urbanas existentes no espaço intra-urbano daquela cidade em si.
- analisar a dinâmica existente entre os espaço intra-urbano e a rede urbana no entorno, no qual vai exercer uma função mediadora entre as grandes metrópoles e as cidades pequenas que se põe à margem da rede urbana.

### 2.2.3 Uma Possível Classificação

Corrêa (2007), ao concluir sua análise sobre as Cidades Médias, propõe uma tipologia funcional abrangente como forma de classificar as cidades:

- a) Lugar Central, se refere a uma cidade que oferece bens e serviços gerais a uma *hinterlândia* regional.

- b) Centro de drenagem e consumo da renda fundiária. É local onde os donos das propriedades rurais gastam sua renda em bens e serviços, além de normalmente concentrar elementos do complexo-agroindustrial.
- c) Centro de atividades especializadas. Oferecem serviços ou produtos que tem um *hinterlândia* nacional ou internacional, tendo a região onde se encontra um papel secundário. “A especialização produtiva acaba construindo o símbolo identitário da cidade e, possivelmente, essas atividades passam a ser vistas como o resultado de uma ação de toda a cidade.” (CORREA, 2007, p. 31)

A cidade de Viçosa claramente corresponde ao quesito do tipo C, ao apresentar um serviço de *hinterlândia* regional, que é a educação de nível superior, resultado do empreendimento público, no caso do governo federal. Assim, não se trata de um fruto do empreendedorismo privado local ou regional.

Nesse trabalho procuramos mostrar que Viçosa também atende agora à lógica do tipo A, oferecendo um serviço especializado para veículos automotores.

### 2.3 Descentralização

Dentro da ampla gama de discussões que permeiam a Geografia Urbana encontra-se o processo de descentralização das cidades, discussão que vem de longa data. Já Colby (1933) abordou o tema ao fazer diversas comparações entre os processos de descentralização em cidades de América Anglo-Saxônica e da Europa e discutir suas similaridades. Destaca-se a ampla discussão proposta por geógrafos brasileiros, especialmente os diversos trabalhos de Maria Encarnação Beltrão Sposito.

O processo de descentralização no espaço urbano significa a expansão do centro original de uma cidade e/ou o surgimento de novos espaços centrais, que obedecem as mesmas lógica observadas no centro da cidade. Portanto devemos analisar quais as características principais do espaço central da cidade.

Para Corrêa (2007), na área central se “concentram as principais atividades comerciais, de serviços, da gestão pública ou privada, e os terminais de transporte inter-regionais e intra urbanos. Ela se destaca na paisagem por sua verticalização.” (CORRÊA, 2007, p. 38)

Em sua gênese a área central geralmente deriva da conjunção de fluxos oriundos de um sistema de transporte dominante, seja esse naval ou terrestre, nas categorias de ferroviário ou rodoviário. O núcleo central de uma cidade, segundo Horwood e Boyce (1959,

apud Corrêa 2000) tem as seguintes características:

- (a) Uso intensivo do solo. Trata-se da área da cidade de uso mais intensivo, com maior concentração de atividades econômicas, sobretudo do setor terciário. É aí que se encontram os mais elevados preços da terra, se justificando assim a intensidade do uso do solo.
- (b) Ampla escala vertical. [...]
- (c) Limitada escala horizontal [...]
- (d) Limitado crescimento horizontal. [...]
- (e) Concentração diurna. [...]
- (f) Foco dos transportes intra urbanos. [...]
- (g) Área de decisões. [...]

Como coloca Corrêa “a descentralização foi viabilizada pelo desenvolvimento de meios de transporte mais flexíveis, como o ônibus, caminhão e automóvel, não mais preso aos trilhos” (CORRÊA, 2000). Na cidade de Viçosa este processo é bastante expressivo no atual processo da formação do espaço urbano, abordado mais adiante. A descentralização é influenciada por fatores de repulsão da área central e atração para o novo centro, que atrai o capital oferecendo uma melhor taxa de lucro. Tais forças são apontadas por Colby (1933) como forças de centrípetas e centrífugas.

São as forças centrípetas, ou de atração:

- Atração Paisagística: Existe algum elemento na paisagem central que exerce uma forma de incentivo à ocupação, seja uma fonte de água ou outra amenidade atrativa.
- Conveniência Funcional: se explica pelo fato da proximidade de atividades de interesse que podem ser convenientes ao ocupante daquela região. Pode se dividi-la em três categorias:
  - Conveniência Metropolitana ou seja o fato de que o centro por ser foco dos transportes intra urbanos torna a zona central o espaço mais conveniente para se conseguir clientes.
  - Conveniência Regional, ou seja, o fato das redes daquela região serem drenadas

para área central daquela cidade.

- Conveniência Inter-regional, ou seja, as redes de mais de uma região tem foco naquela área central específica. “Esse é o tipo de conveniência altamente desenvolvida em grandes centros comerciais; de fato, não poderiam ser grandes centros comerciais se não possuíssem isso.” (COLBY, 1933)

- Magnetismo Funcional, “A concentração de uma função na zona central funciona como uma poderosa atração magnética para outras funções.”
  - Prestígio Funcional, apesar de ser tido como uma característica sem importância, a literatura (referida por Colby) ainda a cita. “Comumente, a origem e continuidade do prestígio reside no *momentum* criado da combinação de conveniência funcional e magnetismo funcional.”
- A Equação Humana, se refere as vontades pessoais que podem levar a escolha de uma localidade. “O desejo humano de estar no centro das coisas provavelmente leva à uma superestimação do valor de se localizar na zona central.”

Todas essas forças devem estar em “harmonia com o uso intensivo do solo.”

As forças centrífugas ou de repulsão da área central:

- Força Espacial, se refere à atração exercida pela nova área em função da saturação do espaço na área central.
- Força Local, se refere à atração exercida pela paisagem menos modificada de áreas fora do centro.
- Força Situacional, diz respeito aos ligamentos funcionais, as infraestruturas de ligação menos saturadas dos que a da zona central.
- Força de Avaliação Social

os altos valores, taxas elevadas, e inibições ao crescimento fora da tirania do passado estabelecido na zona central cria uma necessidade de mudança. E valores baixos, menores taxas, e liberdade de restrições

impostas por ocupações anteriores na nova periferia em desenvolvimento representa um convite para vir” (COLBY, 1933, p.10)

- Status e Organização da ocupação:

coisas tais quais as formas funcionais obsoletas, a configuração cristalizada, o congestionamento de tráfego, e as instalações transporte insatisfatórias da zona central de muitas formas tornam uma oposição as formas modernas, uma configuração dinâmica, a liberdade dos congestionamentos, e as instalações de transporte altamente satisfatórias na zona exterior (COLBY, 1933, p. 10-11)

- A Equação Humana

Diz respeito a vontade individual, assim como colocada anteriormente.

A descentralização também agirá de forma seletiva quanto ao tipos de atividades, em termos temporais, divisão territorial do trabalho e ao território (CORRÊA, 2000). Quais desses fatores foram marcantes para a descentralização observada na BR-120?

A descentralização tem como consequência a criação dos chamados núcleos secundários, subcentros, novos centros e novas centralidades. Sposito (2000) também fará algumas considerações sobre a questão da centralidade e das novas centralidades.

A questão da centralidade, do centro principal e dos novos centros pode ser vista sob duas perspectivas: - a da desterritorialização e reterritorialização das atividades econômicas e sobretudo terciárias; - a da desconcentração das atividades comerciais e serviços do centro tradicional, mas não de sua descentralização, e sim sobretudo, do reforço da centralidade, sob a forma de instalação, concorrência e/ou articulação de diferentes centros. (SPOSITO, 2000, p. 122)

No mesmo texto ela irá destacar também a importância do carro na redefinição de centralidade. “A difusão do uso do automóvel e o aumento da importância do lazer e do

tempo de consumo redefinem o cotidiano das pessoas e a lógica da localização e do uso dos equipamentos comerciais e de serviços.” (SPOSITO, 2000:114)

Podemos notar que o automóvel age de duas maneiras no processo de descentralização. Por um lado, configura um fator de expulsão do centro onde gera congestionamento e, por outro lado possibilita o surgimento dos novos centros. Especificamente em nosso caso ele também age como fator de atração. Então poderíamos dizer que o automóvel é motivo, meio e fim no processo de formação de nosso eixo especializado?

Berry (*apud* CORRÊA, 2000, p. 50) propôs uma série de classificações quanto aos núcleos secundários, sendo Eixo Especializado um deles (Tabela 4).

**Tabela 4: classificação de espaços urbanos especializados**

Forma	Função	
	hierarquizada	especializada
áreas	Subcentros:	Distritos médicos
	Regional De bairro Lojas de esquina	Distrito de diversões Etc.
eixos	Rua comercial de bairros Rua comercial de bairro	Ruas de autopeças Ruas de móveis Ruas de confecções Etc.

Fonte: Colby (*apud* CORRÊA, 2000) destacou o magnetismo funcional em áreas especializadas onde destacaremos os pontos pertinentes ao nosso caso específico.

### 3 Objetivos

O presente trabalho de pesquisa teve como principal objetivo compreender a gênese

de formação, estruturação e espacialização de um eixo comercial especializado em Viçosa-MG, uma das formas que toma a descentralização ou os subcentros.

Tivemos entre outros objetivos, determinar cronologicamente e espacialmente como se deu o processo de estruturação desse eixo procurando sua causa, assim como determinar a *hinterlândia* do mesmo e demonstrar seu papel na rede urbana. A partir dessa situação procurou-se elucidar a condição de Viçosa na hierarquia urbana, como cidade média. Objetivou-se também, por fim, a compreensão do papel do automóvel no processo de formação do eixo que se mostrou de fundamental importância.

#### **4 Metodologia**

Nesse trabalho foram utilizados procedimentos diversos, alguns tendo que ser excluídos e modificados com o andamento da pesquisa.

Através de uma ampla revisão bibliográfica, procurou-se discutir a história da cidade de Viçosa e o processo de descentralização. Com o andamento da pesquisa, e a ausência de trabalhos anteriores discutindo o tópico, incluiu-se aí também uma discussão acerca das cidades médias e como a cidade de Viçosa se encaixaria diante dessa classificação.

Para determinar a cronologia de ocupação do eixo, teve-se inicialmente a ideia de buscar dados documentais em órgãos públicos, tais como a Prefeitura Municipal e o Instituto de Planejamento (IPLAM), no entanto a ausência de documentos que controlam a expansão urbana na cidade impossibilitaram qualquer resultado. Tendo em vista a ausência de dados documentais, elaboramos um questionário de 30 tópicos aplicados com os donos ou gerentes dos estabelecimentos comerciais ao longo do eixo estudado.

As análises demográficas foram feitas a partir do sistema SIDRA, no site do IBGE, depois sendo sistematizadas em gráficos.

Os dados acerca das frotas de veículos foram, com alguma dificuldade, conseguidas junto ao DETRAN-MG em sua sede. Digitalizou-se em formatos maleáveis os dados dos livros de registros podendo assim transformá-los nos gráficos vistos aqui.

Por fim realizou-se um registro visual de várias partes do eixo comercial, afim de