

A difusão urbana no espaço periurbano entre as cidades de Ouro Preto e Itabirito

Urban spread in the periurban space between the cities of Ouro Preto and Itabirito

Alfio Conti

Professor do Departamento de Urbanismo da
Escola de Arquitetura da Universidade Federal de Minas Gerais, Brasil
alfioconti@ufmg.br

Florencia Sosa

Arquiteta e mestranda do Núcleo de Pós-Graduação
da Escola de Arquitetura da Universidade Federal de Minas Gerais, Brasil
arq.florenciasosa@gmail.com

Amanda A. Oliveira

Graduanda do curso de Arquitetura e Urbanismo da
Escola de Arquitetura da Universidade Federal de Minas Gerais, Brasil
ao-andrade@hotmail.com

Resumo

O presente trabalho tem como objetivo investigar o processo de difusão urbana em curso no espaço regional entre as cidades brasileiras de Itabirito e Ouro Preto. Este espaço geográfico foi escolhido por ser um espaço dinâmico, com a presença de novas urbanizações que são o resultado do processo de difusão urbana norteado pelo processo de crescimento de Ouro Preto e Itabirito. Para possibilitar esta investigação, após a contextualização do espaço em estudo dentro do espaço perimetropolitano de Belo Horizonte e dentro do aglomerado urbano de Ouro Preto, Mariana e Itabirito, é feita a análise das suas características ambientais, morfológicas e funcionais, e são investigados as novas urbanizações com a análise dos aspectos morfológicos funcionais, detalhando a tipologia e o papel que cada uma tem dentro do espaço regional em estudo. Para finalizar são estudados os processos em curso na escala regional e, destacando o papel estratégico que este espaço possui para as cidades de Ouro Preto e Itabirito, é apontado como seja importante, para garantir um crescimento equilibrado para as duas cidades, estruturar um sistema de planejamento conjunto em âmbito inter-municipal.

Palavra-chave: cidades médias, espaço periurbano, difusão urbana.

Abstract

This study aims to investigate the ongoing urban diffusion process at a regional space between the Brazilian cities of Ouro Preto and Itabirito. This geographical area was chosen because it is a dynamic space with the presence of new urban centers that are the result of urban diffusion process guided by the growth process of Ouro Preto and Itabirito. To enable this investigation, after the contextualization of the space under study within the perimetropolitan area of Belo Horizonte and within the urban area of Ouro Preto, Mariana and Itabirito, is made the analysis of its environmental characteristics, morphological and functional, and are investigated new urban centers with the analysis of the functional morphology, detailing the type and the role that each has within the regional area under study. Finally it is studied the ongoing processes in the regional scale, highlighting the strategic role

that this space has for the cities of Ouro Preto and Itabirito, is named as it is important to ensure balanced growth for the two cities to structure a system joint planning in inter-municipal level.

Keywords: medium size cities, peri-urban space, urban diffusion.

1. INTRODUÇÃO

É propósito desta investigação obter uma melhor compreensão do atual processo de difusão urbana que o espaço perimetropolitano de Belo Horizonte vem experimentando. Nesse espaço se apresentam, por um lado, a difusão urbana sobre os espaços rurais, mas também, por outro, os processos de urbanização do campo. Estes foram facilitados pelas melhorias da infraestrutura viária regional, que sustenta a descentralização das atividades produtivas e também da população, melhorando a ligação com os centros urbanos próximos das regiões metropolitanas. Os espaços outrora rurais se tornam atrativos por permitirem novas formas de morar, induzindo cada vez mais funções urbanas.

O caso de Belo Horizonte não é único, pois as metrópoles apresentam, na realidade brasileira, hoje mais do que nunca, um cenário pouco atrativo, seja pelos altos custos de vida associados à moradia e aos deslocamentos intraurbanos, seja pela piora da qualidade de vida.

A pesquisa foca três planos diferentes:

- o plano teórico, em que se desenvolve uma breve aproximação à compreensão da dispersão urbana na área perimetropolitana de Belo Horizonte;
- o plano analítico, em que se detalham os processos e as dinâmicas que ocorrem no espaço geográfico de estudo, determinado através da definição e do estudo de sua estrutura regional de suporte ao processo de ocupação, descentralização, difusão e crescimento urbano, investigando suas potencialidades e seus limites;
- o plano propositivo, em que serão definidos os principais rumos e cenários que os processos em curso podem trazer. O objetivo é estabelecer diretrizes, seja para a adequação dos instrumentos urbanísticos locais, seja para a elaboração de um instrumento de planejamento intermunicipal que possa conduzir o desenvolvimento da área.

2. A DIFUSÃO URBANA E O ESPAÇO PERIURBANO

Segundo Indovina (1998), o processo de difusão e dispersão territorial de população, atividades e serviços constitui uma forma diferente e mais ampla de construir inter-relações e interdependências; uma forma distinta de produção de “cidades”, afinal uma nova cidade. Esse fenômeno, que Indovina chama de difusão urbana ou metropolização do território, é relativamente recente no panorama urbano

e regional brasileiro, e envolve cidades pertencentes a diferentes níveis hierárquicos, entre os quais se destacam aqueles concernentes às cidades médias. Esse grupo de cidades é aquele que estrutura espaços regionais complexos, formando sistemas urbanos com diferentes graus de complexidade e novos aglomerados urbanos, e organizando a estrutura urbana/regional necessária como suporte para que os processos de difusão urbana possam aparecer e se desenvolver, para mais além das regiões metropolitanas.

As cidades médias são os agentes principais desse processo em decorrência da capacidade de se adaptarem às especificidades do espaço regional, capacidade que aponta como essas cidades têm um papel estratégico como articuladoras e estruturadoras de redes urbanas.

Os processos de difusão urbana são ainda mais evidentes quando a organização das estruturas regionais, balizadas nas cidades médias, em todas as suas nuances,¹ ocorre dentro de espaços perimetropolitanos, servindo de ponto de chegada, quase que natural, da descentralização das atividades produtivas. Em geral, a descentralização das atividades produtivas conduz a difusão urbana, ao qual logo, ou quase contemporaneamente, segue-se o deslocamento da população e das atividades do setor de serviços e comércio. O resultado é uma nova estruturação do espaço regional.

Para o presente trabalho, a investigação irá considerar um aglomerado urbano formado por cidades médias e localizado no espaço perimetropolitano de Belo Horizonte, compondo a parte central da região Leste-Sudeste. Esse aglomerado urbano apresenta evidentes indícios de um processo de difusão urbana que será objeto deste estudo.

Na realidade brasileira, e na mineira em particular, o fenômeno dos aglomerados urbanos, compostos de cidades médias associadas entre si, é algo comum no espaço perimetropolitano (CONTI, 2009; CONTI; PEREIRA, 2013). Em todos os casos encontrados, as cidades médias são os elementos estruturadores e dinamizadores, quer do espaço regional polarizado pelo aglomerado urbano, quer daquelas cidades que, fazendo parte do aglomerado, pertencem a níveis hierárquicos inferiores, como é o caso dos centros emergentes (AMORIM FILHO, 2007).

O que chama a atenção nos aglomerados urbanos é como estes chegam a colocar em discussão, na escala urbana e regional, o formato tradicional de cidade, propondo-se como novos organismos urbanos. Essa hipótese é ainda mais plausível para os aglomerados urbanos quando, além da complementação de funções e da troca de importantes fluxos de pessoas e mercadorias, há um processo de difusão urbana nos espaços periurbanos estruturados pelos eixos viários de ligação entre as cidades

A respeito dessa questão, sugere-se a leitura do trabalho de Amorim Filho, Rigotti e Campos (2007) sobre os níveis hierárquicos das cidades de Minas Gerais.

(CONTI; PEREIRA, 2013). Esses processos podem engendrar, dependendo de sua magnitude, uma possível conurbação ao longo de um ou mais eixos, com a perspectiva de que a conurbação seja o cenário futuro para uma boa parte dos aglomerados urbanos.

3. A METODOLOGIA UTILIZADA

Será investigado neste trabalho o espaço periurbano entre as cidades de Ouro Preto e Itabirito as quais o aglomerado urbano de Ouro Preto, Mariana e Itabirito. Para entender esse objeto de estudo, decidiu-se adotar um processo dedutivo em etapas, abordando as seguintes questões:

- o processo de difusão urbana e como ele afeta as metrópoles brasileiras;
- o espaço perimetropolitano de Belo Horizonte e sua conformação;
- o aglomerado urbano de Ouro Preto, Mariana e Itabirito.

Tais questões serão acompanhadas de uma investigação bibliográfica embasada em autores recentes, a maior parte com trabalhos apresentados nos últimos 10 anos.

Para investigar o espaço periurbano entre Ouro Preto e Itabirito, compreender suas características e desenvolver as análises previstas, utilizou-se um abrangente e exaustivo trabalho de campo suportado pelo Google Earth, pelo *software* ArcGIS e pelos bancos de dados disponibilizados pelo Laboratório de Geoprocessamento do Departamento de Urbanismo da Escola de Arquitetura da Universidade Federal de Minas Gerais.

4. O ESPAÇO PERIMETROPOLITANO DE BELO HORIZONTE

O espaço perimetropolitano de Belo Horizonte se compõe de cinco regiões com características específicas e peculiares; três delas apresentam uma estrutura urbana complexa, e duas se caracterizam por serem predominantemente rurais² (CONTI, 2009). Essas regiões são compostas por sistemas urbanos articulados e consolidados, tendo a presença de centros urbanos de dimensões importantes, muitos dos quais em franco processo de crescimento. Das primeiras três regiões, a mais importante em dimensão e por apresentar um sistema urbano maduro e articulado é a Centro-Oeste, composta por um conjunto de cidades estruturadas em volta do centro urbano regional de Divinópolis, considerada cidade média de nível superior. A região apresenta um sistema urbano complexo, sustentado por uma importante rede de infraestrutura viária, com um número significativo de cidades médias que polarizam

² A respeito desse tópico, sugere-se a leitura do livro *A zona perimetropolitana de Belo Horizonte*, de Alfio Conti.

sub-regiões específicas, desenvolvendo, inclusive, relações horizontais de complementaridade com cidades próximas pertencentes ao mesmo nível hierárquico.

A segunda região em ordem de importância e de complexidade é a Leste-Sudeste, que será apresentada de forma mais específica no decorrer do estudo.

A terceira região com estrutura urbana significativa é a Norte-Noroeste, que se distingue das outras por ter um menor número de cidades e um sistema urbano consolidado, mas mais simples, remetendo ao modelo christalleriano. O centro mais importante é Sete Lagoas, considerada cidade média de nível superior.

As duas últimas regiões, predominantemente rurais, são tratadas como regiões deprimidas principalmente em decorrência do isolamento físico-geográfico propiciado pela presença de acidentes geográficos difíceis de serem transpostos. São elas:

- a região deprimida Norte, onde a presença da Serra do Espinhaço, com vertentes abruptas e elevações importantes, acaba caracterizando-a como uma região de difícil ocupação, uma vez que a serra se coloca como um obstáculo de difícil transposição. Os centros urbanos são pouco numerosos, e aqueles existentes são de pequeno porte. O único centro que se destaca e que mantém relações com a Região Metropolitana de Belo Horizonte (RMBH) é a cidade de Conceição do Mato Dentro, que possui um alcance predominantemente microrregional;
- a região deprimida Sudoeste, composta por pequenos centros urbanos com pouca expressão em termos populacionais e econômicos. O espaço é delimitado por um conjunto de serras ao norte e ao leste, impedindo uma maior articulação com o espaço regional da RMBH e com o espaço regional polarizado pelos aglomerados urbanos da zona Leste-Sudeste. Ao oeste, o espaço é delimitado pela represa do Rio Manso, e mais na direção sul, pela rodovia federal BR-381, que liga Belo Horizonte a São Paulo.

5. A REGIÃO LESTE-SUDESTE

A região Leste-Sudeste do espaço perimetropolitano de Belo Horizonte é caracterizada por apresentar um conjunto de aglomerados urbanos que polarizam seu entorno imediato. É a região que menos possui um caráter de homogeneidade, de tal maneira que é difícil reconhecê-la como uma região específica, pois não é estruturada por um sistema urbano único, mas sim pela existência de sistemas urbanos em formação, com diferentes graus de consolidação. Esses pequenos sistemas localizados nas sub-regiões, respectivamente Norte, Central e Sul, são polarizados por aglomerados urbanos liderados por cidades em diferentes estágios de crescimento, entretanto, todas elas pertencentes a vários tipos e níveis hierárquicos da categoria de cidades médias (AMORIM FILHO, 2007; AMORIM FILHO;

RIGOTTI; CAMPOS, 2007). Os sinais de uma possível integração entre esses sistemas urbanos menores ainda são incipientes, e todos eles são polarizados pela metrópole mineira.

A integração regional encontra dificuldades pelos seguintes fatores:

- a conformação físico-geográfica desse espaço regional, no qual se encontram acidentes geográficos difíceis de serem transpostos;
- a conformação predominantemente radial da rede viária regional, com importantes eixos viários de porte nacional, como a BR-040, a BR-356 e a BR-262/381, associados a cada um dos aglomerados urbanos presentes, reforçada pela quase ausência de uma estrutura de rodovias circulares conectando os eixos radiais, tendo como única presença a rodovia estadual MG-129.

Conti (2009; 2012) aponta como os aglomerados são compostos por cidades próximas entre si e como o fato de terem uma dimensão demográfica e socioeconômica parecida pode estimular o desenvolvimento de relações horizontais de complementariedade. A existência desse tipo de relação se justifica dentro do processo de fortalecimento segundo duas dimensões:

- uma dimensão interna, com o fortalecimento do aglomerado urbano em si;
- uma dimensão externa, com o fortalecimento das relações de domínio sobre o espaço regional por ele polarizado.

Os aglomerados urbanos são, em geral, compostos pela associação de três ou mais centros geograficamente próximos entre si e pertencentes à categoria de cidades médias, dentro da qual se encontram, além das cidades médias propriamente ditas, as cidades de maiores dimensões pertencentes às cidades médias de ordem superior, mas localizadas no limiar superior desse nível hierárquico. As cidades de dimensões menores que compõem os aglomerados urbanos são centros emergentes localizados, em geral, no nível inferior (SÁ, 2001).

A esse respeito, é plausível levantar hipóteses sobre a existência de uma relação entre proximidade geográfica e proximidade hierárquica, já que as taxas de crescimento dessas cidades apontam uma tendência geral positiva. As cidades com as taxas mais altas são os centros emergentes que, localizando-se no limiar superior desse nível hierárquico, estão próximos de se tornar cidades médias propriamente ditas. As cidades médias e as cidades médias de nível superior continuam mantendo taxas de crescimento importantes, contribuindo para o aumento da população dos aglomerados, que alcança um valor médio de 200 mil habitantes.

6. O AGLOMERADO URBANO DE OURO PRETO, MARIANA E ITABIRITO

Nesse aglomerado, Ouro Preto e Mariana são cidades médias propriamente ditas, enquanto Itabirito é um centro emergente que ocupa o limiar superior desse nível hierárquico.

Ouro Preto e Mariana são as cidades principais e conformam o núcleo central do aglomerado urbano. A primeira se destaca pela sua importância, sendo considerada como o centro principal do aglomerado urbano. Ouro Preto e Mariana são cidades próximas, separadas por uma distância de aproximadamente oito quilômetros e ligadas pela BR-356 (Rodovia dos Inconfidentes). No espaço que divide as duas cidades, em que se localiza o distrito de Passagem de Mariana, há em curso um processo de expansão urbana que poderia resultar na conurbação dos centros urbanos, não fosse a inércia causada pelas condições topográficas adversas.

O núcleo central do aglomerado apresenta uma concentração demográfica, econômica e funcional suficiente para que possa ser classificado, em termos de hierarquia urbana, como uma cidade média de nível superior. Ao núcleo central soma-se o centro urbano de Itabirito, localizado a uma distância de 29 quilômetros de Ouro Preto.

No que diz respeito à caracterização da base econômica do aglomerado, há uma condição comum, já que todos os centros urbanos têm como base a indústria, especificamente a siderúrgica e de extração mineral.

O peso econômico do aglomerado urbano em termos regionais é significativo, correspondendo a um total de 33,24% do total da região Leste-Sudeste.

Do ponto de vista morfológico, o aglomerado tem uma conformação linear, sendo estruturado pela BR-356, rodovia federal de pista simples sem duplicação e com pouquíssimos trechos com três faixas, ao longo da qual estão localizados os centros de Itabirito, Ouro Preto e Mariana, nessa sequência no sentido oeste-leste.

7. O ESPAÇO PERIURBANO ENTRE OURO PRETO E ITABIRITO

O espaço periurbano entre Ouro Preto e Itabirito foi escolhido como objeto desta investigação por ser extremamente interessante, pois desvenda as características e as dinâmicas associadas ao processo de difusão urbana em curso no espaço perimetropolitano.

É importante também porque é o eixo mais dinâmico do aglomerado e um dos mais dinâmicos entre todos os que compõem os quatro aglomerados urbanos da região Leste-Sudeste, servindo, assim,

como referência para compreender a evolução e as configurações possíveis desse elemento morfológico-funcional dos aglomerados urbanos.

Investigações desenvolvidas por Conti e Vieira (2015) sobre as características morfológico-funcionais dos aglomerados urbanos possibilitaram a elaboração dos diagramas dos aglomerados urbanos da região Leste-Sudeste. A partir desses diagramas realizou-se um quadro que sistematiza a evolução dos eixos dos aglomerados urbanos, agrupado em fases, indo desde o estágio 4, em que o eixo é estacionário e sem urbanizações expressivas, até o estágio 1.1, em que o eixo é totalmente conurbado e consolidado. Com relação ao eixo em questão, a investigação indicou estar no estágio 1.2, tendo um processo de conurbação em curso entre as urbanizações existentes.

Para investigar esse espaço, serão analisados os seguintes aspectos, que servirão para definir os possíveis cenários:

- os limiares que o delimitam;
- as condicionantes topográficas e geomorfológicas;
- a sua repartição em sub-regiões;
- a malha viária e os fluxos;
- as urbanizações e as novas urbanizações;
- as centralidades;
- os processos em curso.

8. OS LIMIARES

Os limiares foram definidos considerando-se principalmente dois aspectos: a presença de barreiras físico-geográficas, qualificando assim um limiar de tipo físico-geográfico, e as mudanças nas polarizações dos centros urbanos aos quais esse espaço e suas novas urbanizações fazem referência, qualificando assim um limiar de tipo geográfico-funcional (CONTI, 2009).

Os limiares identificados, a partir da cidade de Itabirito, são os seguintes:

- nas porções leste e sudeste, a Serra das Serrinhas (limiar físico-geográfico);
- na porção sul, a perda de polarização por parte de Itabirito após o distrito de Miguel Burnier, localizado ao longo da MG-030, em função da polarização de Ouro Branco (limiar geográfico-funcional);

- nas porções sul e sudoeste, a polarização de Ouro Preto com relação ao distrito de Rodrigo Silva e as novas urbanizações de Bocaina e Caieiras (limiar geográfico-funcional);
- nas porções oeste e noroeste, a presença da Floresta Uaimii e as vertentes de um espigão da Serra do Espinhaço (limiar físico-geográfico);
- nas porção norte e nordeste, a perda de polarização de Itabirito, após o distrito de Acuruí, em função da polarização da cidade de Rio Acima (limiar geográfico-funcional).

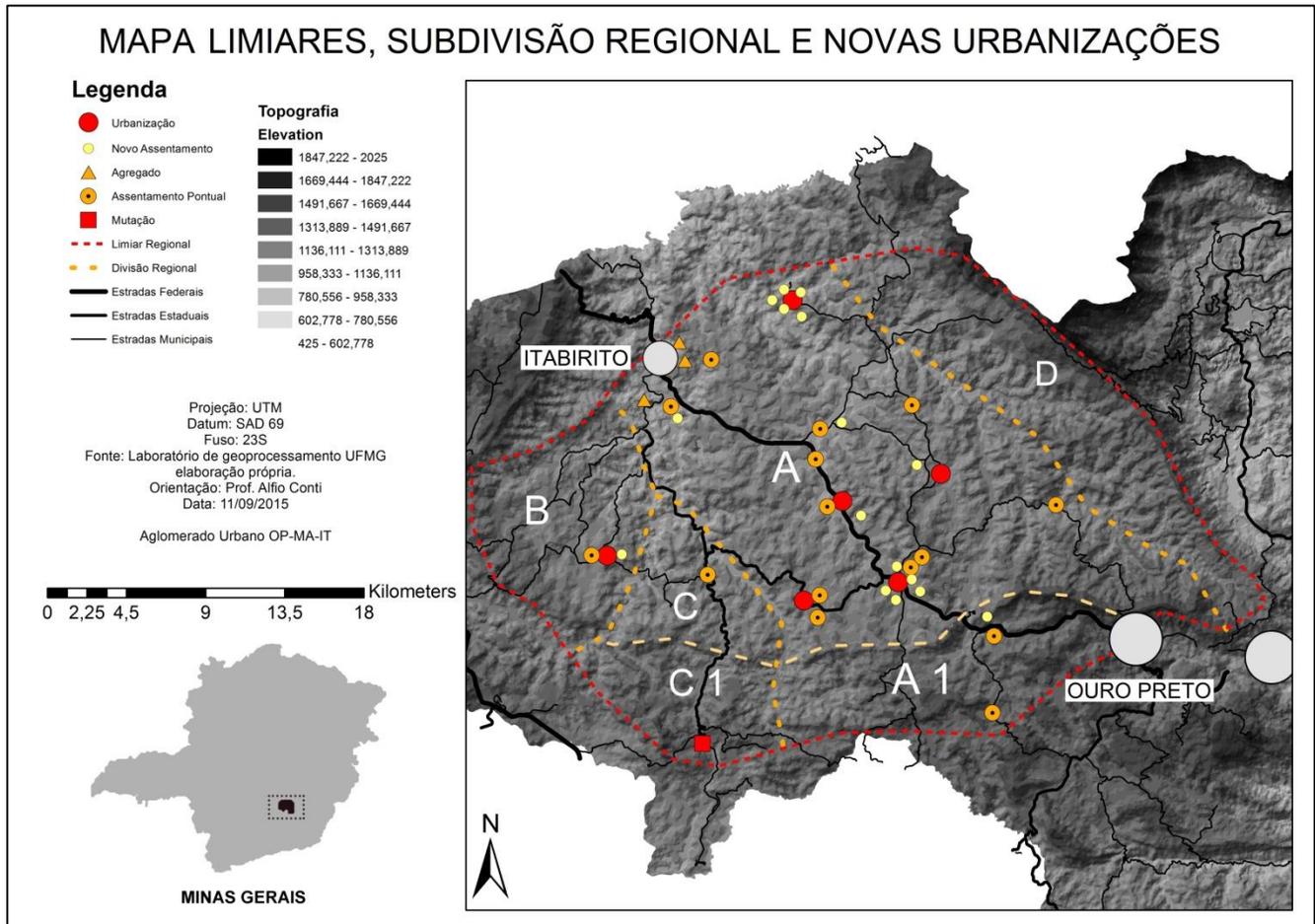


Figura 1. Limiares, subdivisão regional e novas urbanizações.

Observando o mapa da Figura 1, percebe-se que se por um lado os limiares físico-geográficos são claramente marcados, por outro os limiares geográfico-funcionais são caracterizados pela escassa articulação regional, que diminui até anular-se, em decorrência da presença de ligações rodoviárias frágeis, como no caso da porção oeste do território do município de Rio Acima e da porção sul do território do município de Ouro Preto. O limiar sul, particularmente, é cortado pela rodovia estadual MG-030, cuja importância como eixo de ligação entre Itabirito e Ouro Branco é irrelevante, tornando-se um corredor viário de suporte às atividades da mineração. A MG-030 liga Belo Horizonte a Ouro Branco e tem uma extensão de 115 quilômetros, ao longo dos quais suas características se modificam

de forma drástica. De Belo Horizonte até a cidade de Nova Lima encontra-se duplicada, facilitando a ligação dessas cidades e dos numerosos condomínios localizados às suas margens com o centro metropolitano, garantindo o pendularismo entre os moradores desses locais e da sede do município com a cidade de Belo Horizonte. No trecho do distrito-sede do município de Nova Lima até a cidade de Rio Acima a rodovia é em pista simples com pavimentação asfáltica, já de Rio Acima até a cidade de Itabirito a rodovia é sem pavimentação asfáltica, com trechos sinuosos acompanhando, por um bom trecho, o Rio Das Velhas. Da cidade de Itabirito, que se localiza na metade de sua extensão, até a bifurcação para o distrito de São Gonçalo do Bação, volta a ter pista simples e pavimentação asfáltica, para novamente se tornar uma estrada sem pavimentação asfáltica até o entroncamento com a rodovia MG-443, que liga Congonhas e Ouro Branco. Observando a malha das rodovias que compõem o vetor sul de expansão da RMBH, percebe-se como a MG-030 é uma rodovia com uma importância secundária, destinada a permanecer como tal por um bom tempo ainda.

9. AS CONDICIONANTES TOPOGRÁFICAS E GEOMORFOLÓGICAS

O espaço regional em questão é o coração do quadrilátero ferrífero, embora não haja a presença de grandes minerações instaladas nele. Aquelas existentes são, de fato, periféricas, localizando-se nas vertentes da Serra do Espinhaço e na vertente oeste da Serra das Serrinhas.

Outra característica importante diz respeito às condicionantes físico-geográficas que fazem deste um espaço diferente com relação ao seu entorno, pois não possui acidentes geográficos significativos. Compõe-se, do ponto de vista geomorfológico, de uma superfície até certo ponto homogênea, com ondulações suaves e a presença de morros arredondados. Constitui-se como a parte alta da bacia do importante Rio das Velhas, que tem sua nascente em Ouro Preto e que recebe contribuições por parte do Rio Itabirito, cuja bacia hidrográfica ocupa uma boa parte desse espaço.

Essa característica geomorfológica é um fator importante que facilita o processo de ocupação e urbanização desse espaço, considerando-se seus dois extremos: o primeiro na porção leste, onde a cidade de Itabirito é limitada pela Serra das Serrinhas, e o segundo ao oeste, em Ouro Preto, que não possui áreas de expansão, sendo enclausurada pelo Parque Estadual do Itacolomi, de um lado, e do outro por um espigão da Serra do Espinhaço e Caraça.

10. A DIVISÃO SUB-REGIONAL

Se o espaço em questão tem um certo grau de homogeneidade com relação aos aspectos geomorfológicos, o mesmo não pode ser dito sobre a distribuição das novas urbanizações e sobre a rede viária, esta última desempenhando um papel fundamental na repartição e na articulação regional.

No momento atual, podem ser traçadas quatro subdivisões regionais, com duas subdivisões internas. Partindo da mais importante, pode-se definir uma primeira subdivisão regional caracterizada pelo espaço que se relaciona diretamente com a rodovia federal BR-356. Essa sub-região será chamada de sub-região A e se caracteriza por ser a estrutura central desse espaço regional, onde se encontram as maiores urbanizações e onde há, de fato, um centro polarizador, conformado pelas urbanizações de Cachoeira do Campo e Amarantina, constituindo o núcleo central do eixo. Próximas desse núcleo encontram-se outras importantes urbanizações que dele dependem, como Santo Antônio do Leite e Glaura, que estão em processo de conurbação, sem contar as outras novas urbanizações existentes, como São Bartolomeu, Soares, Maracujá e Coelhos.

Dessa sub-região faz parte também a urbanização do distrito de Acuruí, que, embora distante da rodovia BR-356, depende dela e se constitui como uma centralidade, polarizando o processo de ocupação do espaço em sua volta.

Outra parte que caracteriza essa sub-região são as novas urbanizações próximas do centro de Itabirito, que são numerosas e estão em processo de consolidação e crescimento, ao contrário do espaço próximo de Ouro Preto, que, por causa das condicionantes topográficas, resulta ser quase vazio. Estes estão incorporados ao espaço definido como A1. Não obstante a presença da BR-356, o espaço é marcado pela ausência de novas urbanizações importantes, tendo núcleos isolados, como é o caso de Rodrigo Silva, cujo afastamento é resultado também da presença de uma pequena cadeia de serras, e de Bocaina e Caieiras, ambas localizadas à margem da BR-356, no trevo de acesso para Rodrigo Silva.

A segunda sub-região em termos de importância é a sub-região B, que se encontra afastada da sub-região A, ocupando a porção oeste desse espaço regional e articulando-se diretamente com Itabirito através de uma ligação rodoviária municipal recentemente asfaltada. A urbanização mais importante dessa sub-região é o distrito de São Gonçalo do Bação, que pertence ao município de Itabirito. Essa urbanização polariza esse espaço, atraindo a implantação de novas urbanizações e tornando-se a centralidade que dinamiza a sub-região. Nessa região existem outras vias, mas todas sem pavimentação asfáltica, e a mais importante entre elas é aquela que liga São Gonçalo do Bação à rodovia estadual MG-030. Em meados de 2014 surgiu a notícia, veiculada pelos meios de informação locais

(CAMINHOS..., 2015), de que essa via seria pavimentada e que a pavimentação interessaria também a MG-030 até o distrito de Miguel Burnier, mas essa intervenção parece algo ainda remoto.

A terceira sub-região foi definida como sub-região C e caracteriza-se por ser uma região deprimida, com a presença de poucas urbanizações. Aquela de maior relevância é Engenheiro Correia, localizada ao longo da MG-030. É um distrito de Ouro Preto pouco dinâmico, que poderá se desenvolver caso seja executada a pavimentação asfáltica da via que o liga à urbanização de Santo Antônio do Leite. A pavimentação desse trecho foi autorizada, mas ainda não foi licitada, fazendo parte do programa Estrada de Minas do governo do estado que antecedeu o atual (CAMINHOS..., 2015).

Essa sub-região possui também uma ulterior subdivisão com a sub-região C1, que se encontra estagnada com a presença do pequeno distrito de Miguel Burnier, pertencente a Ouro Preto e localizado ao longo da MG-030, interessado pela movimentação das máquinas e dos caminhões das minerações a ele adjacentes.

A última sub-região é a D, que se constitui como um espaço marginal dentro da região, ocupando as porções leste e noroeste. Apresenta quase nenhuma urbanização e pouquíssimos acessos, sendo composta em boa parte por uma área de preservação, a floresta Uaimii, e por vertentes com declividades significativas.

11. A ESTRUTURA VIÁRIA E OS FLUXOS

A estrutura viária é mais um aspecto que contribui para a qualificação desse espaço regional, como foi visto nas análises feitas até agora, pois, além da citada rodovia federal BR-356, que estrutura esse espaço na direção leste-oeste, marcando esse eixo e ligando as cidades de Itabirito e Ouro Preto, há a presença da rodovia estadual MG-030, que liga Itabirito às cidades de Rio Acima e Ouro Branco. Há também um conjunto de estradas municipais, em boa parte com pavimentação asfáltica, que forma uma rede capilar, ligando as novas urbanizações entre si e estas com as cidades aos vértices desse eixo.

Com relação à BR-356, é preciso dizer que se trata de uma rodovia federal com pista simples e pavimentação asfáltica, com poucos trechos com terceira faixa. É uma rodovia sinuosa, mas sem excesso de curvas, permitindo deslocamentos em velocidades razoáveis, na ordem de 70, 80 km/h, não obstante a presença de numerosos radares localizados em pontos considerados perigosos, principalmente pela travessia de pedestres, e isso ocorre quando a rodovia intercepta centros habitados. Ao longo dela há importantes urbanizações que se beneficiam dos fluxos de mercadoria e pessoas que a percorrem, embora essas mesmas urbanizações acabem por ser o motivo da alteração da velocidade desse fluxo, pelo fato de a rodovia passar por elas. Se a rodovia fosse duplicada, assunto que de vez em

quando vem à tona, garantiria velocidades de deslocamento maiores do que as atuais e estimularia mais ainda o processo de difusão urbana em curso.

O intervalo que vai de Itabirito até Ouro Preto pode ser dividido em quatro partes:

1. trecho que vai de Itabirito até a fábrica de Laticínios Ita, localizado na extrema periferia da cidade;
2. trecho que vai da fábrica de Laticínios Ita até o povoado de Coelhos, espaço caracterizado pela presença de usos comerciais e de serviços localizados ao longo da rodovia e pelo trevo com a estrada que leva à mina de Capanema, Minas da Serra Geral S/A, e ao distrito de Acuruí;
3. trecho que vai do povoado de Coelhos até o distrito de Cachoeira do Campo, com um maior grau de urbanização, sendo margeado em grande parte pelas ocupações do distrito de Amarantina e pelo condomínio Paragem do Tripuí;
4. trecho que vai do distrito de Cachoeira do Campo até Ouro Preto, marcado pela escassa presença de novas urbanizações, especialmente após as novas urbanizações de Bocaina e Caieiras, por causa das características topográficas do espaço em questão e de seu relativo isolamento pela presença de algumas serras, até a chegada em Ouro Preto.

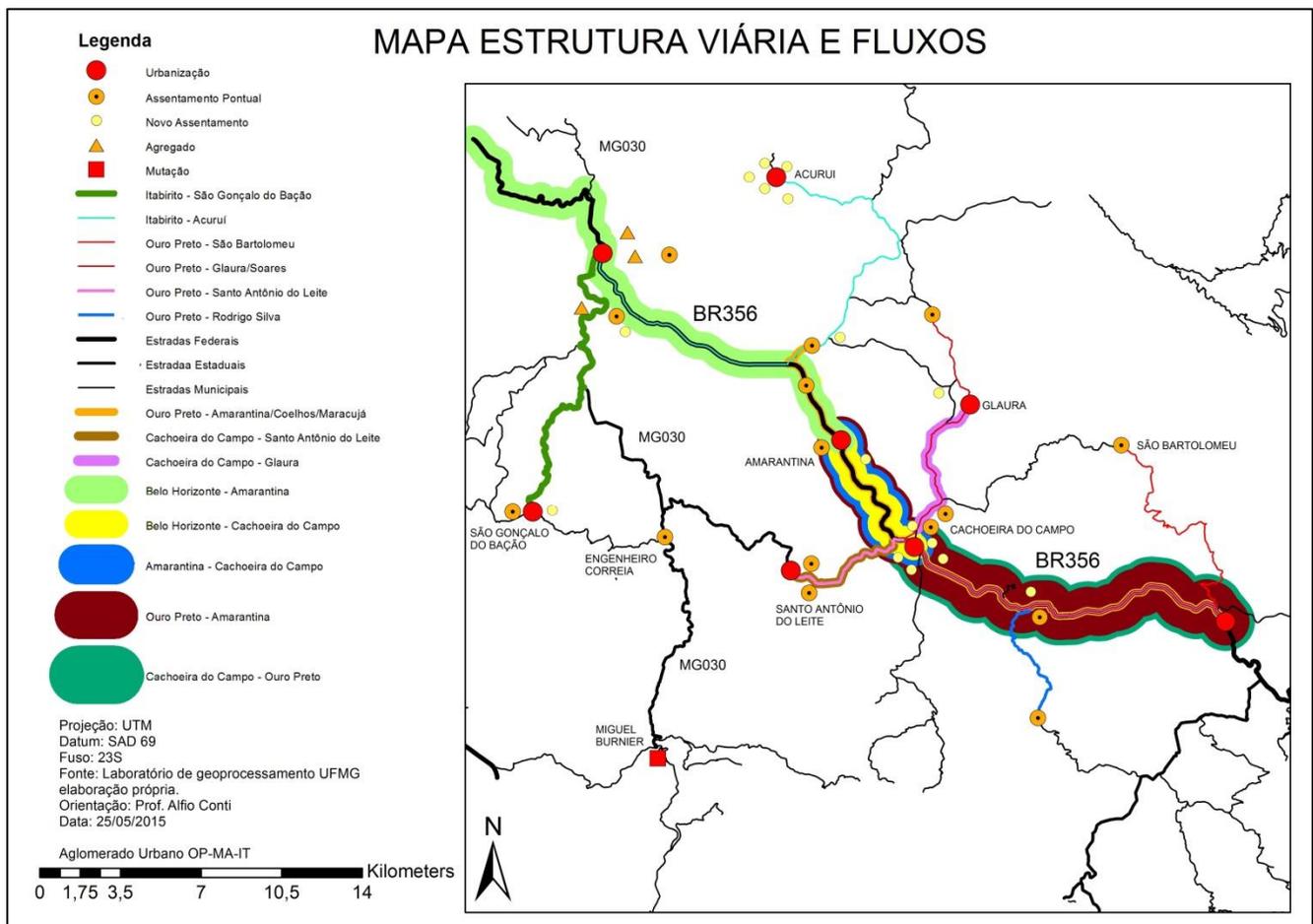


Figura 2. Fluxos e rede viária.

Os pontos de maior conflito estão localizados em Cachoeira do Campo, pelo fato de a BR-356 acabar cortando o distrito pela metade, com o centro ficando ao lado da margem esquerda no sentido Itabirito-Ouro Preto. As transposições são complicadas, não existindo implantadas soluções de trânsito que deveriam haver em situações como essas. Não obstante existam projetos previstos, eles ainda permanecem no papel.

O segundo ponto de maior conflito é localizado no povoado de Coelhoos, também recortado pela rodovia.

O distrito de Amarantina, localizado entre Coelhoos e Cachoeira do Campo, tem sua integridade preservada, pois se localiza à margem direita da rodovia, e há uma estrada municipal pavimentada em formato de alça que passa por ele.

Pode ser definida uma hierarquia das vias desse espaço, identificando-se quatro níveis:

- nível 1, correspondente à própria rodovia BR-356, que estrutura esse espaço de Itabirito até Ouro Preto;
- nível 2, composto por vias de pista única e pavimentadas que, saindo da BR-356, fazem a conexão com as novas urbanizações mais importantes. Delas faz parte a estrada que, implantada e pavimentada por uma indústria mineradora recentemente, leva ao trevo para Acuruí, e a continuação dela até o distrito de Itabirito, trecho pavimentado com asfalto há não mais de três anos. Ao longo dessa via encontram-se várias novas urbanizações, com destaque para Maracujá e o Vale do Tropeiro. Perto do trevo com a BR-356 nota-se, também, um possível surto industrial, com um conjunto de pequenos galpões. Outra estrada que pertence ao nível 2 é aquela que liga Cachoeira do Campo ao distrito de Glaura, uma estrada municipal que se encontra em muito boas condições. É margeada por uma vasta área verde que separa as duas urbanizações e que garante uma ambiência bucólica ao distrito de Glaura, que mantém assim, de certa forma, preservadas e garantidas suas atividades turísticas. A terceira e última estrada que compõe esse nível é o trecho que liga Cachoeira do Campo ao distrito de Santo Antônio do Leite. Trata-se da MG-440, que continua até Engenheiro Correia, mas que nesse primeiro trecho é de pista simples, pavimentada e com boas condições. Ao longo dela até a chegada no distrito há a presença de várias pousadas, que o destacam como destino turístico desse espaço regional, assim como Glaura.
- nível 3, composto pelas vias que ligam as novas urbanizações de menor importância. Entre elas cabe destacar a estrada que, próxima da fábrica de Laticínios Ita, no espaço periurbano de Itabirito, leva à subestação da CEMIG. Sua importância é justificada, além da subestação da CEMIG, também pela presença de novas urbanizações, como o Condomínio Vale Imperial, e pelo acesso ao assentamento pontual de Cruz das Almas.
- nível 4, composto por todas as outras estradas que estruturam o espaço rural.

O trecho da MG-440 que liga Santo Antônio do Leite e Engenheiro Correia pertence a esse nível, sendo de pista simples e sem pavimentação. Existe, no âmbito das ações do programa estadual Estradas de Minas, a proposta de pavimentá-lo. Considera-se que a pavimentação dessa estrada poderá servir para dinamizar essa parte da região, particularmente o distrito de Engenheiro Correia, que, embora pertença a Ouro Preto, mantém mais contatos com Santo Antônio do Leite e Cachoeira do Campo.

A ligação da BR-356 com o distrito de Rodrigo Silva pertence também a esse nível, embora se trate de uma estrada em pista simples, pavimentada, com entroncamento direto com a rodovia, depois do viaduto do Funil em direção a Ouro Preto e com a presença de novas urbanizações localizadas nesse entroncamento, como Bocaina e Caieiras. Essas novas urbanizações têm alguns indícios de um surto de crescimento. Rodrigo Silva se mantém distante, e mesmo sendo localizada em um caminho de acesso para a região turística dos distritos de Lavras Novas e Chapada, apresenta um caráter calmo e pacato. A ligação com o distrito de São Bartolomeu pertence também a esse nível. Cerca de metade dos 15 quilômetros que o separam de Cachoeira do Campo foi asfaltada recentemente, mas o distrito continua afastado e com pouco movimento. Ele mantém também uma ligação com Ouro Preto mais precária, composta de uma estrada não pavimentada que chega até o trevo de entrada da cidade.

Para concluir, cabe apontar as últimas estradas pertencentes a esse nível, que ligam a urbanização de Glaura com a localidade de Soares, e alguns novos assentamentos, como o condomínio Estâncias de Glaura.

Além da parte estruturada pela BR-356, chama a atenção a presença da já mencionada rodovia estadual MG-030, que, não obstante seja uma rodovia estadual, mantém uma importância secundária. De pista simples e pavimentada de Itabirito até a bifurcação com a estrada que leva a São Gonçalo do Bação, o restante é sem pavimentação asfáltica e de pouca importância. Com relação a uma possível integração entre o aglomerado urbano de Ouro Preto-Mariana e Itabirito e aquele de Conselheiro Lafaiete-Congonhas e Ouro Branco, essa é uma hipótese remota. Ao longo dela há urbanizações pouco importantes e ainda, de fato, isoladas, como Engenheiro Correia e Miguel Burnier. Esta última encontra-se mais afastada e a serviço das mineradoras localizadas em sua volta.

A maior parte da estrada que liga Itabirito ao distrito de São Gonçalo do Bação é municipal, de pista simples e com pavimentação asfáltica recente, por isso encontra-se em boas condições. Ao longo da estrada localizam-se algumas novas urbanizações que foram afetadas positivamente pela pavimentação, que aumentou o fluxo de pessoas e de mercadorias, particularmente a urbanização de São Gonçalo do Bação, distrito de Itabirito.

12. AS URBANIZAÇÕES E AS NOVAS URBANIZAÇÕES

Outro aspecto importante é a presença de numerosas novas urbanizações, que é a indicação mais clara do processo de difusão urbana nesse espaço. Um fator importante, talvez o mais importante, que impulsionou a urbanização desse espaço regional é a existência de uma estrutura de suporte composta de:

- um conjunto de núcleos urbanos antigos, destacando-se entre eles Cachoeira do Campo, Amarantina, Acuruí e São Gonçalo do Baçõ;
- uma estrutura viária, como foi visto, com formato dentrítico e capilar, com uma clara organização hierárquica.

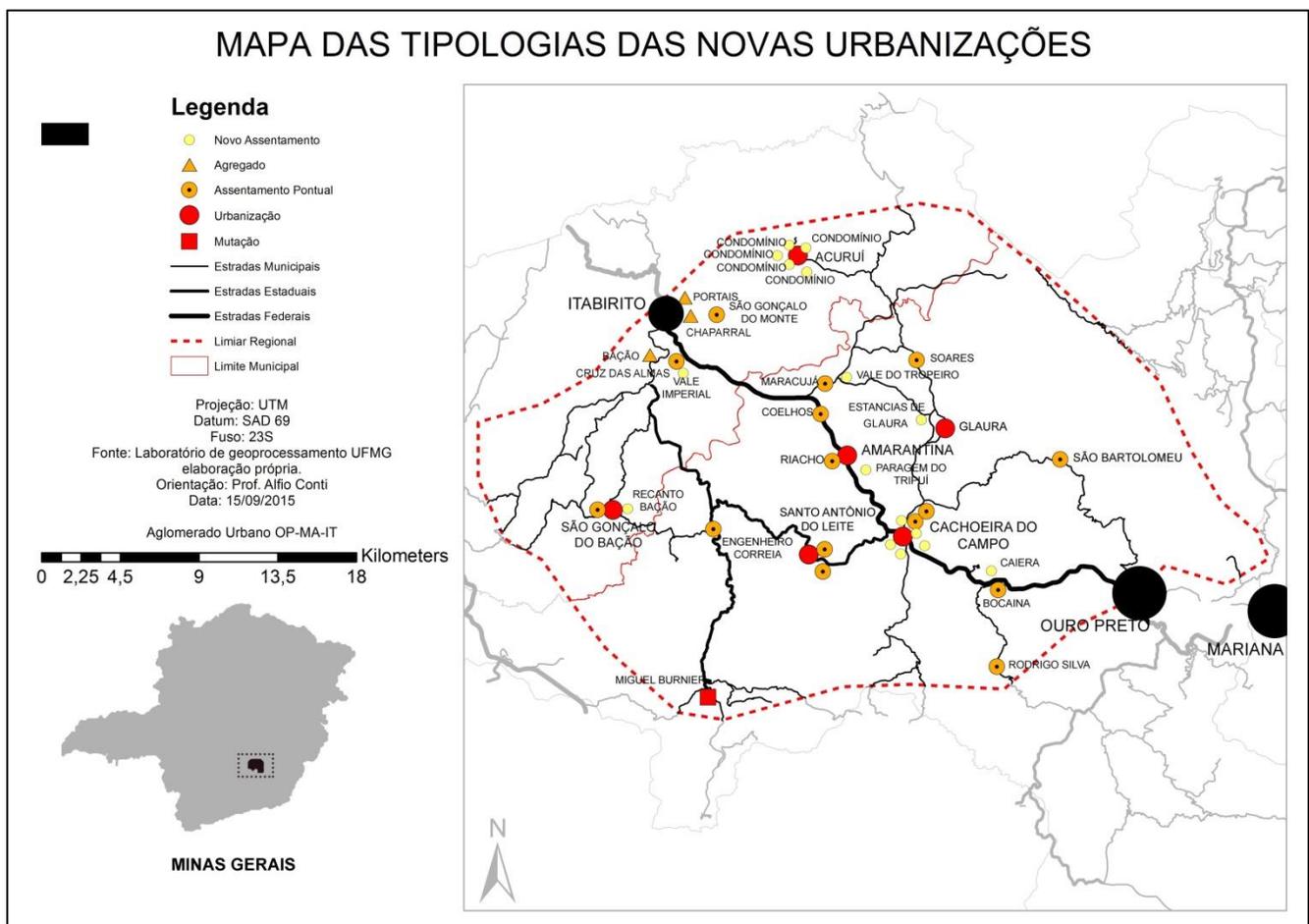


Figura 3. Tipologias das novas urbanizações.

A esse importante fator se somam as características físico-geográficas favoráveis à implantação de assentamentos de vários tipos (loteamentos formais, condomínios fechados, etc.) e a presença de duas cidades importantes às extremidades leste e oeste desse espaço regional.

As urbanizações mais antigas se tornam, pela posição estratégica e por suas funções, lugares de atração e de aglomeração para novas urbanizações, dessa maneira a maior parte delas se tornaram urbanizações importantes, concorrendo a estruturar um microssistema urbano dentro desse espaço.

Analisando as tipologias das novas urbanizações (FONT; CARRACEDO; VECSLIR, 2005), são encontradas cinco das sete tipologias existentes no espaço perimetropolitano de Belo Horizonte, sendo elas:

- urbanizações, com seis casos (Cachoeira do Campo, Amarantina, Santo Antônio do Leite, Glaura, Acuruí e São Gonçalo do Bação), todas originadas a partir de um núcleo urbano mais antigo que se complexificou e se inseriu em uma nova lógica regional, incorporando novas estratégias dentro de um novo contexto socioeconômico e político na escala regional. São entre as tipologias das novas urbanizações aquelas com maior complexidade e com uma importância que transcende a mera dimensão física, pois operam e conduzem um processo de dinamização do espaço ao seu redor, decorrente do fato de que incorporam usos e funções com um certo grau de sofisticação. A dinamização do espaço se dá em duas escalas, a primeira com o aparecimento nas suas proximidades de novas urbanizações de implantação mais recente, sendo estas, na maioria das vezes, assentamentos pontuais ou novos assentamentos, a segunda com a polarização dessas novas urbanizações a uma certa distância, que no caso dessa região está na ordem de quatro quilômetros;
- assentamentos pontuais, com 15 casos. Essa tipologia é presente de forma difusa em todo o espaço regional, obedecendo a três lógicas: a primeira com os assentamentos pontuais de recente implantação, localizados próximo das urbanizações; a segunda com os assentamentos pontuais de mais antiga implantação, localizando-se a uma distância de cinco a 10 quilômetros das urbanizações, como é o caso de Engenheiro Correia, Bocaina, Rodrigo Silva, São Bartolomeu, Soares, Maracujá e Coelhos; e a terceira com os assentamentos pontuais localizados perto de Itabirito, como São Gonçalo do Monte e Cruz das Almas, constituindo um segundo anel de novas urbanizações do espaço periurbano de Itabirito, após aquele constituído pelos agregados;
- novos assentamentos, com 16 casos. Essa tipologia, ao contrário do que foi visto para os assentamentos pontuais, não é difusa uniformemente no espaço, mas segue uma lógica de distribuição que a vê aglutinar-se às urbanizações. Assim, cinco novos assentamentos estão localizados juntos a Cachoeira do Campo, e cinco junto a Acuruí. Os seis remanescentes continuam a mesma lógica, três deles sendo próximos de urbanizações: Glaura, Amarantina e São Gonçalo do Bação; e três próximos de assentamentos pontuais: Bocaina, Maracujá e Cruz das Almas;
- agregados, com três casos: Bação, Portais e Chaparral, todos próximos da cidade de Itabirito, constituindo um primeiro anel de novas urbanizações;
- mutações, com um caso, Miguel Burnier, sendo esta uma nova urbanização que se sustenta pela presença de minerações ao seu redor.

Não foram encontrados casos das tipologias de filamentos e de agregações lineares.

Com relação à análise da distribuição, parece claro como as novas urbanizações ocupam pontos estratégicos no espaço regional, tornando-se os elementos que definem a qualidade desse espaço e suas dinâmicas. A análise da compartimentação sub-regional evidenciou isso. A sub-região A é aquela que tem o maior número de novas urbanizações, um total de 33, das quais se destacam Cachoeira do Campo e Amarantina, que compõem o centro do eixo em questão do aglomerado urbano, com um processo de conurbação em curso que vai fortalecer ainda mais esse papel. A sub-região B possui uma urbanização importante como São Gonçalo do Bação, que chega a ser autônoma e independente com relação à sub-região A. Nas outras sub-regiões, com exclusão da sub-região D, há novas urbanizações, mas sua presença não parece ser significativa para esses espaços, e aqui é clara a ausência da tipologia das urbanizações, que costuma ser um elemento dinamizador e qualificador do espaço.

A análise de conjunto desse espaço regional em termos de eixo do aglomerado urbano confirma a avaliação de estar no estágio 1.2, sendo consolidado e com a conurbação das novas urbanizações pertencentes a seu centro, processo ainda em curso.

O que chama a atenção, além de tudo o que já foi dito, é a caracterização dos espaços periurbanos das cidades às extremidades do eixo, que pode influenciar o cenário futuro dessa região. Há uma diferenciação clara entre eles: para Ouro Preto esse espaço é quase vazio, em decorrência, muito provavelmente, das condicionantes topográficas, que são adversas – a nova urbanização mais próxima é Caieiras e Bocaina, a sete quilômetros de distância. Já o espaço periurbano de Itabirito é diferente, por ser ocupado por novas urbanizações, agregados, formando um primeiro anel de novas urbanizações no espaço periurbano imediato e assentamentos pontuais, e um novo assentamento formando um segundo anel de novas urbanizações. As condicionantes topográficas são, nesse caso, favoráveis à implantação de novos empreendimentos, mas assim como Ouro Preto há a presença de um espaço vazio, sem novas urbanizações e da mesma dimensão daquele de Ouro Preto, com a diferença de que nele se encontram usos comerciais ao longo da rodovia. Entende-se esse espaço vazio como um espaço amortecedor entre o conjunto de novas urbanizações pertencente ao centro do eixo e aquelas pertencentes ao espaço periurbano imediato das duas cidades, mas não se entende ainda o motivo da existência desse espaço, a razão de se encontrar ainda sem novas urbanizações e até quando irá manter essas características.

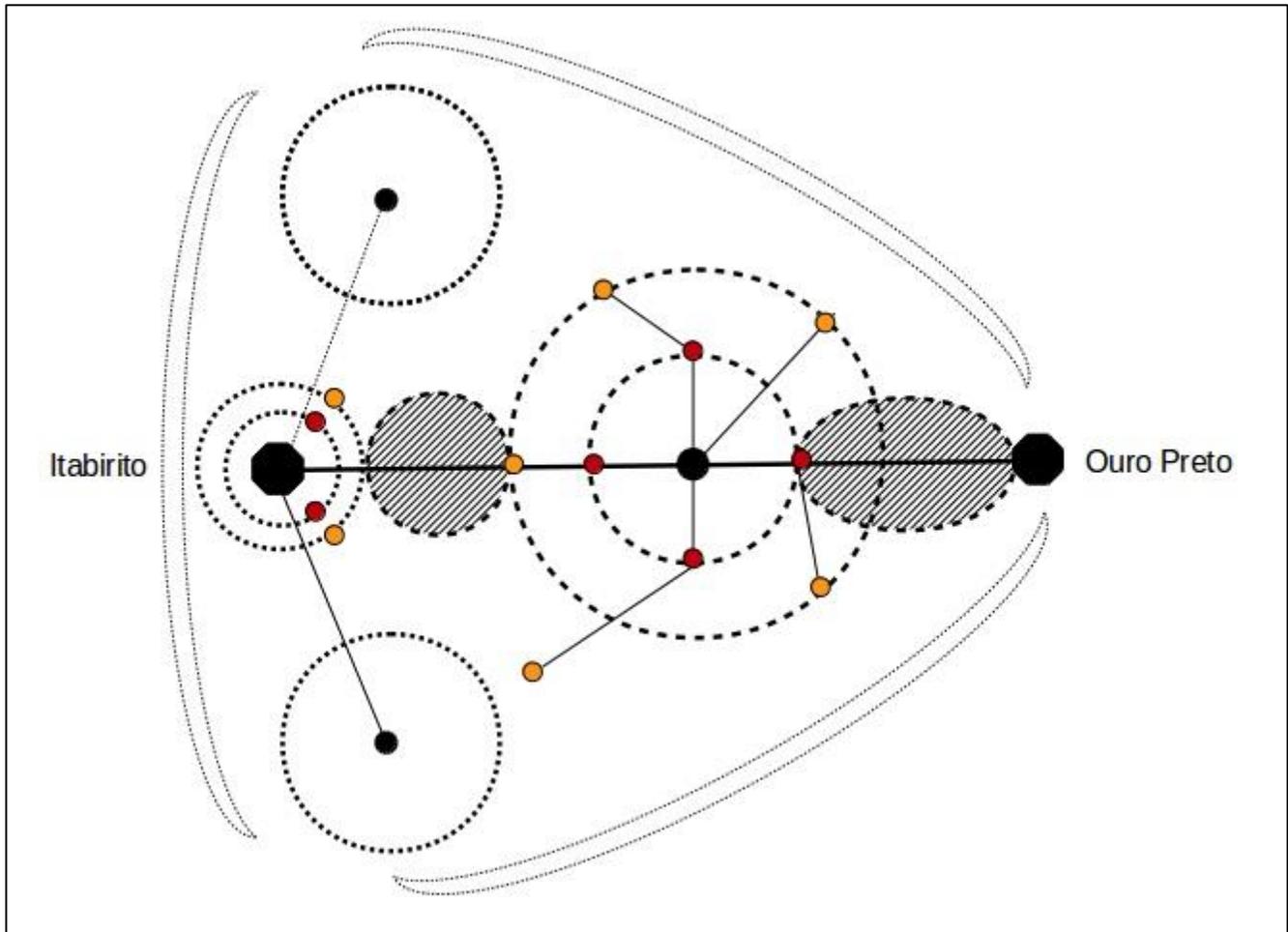


Figura 4. Diagrama das polarizações e das centralidades.

Analisando a distribuição, serão resgatados esses espaços periurbanos das duas cidades, pois exercem um papel importante e estratégico, além de possuírem interessantes padrões que aparecem somente após uma análise pormenorizada desse espaço, conforme demonstrado no diagrama da Figura 4. A diferença entre os espaços periurbanos imediatos é a primeira e talvez única discrepância da simetria que ocorre nesse espaço ao longo da BR-356, simetria que acaba sendo reforçada pela presença dos dois espaços de amortecimento, onde não há a presença de novas urbanizações. A estrutura central se compõe de um centro principal, a urbanização de Cachoeira do Campo, e novas urbanizações que orbitam em volta dela, organizadas em dois anéis, que mantêm uma relação equidistante entre o centro e o primeiro deles, e entre este e o segundo. O primeiro anel é composto em sua maioria de novas urbanizações importantes, enquanto o segundo é composto por urbanizações menores, nas quais domina a tipologia dos assentamentos pontuais.

Essa distribuição, estruturada por estradas pavimentadas, remete à ideia de um sistema urbano em miniatura e reforça mais ainda nos diagramas dos aglomerados urbanos a definição diagramática dos eixos que possuem um centro dinâmico.

Outro padrão que chama a atenção na distribuição das novas urbanizações nesse espaço diz respeito às urbanizações de Acuruí e São Gonçalo do Bação, que, afastadas da BR-356 e ao mesmo tempo ligadas a Itabirito, se não diretamente, como no caso de São Gonçalo do Bação, pelo menos administrativamente, como Acuruí, possuem uma localização simétrica entre si com relação à BR-356, ocupando e polarizando porções periféricas do espaço regional de estudo.

13. AS CENTRALIDADES

A presença de centralidade nesse espaço regional é marcante. Foi identificada a presença de dois tipos de centralidade que o organizam:

- centralidade multifuncional, dividida entre multifuncional complexa, correspondendo à urbanização de Cachoeira do Campo, e multifuncional simples, correspondendo à urbanização de Amarantina. Ambas possuem, além do uso residencial, uma base econômica importante de comércio e serviços, com um grau de sofisticação que transcende a dimensão da urbanização, gerando uma polarização no seu entorno que chega, no caso de Cachoeira do Campo, a ser uma polarização regional do espaço central do eixo do aglomerado. A polarização de Cachoeira do Campo associa-se a um processo de dinamismo espacial com a criação de novas urbanizações, consolidando o processo de conurbação em curso. Esse processo de atração vale para as duas urbanizações, sendo que Cachoeira do Campo tem nas suas proximidades sete novas urbanizações, e Amarantina, duas. As centralidades multifuncionais, Cachoeira do Campo e Amarantina, pela proximidade espacial, estão em processo de conurbação, com a perspectiva de formarem, em um futuro próximo, uma única grande centralidade multifuncional.

Com relação às novas urbanizações polarizadas por essas urbanizações, além daquelas localizadas nas proximidades, cabe dizer que Cachoeira do Campo polariza diretamente as urbanizações de Santo Antônio do Leite e Glaura, o assentamento pontual de Bocaina e o novo assentamento de Caieiras, enquanto Amarantina polariza novas urbanizações pertencentes à tipologia dos assentamentos pontuais, como Coelho, Maracujá e um novo assentamento como Vale do Tropeiro.

- centralidade residencial, presente, ao contrário do que foi visto para as centralidades multifuncionais, de uma forma difusa na maioria do espaço regional. São centralidades que se destacam por atraírem novas urbanizações ao seu redor, na maioria das vezes novos assentamentos, no formato de condomínios fechados. Os fatores que fazem com que essas novas urbanizações se tornem centralidades residenciais são de várias naturezas e serão apontados por cada um dos quatro casos existentes.

Começando pela sub-região A, nela há a presença de duas centralidades residenciais: Santo Antônio do Leite e Glaúra. Ambas são urbanizações próximas de Cachoeira do Campo, com uma ligação diária direta, sendo por esta polarizadas. A implantação de novas urbanizações nesses dois núcleos urbanos decorre das amenidades que eles possuem, como um aspecto bucólico e a dotação de comércio e serviços de primeira necessidade. Nessa sub-região há outra centralidade residencial, mais afastada: Acuruí. Embora a urbanização pertença à sub-região A, pela ligação que tem com a rodovia federal BR-356, possui elevado grau de independência, não sentindo, de fato, os efeitos da polarização de Cachoeira do Campo. Em volta dela existem cinco novas urbanizações, sendo estas novos assentamentos, na maioria condomínios fechados, que foram implantados por causa das condicionantes ambientais favoráveis, como a presença de vegetação abundante e da represa do Rio das Pedras. Uma boa parte dos proprietários das habitações dos condomínios são pessoas de Belo Horizonte que usam essas moradias para uso no final de semana.

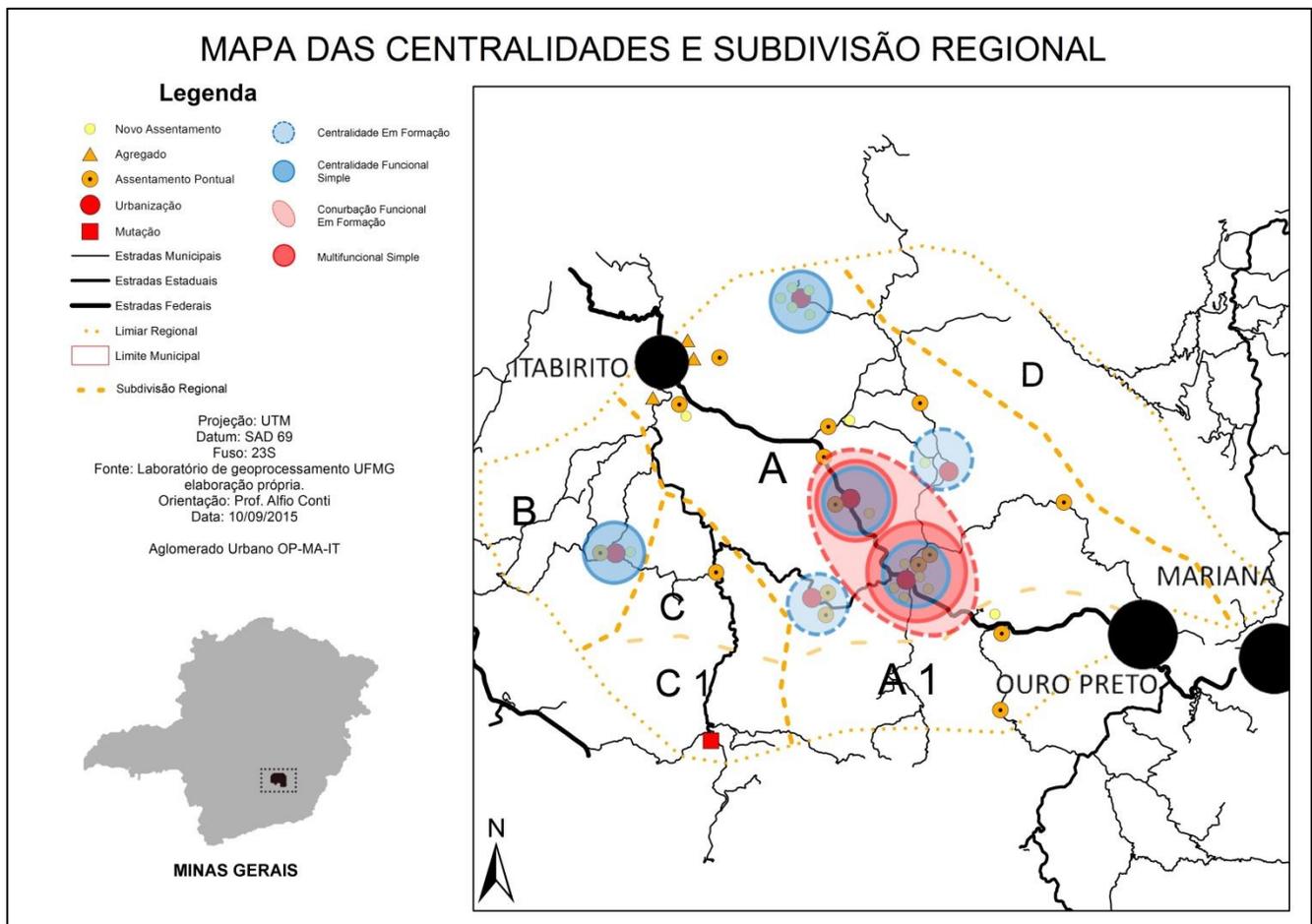


Figura 5. Centralidades e subdivisão regional.

Na sub-região B, a centralidade residencial é a urbanização de São Gonçalo do Bação, em volta da qual há duas novas urbanizações: um assentamento pontual e um novo assentamento. Essa centralidade, assim como Acuruí, tem autonomia com relação à centralidade multifuncional de Cachoeira do Campo, tendo uma forte relação com Itabirito. O lugar ameno e bucólico dessa urbanização se tornou o fator de crescimento, com residências de final de semana, em sua maioria propriedades de habitantes de Itabirito.

14. OS PROCESSOS EM CURSO E OS POSSÍVEIS CENÁRIOS

Esse espaço urbano possui vários processos em curso. Além da continuação do processo de difusão urbana, que será tratado daqui a pouco, vale chamar a atenção sobre o processo de complexificação das centralidades existentes, principalmente das centralidades funcionais, Cachoeira do Campo e Amarantina, uma complexificação que se dá de três maneiras:

- com a incorporação de usos comerciais e de serviço cada vez mais sofisticados;
- com um processo de conurbação entre as duas centralidades, que poderá desenvolver uma única centralidade multifuncional complexa ao longo da BR-356, que irá adotar um formato linear;
- com um processo de adição de novas urbanizações, tornando-se um dos maiores catalizadores de novas urbanizações, assim como acontece hoje em dia.

As centralidades residenciais poderão continuar seu processo de crescimento, que acontece por adição de novas urbanizações (assentamentos pontuais e novos assentamentos), com a possibilidade de uma sofisticação do setor de comércio e serviço para poder atender a população residente, particularmente se esta resolver se estabelecer de forma permanente. Esse processo tem uma possibilidade maior de acontecer nas centralidades residenciais autônomas e isoladas, como São Gonçalo do Bação e Acuruí. As outras (Santo Antônio do Leite e Glaura) continuarão provavelmente a crescer reforçando sua dependência de Cachoeira do Campo e Amarantina, que poderá ser sustentada por um processo de melhoria das ligações viárias, aumentando seu número, como está acontecendo entre Santo Antônio do Leite e Cachoeira do Campo.

As centralidades multifuncionais constituem o centro do eixo, e o processo de complexificação dos usos comerciais e de serviço deve ser visto como uma melhoria contínua para atender as cada vez maiores demandas da população residente. Do ponto de vista das atividades produtivas, esse espaço

continua carente, dependendo das duas cidades às extremidades do eixo e das atividades de mineração que se encontram localizadas ao seu redor.

Outro processo em curso é a transformação do tipo de moradia, com a passagem de moradia temporária (casa de veraneio) para moradia definitiva. Esse processo é mais evidente na porção da região de estudo próxima a Ouro Preto, pelas já apontadas limitações de crescimento que essa cidade apresenta. Para a porção da região perto de Itabirito a situação é mais complexa, havendo duas situações:

- no espaço periurbano próximo, constituído pelos dois anéis de novas urbanizações (agregados no primeiro e assentamentos pontuais e novos assentamentos no segundo), o tipo de moradia dominante é a moradia permanente, já que os deslocamentos diários para Itabirito não apresentam inconvenientes;
- nos espaços periurbanos mais distantes, que ainda dependem diretamente de Itabirito, como São Gonçalo do Bação e Acuruí, predomina a moradia temporária, embora exista sinais de transformação gradual desta em moradia permanente.

Com relação aos espaços de amortecimento, descobertos ao longo da análise, que criam uma descontinuidade entre o espaço periurbano imediatamente dependente das cidades e o centro do eixo, é provável que continuem a permanecer como tais, especialmente para Ouro Preto, em que inércia é gerada pelas características físico-geográficas. Já para Itabirito é possível o desenvolvimento de um processo de adensamento e sofisticação de usos comerciais e de serviços já presentes ao longo da rodovia federal, sem a necessária implantação de novas urbanizações.

O processo de desenvolvimento das condições viárias ainda em andamento, embora com um ritmo menor do que no recente passado, por causa do contexto econômico nacional desfavorável, irá trazer uma melhoria para as novas urbanizações hoje mais afastadas, como é o caso de São Bartolomeu, Soares e Engenheiro Correia, impulsionando sua ocupação e seu crescimento.

Com relação ao processo de difusão urbana mencionado no começo desta seção, é necessário dizer que ele é direcionado e sustentado por agentes internos, caracterizados por grupos de interesses econômicos associados às famílias locais. Esses interesses econômicos normalmente são variados, incluindo-se comércio e serviços, destacando-se nos últimos anos o ramo imobiliário e as atividades de suporte ao setor da construção civil. Sempre, nos últimos anos, há o aparecimento de agentes externos, associados ao setor imobiliário, conduzindo a implantação e a abertura de loteamentos de tipo condomínio fechado.

Embora a informalidade seja ainda pouco presente, sendo limitada às ocupações mais antigas, há evidências claras de um processo de segmentação e segregação socioespacial, existindo três produtos imobiliários:

- lotes de condomínios fechados, com residências ocupadas por famílias de renda média alta a alta, recém-implantados, com dimensão a partir de 800 m²;
- lotes de parcelamentos, com residências ocupadas por famílias de renda média alta a média, recém-implantados e localizados nas áreas periféricas das urbanizações mais antigas, constituindo novas urbanizações, em geral assentamentos pontuais ou novos assentamentos, com dimensão média de 360 m²;
- lotes de parcelamentos ou ocupações antigas, com residências ocupadas por famílias de renda média a baixa, localizados nas áreas centrais das urbanizações e dos assentamentos pontuais mais antigos, tendo dimensões variadas em geral menores que 360 m².

Diante dessa situação, torna-se urgente a elaboração de novos instrumentos de planejamento adequados a esse espaço, para que possam ultrapassar a visão incorporada nos planos diretores em vigor em Ouro Preto e Itabirito, visão que se focaliza e concentra no centro urbano principal. Isso implica que esse espaço perca de uma vez por todas a rotulagem de espaço periférico, um espaço de divisa entre os dois municípios, e por isso algo secundário. Incorporar essa nova visão significa entendê-lo como um espaço central, e isso é fundamental para que se busque a melhoria da qualidade de vida da população que nele mora e que está em processo contínuo de crescimento.

Estes instrumentos deveriam incorporar esta nova lógica resgatando sua centralidade como algo de importante e estratégico nas diferentes escalas do eixo do aglomerado e do aglomerado urbano como um todo, na medida em que sua organização e seu crescimento ordenado são indispensáveis para que as cidades de Ouro Preto e Itabirito mantenham sua qualidade de vida.

Para que isso se torne possível, será necessário fortalecer e equipar as centralidades existentes com bens de uso coletivos, prever áreas de expansão e modelos de assentamentos específicos, prover melhorias da rede viária e do sistema de transporte coletivo, a fim de assegurar a multidirecionalidade dos fluxos de pessoas e mercadorias, garantir e proteger as identidades e os recursos locais.

Será indispensável avaliar de que maneira sustentar o processo de urbanização do território em curso, garantindo uma ocupação de baixa densidade de qualidade e desfrutando de todos os fatores que contribuem para tornar esse espaço único e especial.

15. CONCLUSÕES

A investigação feita para esse espaço regional mostra que se trata de um espaço fruto do processo de difusão urbana na escala do aglomerado urbano e na escala do espaço perimetropolitano de Belo Horizonte. Sua importância é clara se se considera que tem um papel estratégico para o aglomerado urbano, particularmente para as cidades que estão nas extremidades deste eixo.

A topografia, como foi visto, é um elemento determinante, pois possibilita a ocupação urbana através da implantação de novas urbanizações, compostas seja por loteamentos tradicionais, seja por condomínios fechados. Essa condição indica como o crescimento se dá através da especialização de perfis específicos de moradores em decorrência da presença de produtos imobiliários específicos. A ocupação informal é algo ainda pouco presente. A lógica de implantação das novas urbanizações é clara e atrelada à presença de urbanizações mais antigas, que funcionam, como foi visto, como elementos catalizadores.

Outro aspecto importante é que esse espaço é dinâmico, com a presença de centralidades importantes que condicionam e determinam o tipo de morar, já que, em termos de tendência, parece que as centralidades residenciais incorporam, na maior parte, moradias temporárias, enquanto as centralidades multifuncionais apresentam moradias definitivas. Acredita-se que o processo de consolidação, tanto das centralidades multifuncionais como das centralidades residenciais em curso, assim como das novas urbanizações como um todo, tenha como resultado último a diminuição das moradias de veraneio e a consolidação desse espaço como um espaço de morar definitivo.

Mais uma questão associada às centralidades diz respeito à tendência das centralidades multifuncionais de se conurbarem e virarem uma única grande centralidade linear multifuncional ao longo da BR-356, na parte central do eixo. A rodovia federal, como foi visto, acaba sendo um elemento estruturador de primeira ordem desse espaço, atraindo usos e funções mais sofisticadas, principalmente associadas ao setor do comércio e dos serviços.

A presença de atividades produtivas é tímida e a economia dessa região não é forte, sendo associada ao setor do comércio e de serviços, ao setor turístico e à agricultura de subsistência. Uma boa parte da força de trabalho se desloca até os centros urbanos de Ouro Preto e Itabirito para poder trabalhar, e há uma componente dela que trabalha nas minerações localizadas ao redor da região.

Os cenários que se abrem para esse espaço indicam como elemento comum a continuação do processo de ocupação e difusão urbana, com a implantação de novas urbanizações. Cabe definir, entretanto, como e de que maneira esse processo irá ocorrer, na medida em que, hoje em dia, acontece

incorporando lógicas estritamente associadas ao livre mercado, com a produção de arranjos que poderiam ser potencializados se houvesse uma política conjunta por parte das duas administrações municipais. A política comum deveria dotar esse espaço de melhores infraestruturas viárias e de transporte, e suas urbanizações de uma rede de bens de uso coletivos que fosse hierarquizada e pensada a partir das características e das demandas das novas urbanizações, diluindo ou fazendo desaparecer as divisões administrativas que fazem desse espaço uma área de divisa e periférica. Há a necessidade, como foi visto e dito, de fazer desse espaço um espaço central, dentro de estratégias político-administrativas locais que deveriam incorporar o âmbito regional ou intermunicipal como âmbito de atuação compartilhada, já que esse espaço regional, além de ser dotado de um caráter específico, tem e terá cada vez mais responsabilidade para o futuro das cidades de Ouro Preto e Itabirito.

REFERÊNCIAS

AMORIM FILHO, O. B. **A morfologia das cidades médias**. Goiânia: Vieira, 2007.

AMORIM FILHO, O. B.; RIGOTTI, J. I. R.; CAMPOS, J. **Os níveis hierárquicos das cidades médias de Minas Gerais**. Programa de Pós-Graduação em Geografia – Tratamento da Informação Espacial, PUC Minas, Belo Horizonte, 2007.

CAMINHOS de Minas. 2015. Disponível em: <<http://goo.gl/nrX9nX>>. Acesso em: 12 nov. 2015.

CONTI, A. **O espaço perimetropolitano de Belo Horizonte**: uma análise exploratória. 2009. 625 f. Tese (Doutorado em Geografia) – Departamento de Geografia, Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2009.

CONTI, A. New Urban Formats: the Challenge of Urban and Regional Planning in the East Southeast Part of Belo Horizonte's Perimetropolitana Area. In: INTERNATIONAL PLANNING HISTORY SOCIETY CONFERENCE, 15., 2012, São Paulo. **Proceedings...** Disponível em: <<http://goo.gl/t7ca1Y>>. Acesso em: 11 jan. 2016.

CONTI, A.; PEREIRA, A. L. D. S. Espaço periurbano e novas urbanizações: a análise preliminar do caso de Conselheiro Lafaiete, Congonhas e Ouro Branco. In: ENCONTRO NACIONAL DA ANPUR, 15., 2013, Recife. **Anais...** Disponível em: <<http://goo.gl/SZSioh>>. Acesso em: 11 jan. 2016.

CONTI, A.; VIEIRA, A. A. Os aglomerados urbanos da região Leste Sudeste da zona perimetropolitana de Belo Horizonte. In: ENCONTRO NACIONAL DA ANPUR, 16., 2015, Belo Horizonte. **Anais...** Disponível em: <<http://goo.gl/ZERKo7>>. Acesso em: 11 jan. 2016.

FONT, A.; CARRACEDO, O.; VECSLIR, L. Morfologie: le strutture spaziali e le forme di crescita urbana. In: INDOVINA, F.; FREGOLENT, L.; SAVINO, M. (Org.). **L'esplosione della città**: Barcellona, Bologna, Donostia-Bayona, Genova, Lisboa, Madrid, Marsiglia, Milano, Montpellier, Napoli, Porto, Valencia, Veneto orientale. Bologna: Editrice Compositori, 2005.

INDOVINA, F. Algunes consideracions sobre la “ciutat difusa”. **Documents d'Anàlisi Geogràfica**, n. 33, p. 21-32, 1998.

SÁ, P. R. C. **Os centros urbanos emergentes de Minas Gerais**. 2001. 172 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Departamento de Geografia, Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2001.

Trabalho enviado em janeiro de 2016

Trabalho aceito em junho de 2016