

UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA
IGCE – Instituto de Geociências e Ciências Exatas
Programa de Pós-Graduação em Geografia
Campus de Rio Claro

ALEXANDRE CARVALHO DE ANDRADE

**POUSO ALEGRE (MG): EXPANSÃO URBANA E AS DINÂMICAS
SOCIOESPACIAIS EM UMA CIDADE MÉDIA.**

Rio Claro - SP
2014

UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA
IGCE – Instituto de Geociências e Ciências Exatas
Programa de Pós-Graduação em Geografia
Campus de Rio Claro

ALEXANDRE CARVALHO DE ANDRADE

**POUSO ALEGRE (MG): EXPANSÃO URBANA E AS DINÂMICAS
SOCIOESPACIAIS EM UMA CIDADE MÉDIA.**

Tese de doutorado apresentada junto ao Instituto de Geociências e Ciências Exatas do Campus de Rio Claro, da Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho, como parte dos requisitos para obtenção do título de Doutor em Geografia.

Orientador: Professor Doutor Enéas Rente Ferreira

Rio Claro - SP
2014

910h.3 Andrade, Alexandre Carvalho de
A553p Pouso Alegre (MG): expansão urbana e dinâmicas
socioespaciais em uma cidade média / Alexandre Carvalho de
Andrade. - Rio Claro, 2014
299 f. : il., figs., tabs., mapas

Tese (doutorado) - Universidade Estadual Paulista,
Instituto de Geociências e Ciências Exatas
Orientador: Enéas Rente Ferreira

1. Geografia urbana. 2. Cidades. 3. Dinâmicas espaciais.
4. Crescimento urbano. 5. Centralidades. 6. Redes Urbanas. I.
Título.

ALEXANDRE CARVALHO DE ANDRADE

**POUSO ALEGRE (MG): EXPANSÃO URBANA E AS DINÂMICAS
SOCIOESPACIAIS EM UMA CIDADE MÉDIA.**

Tese de doutorado apresentada junto ao Instituto de Geociências e Ciências Exatas do Campus de Rio Claro, da Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho, como parte dos requisitos para obtenção do título de Doutor em Geografia.

COMISSÃO EXAMINADORA

Prof. Dr. Enéas Rente Ferreira (Unesp/Rio Claro)

Prof.ª. Dra. Darlene Aparecida de Oliveira Ferreira (Unesp/Rio Claro)

Prof. Dr. Fadel David Antônio Tuma Filho (Unesp/Rio Claro)

Prof.ª. Dra. Ana Rute do Vale (Unifal/Alfenas)

Prof. Dr. José Roberto Gonçalves (Univás/Pouso Alegre)

RESULTADO: APROVADO

Rio Claro, 16 de janeiro de 2014

*À minha mãe, Ana Márcia, um exemplo de luta, e de vida
simples junto à natureza, pelo apoio incondicional em todos os
momentos.*

AGRADECIMENTOS

- Aos meus familiares, em especial meu pai José Mário de Andrade, meu irmão Eduardo Carvalho de Andrade, meu avô Francisco Pinto de Carvalho, e a minha tia Ana Roque de Jesus.
- Ao Professor Doutor Enéas Rente Ferreira, pelas importantes orientações para a realização desta tese, a amizade e a confiança.
- Aos professores Ana Rute do Vale, Darlene Aparecida de Oliveira Ferreira, Fadel David Antônio Tuma Filho e José Roberto Gonçalves, pelas valiosas sugestões proferidas na banca. A Professora Doutora Mina Lygia Vieira pelas orientações na Especialização e no Mestrado.
- Aos meus amigos Roberto Marques Neto, Thomaz Alvisi de Oliveira, Felipe Comitê, Rafael de Mello Castro Bacha, Estevan Bartoli e Luciana Barros Pontes, pela amizade e pelas importantes discussões científicas no decorrer dos tempos.
- Aos amigos Rogério e Simone pela hospitalidade em Rio Claro.
- Aos alunos do curso de História da Universidade do Vale do Sapucaí, em especial aos meus amigos/orientandos Alexandre Silva Mendes, André Silva Barbosa, Artur Thales José Brandão, Diego Garcia de Carvalho, Isabel Cristina dos Santos, Matheus de Oliveira Floriano Barbosa, Miller Augusto da Costa Araújo e Thiago Matheus Ferreira.
- Aos colegas do Departamento de História da Universidade do Vale do Sapucaí, em especial aos professores Juliano Hiroshi, Rubens Laraia, José Roberto Gonçalves e Ana Eugênia Nunes de Andrade, pelas importantes colaborações para a realização desta pesquisa.
- Ao Museu Municipal Tuany Toledo, pela cessão de materiais fundamentais para o desenvolvimento desta tese, em especial ao historiador Fernando Henrique do Vale.
- À cidade de Pouso Alegre, e aos seus moradores, que me acolheram nesta que agora também é um pouco “a minha terra”.

A Cidade

(Chico Science e Nação Zumbi)

*O sol nasce e ilumina
As pedras evoluídas
Que cresceram com a força
De pedreiros suicidas
Cavaleiros circulam
Vigiando as pessoas
Não importa se são ruins
Nem importa se são boas*

*E a cidade se apresenta
Centro das ambições
Para mendigos ou ricos
E outras armações
Coletivos, automóveis,
Motos e metrô
Trabalhadores, patrões,
Policiais, camelôs*

*A cidade não pára
A cidade só cresce
O de cima sobe
E o de baixo desce
A cidade não pára
A cidade só cresce
O de cima sobe
E o de baixo desce*

*A cidade se encontra
Prostituída
Por aqueles que a usaram
Em busca de uma saída
Ilusora de pessoas
De outros lugares,
A cidade e sua fama
Vai além dos mares*

*E no meio da esperteza
Internacional
A cidade até que não está tão mal
E a situação sempre mais ou menos
Sempre uns com mais e outros com menos*

*A cidade não pára
A cidade só cresce
O de cima sobe
E o de baixo desce
A cidade não pára
A cidade só cresce
O de cima sobe
E o de baixo desce*

*Eu vou fazer uma embolada,
Um samba, um maracatu
Tudo bem envenenado
Bom pra mim e bom pra tu
Pra gente sair da lama e enfrentar os urubus*

*Num dia de sol, Recife acordou
Com a mesma fedentina do dia anterior.*

RESUMO

Por sua importância na rede urbana brasileira atual, as cidades médias estão sendo progressivamente mais analisadas, pelas mais distintas motivações. Nesta pesquisa, a cidade de Pouso Alegre (MG) é analisada por meio da interação entre escalas temporais e espaciais, que permite evidenciar seu processo histórico de urbanização, o seu papel na rede urbana regional e as dinâmicas de seu espaço intraurbano. No período anterior a construção da rodovia Fernão Dias, Pouso Alegre estava em uma situação de estagnação econômica e demográfica, que se reverteu a partir da década de sessenta do século XX, por fatores como a melhoria dos sistemas de transportes rodoviários e a atração de empresas, que favoreceram a diversificação econômica, o crescimento populacional e a maior representatividade da cidade na rede urbana regional. Em decorrência destes processos, novas dinâmicas socioespaciais passaram a incidir no espaço urbano de Pouso Alegre, como servem de exemplos as novas centralidades.

PALAVRAS-CHAVE: Cidades Médias; Dinâmicas Socioespaciais; Expansão Urbana; Centralidades; Rede Urbana.

ABSTRACT

Because of its importance in the current Brazilian urban network, the medium-sized cities are being increasingly analyzed, the more distinct motivations. In this research, the city of Pouso Alegre is analyzed by means of the interaction between temporal and spatial scales, which allows us to highlight its historical urbanization process, its role in regional urban network and the dynamics of their intraurbano space. In the previous period the construction of Fernão Dias highway, Pouso Alegre was in a situation of economic and demographic stagnation, which was reversed from the sixties of the twentieth century, by factors such as the improvement of road transport systems and attracting businesses, that favored economic diversification, population growth and greater representation of the city in regional urban network. Because of these processes, new socio-spatial dynamics began to focus on the urban space of Pouso Alegre, serves as examples of the new centralities.

KEYWORDS: Middle Cities; socio-spatial dynamics; Urban Expansion; Centralities; Urban Network .

LISTA DE FIGURAS

1	Pouso Alegre em meados do século XIX.....	59
2	Centro de Pouso Alegre, visto a partir da Praça Senador José Bento, em 1880.....	61
3	Aspecto da Rua do Imperador, na área central de Pouso Alegre, em 1890.....	61
4	Monumento de motivação religiosa na Praça Senador José Bento, no ano de 1905....	65
5	Praça Senador José Bento e o fórum municipal, no final da década de 20.....	66
6	Inauguração do palácio episcopal, no ano de 1922.....	67
7	Escola Normal Santa Dorothéa, no final da década de 20.....	67
8	Aspecto da Praça Senador José Bento, no final da década de 20.....	69
9	Vista parcial da cidade de Pouso Alegre, na década de 20.....	70
10	Vista aérea da cidade de Pouso Alegre na década de 30.....	74
11	Fachada e o largo da antiga cadeia no final da década de 20.....	76
12	Avenida Doutor Lisboa, no início da década de 30.....	78
13	Avenida Doutor Lisboa, no final da década de 30.....	79
14	Avenida Duque de Caxias, área central de Pouso Alegre.....	80
15	Fonte Luminosa da Praça Senador José Bento, na década de 40.....	81
16	Espaços para práticas recreativas.....	82
17	“Árvore Grande”, em 1939.....	83
18	Carro de boi, no centro de Pouso Alegre, em meados da década de 30.....	83
19	Celebração de cunho religioso, na passagem da década de 30 para a de 40.....	87
20	O obelisco do centenário, centro de Pouso Alegre, no final da década de 40.....	89
21	Rua Comendador José Garcia, na passagem da década de 30 para a de 40.....	90
22	Várzeas inundadas do rio Mandu no bairro São Geraldo, em 1950.....	93
23	Máquina utilizada na construção da rodovia Fernão Dias, na década de 50.....	99
24	A ênfase na posição geográfica de Pouso Alegre.....	100
25	Vista aérea parcial da cidade de Pouso Alegre, no início da década de 70.....	106
26	Vista aérea parcial da cidade de Pouso Alegre, no início da década de 70.....	107
27	Estação rodoviária de Pouso Alegre, no início da década de 70.....	109
28	Casas no “conjunto habitacional Jorge Andere”.....	124
29	Seminário arquidiocesano de Pouso Alegre na década de 70.....	125
30	Seminário arquidiocesano de Pouso Alegre na década de 2000.....	125
31	Obras para implantação da Avenida Perimetral, no início da década de 80.....	126
32	Avenida Perimetral e terminal rodoviário de Pouso Alegre, em 2011.....	127
33	Avenida Vicente Simões, no ano de 2011.....	128
34	Avenida Ayrton Senna, no ano de 2006.....	129
35	Setor leste da cidade de Pouso Alegre, no ano de 2011.....	130

36	Aspectos da região central de Pouso Alegre na atualidade.....	134
37	Bairro Fátima e a Avenida Tuany Toledo, no início da década de 1980.....	136
38	Bairro Fátima e a Avenida Tuany Toledo, no ano de 2012.....	136
39	Ruas no bairro Fátima.....	139
40	Avenida Policarpo Campos Gonçalves.....	139
41	Colinas de Santa Bárbara.....	142
42	Bairro Santa Rita.....	142
43	Rua Silviano Brandão.....	144
44	Bairro da Saúde.....	144
45	Rua Comendador José Garcia.....	146
46	Avenida Alfredo Custódio de Paula.....	146
47	Bairro do Cascalho.....	147
48	Vista aérea da cidade de Pouso Alegre, em 2012.....	148
49	Estabelecimentos comerciais na Avenida Prefeito Olavo Gomes de Oliveira.....	150
50	Aspecto de uma via no bairro São Carlos.....	150
51	Avenida Prefeito Olavo Gomes de Oliveira, no ano de 2013.....	151
52	Conjunto Habitacional Santo Expedito.....	154
53	Rua no bairro Jatobá.....	154
54	A cidade de Pouso Alegre, e ao fundo os bairros Belo Horizonte e o Cidade Jardim..	155
55	Bairro Cidade Jardim.....	156
56	Ocupação em áreas com topografia acidentada no bairro São João.....	158
57	Conjunto habitacional no bairro São João.....	158
58	Vila Nossa Senhora Aparecida, no bairro Faisqueira.....	160
59	BR-459, o bairro Faisqueira, e as várzeas inundadas do rio Sapucaí Mirim.....	161
60	Rua sem calçamento no São Geraldo.....	162
61	Esgoto a “céu aberto” no bairro São Geraldo.....	163
62	Enchente no bairro São Geraldo, em 2011.....	163
63	Charge depreciativa sobre o bairro São Geraldo.....	164
64	Construção da avenida “Dique 2”.....	165
65	As cidades sulmineiras na rede urbana nacional.....	169
66	Agências bancárias na Praça Senador José Bento e na Avenida Doutor Lisboa.....	225
67	Espaços para práticas recreativas e desportivas do Condomínio “Gran Royale”.....	242
68	Shopping Center Serra Sul.....	242
69	Eventos na Praça João Pinheiro.....	245
70	Eventos na Praça Senador José Bento.....	246
71	Artistas internacionais em Pouso Alegre.....	246

LISTA DE MAPAS

1	Localização de Pouso Alegre.....	15
2	Caminhos e povoações do século XVIII.....	54
3	Emancipações municipais a partir do território de Pouso Alegre.....	56
4	Rede Urbana de Minas Gerais no século XIX.....	58
5	Rede Urbana de Minas Gerais no século XIX.....	58
6	Trajetos da Estrada de Ferro Sapucaí no ano de 1898.....	63
7	Avenida Doutor Lisboa, início da década de 30.....	77
8	Plano Nacional de Estradas do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem....	95
9	Posição dos municípios sulmineiros na rede urbana nacional e regional.....	97
10	Centros industriais do Sul de Minas e de áreas do entorno.....	103
11	Expansão urbana de Pouso Alegre (1933 - 1971).....	105
12	Expansão urbana em Pouso Alegre (1933 – 1971 – 2010).....	122
13	Rendimentos dos moradores e valor dos imóveis em bairros de Pouso Alegre.....	132
14	Zoneamento urbano de Pouso Alegre (2008).....	138
15	Municípios pertencentes às regiões de influência das cidades do Sul de Minas.....	171
16	População dos municípios da rede urbana do Sul de Minas (2010).....	174
17	Principais cidades da rede urbana do Sul de Minas e o PIB por municípios.....	177
18	Área de influência de Pouso Alegre no contexto do Sul de Minas.....	179
19	Rede de estradas e as cidades da área de influência de Pouso Alegre.....	181
20	Eixo da Fernão Dias “Sul”.....	183
21	Eixo da Fernão Dias “Norte”.....	186
22	Eixo da MG-179.....	189
23	Eixo da MG-290.....	192
24	Eixo da BR-459 “Noroeste”.....	195
25	Eixo da BR-459 “Sudeste”.....	198
26	Megalópole brasileira e as áreas de expansão populacional e econômica.....	213
27	Espaços culturais na cidade de Pouso Alegre.....	220
28	Instituições e órgãos públicos na cidade de Pouso Alegre.....	221
29	Estabelecimentos de saúde e educação na cidade de Pouso Alegre.....	223
30	Agências bancárias na cidade de Pouso Alegre.....	224
31	Hipermercados e lojas de departamento na cidade de Pouso Alegre.....	228
32	Concessionárias de veículos em Pouso Alegre.....	233
33	Comércio e serviços voltados à agropecuária em Pouso Alegre.....	235
34	Unidades industriais em Pouso Alegre.....	237
35	Condomínios residenciais, <i>shopping centers</i> e o subcentro da região sul.....	241

LISTA DE TABELAS

1	Crescimento populacional no município de Pouso Alegre, entre 1940 e 1960.....	93
2	Crescimento populacional no município de Pouso Alegre, entre 1960 e 1970.....	104
3	Unidades industriais em funcionamento em Pouso Alegre.....	113
4	População com mais de 10 anos, ocupada, por setores econômicos.....	116
5	Crescimento populacional em Pouso Alegre, no período entre 1970 e 2010.....	118
6	Migrantes em Pouso Alegre, no período entre 1970 e 2010.....	120
7	Aspectos econômicos e demográficos das regiões de influência das cidades.....	173
8	Aspectos econômicos e demográficos dos eixos da área de influência de P. Alegre.	182
9	PIB, migrantes pendulares e ocupação (PEA) do eixo Fernão Dias “Sul”.....	184
10	Aspectos demográficos e socioeconômicos do eixo Fernão Dias “Sul”.....	185
11	PIB, migrantes pendulares e ocupação (PEA) do eixo Fernão Dias “Norte”.....	187
12	Aspectos demográficos e socioeconômicos do eixo Fernão Dias “Norte”.....	188
13	PIB, migrantes pendulares e ocupação (PEA) do eixo “MG-179”.....	190
14	Aspectos demográficos e socioeconômicos do eixo da “MG-179”.....	191
15	PIB, migrantes pendulares e ocupação (PEA) do eixo “MG-290”.....	193
16	Aspectos demográficos e socioeconômicos do eixo “MG-290”.....	194
17	PIB, migrantes pendulares e ocupação (PEA) do eixo BR-459 “Noroeste”.....	196
18	Aspectos demográficos e socioeconômicos do eixo BR-459 “Noroeste”.....	197
19	PIB, migrantes pendulares e ocupação (PEA) do eixo BR-459 “Sudeste”.....	199
20	Aspectos demográficos e socioeconômicos do eixo BR-459 “Sudeste”.....	202
21	Intensidade da influência de Pouso Alegre e condições socioeconômicas por eixos	205
22	Aspectos socioeconômicos e demográficos dos municípios com “alta intensidade de influência” de Pouso Alegre, agrupados por eixos.....	208
23	Aspectos socioeconômicos e demográficos dos municípios com intensidade de influência de Pouso Alegre “média alta”, agrupados por eixos.....	211
24	Aspectos socioeconômicos e demográficos dos municípios com intensidade de influência de Pouso Alegre “média baixa”, agrupados por eixos.....	214
25	Aspectos socioeconômicos e demográficos dos municípios com intensidade de influência de Pouso Alegre “baixa”, agrupados por eixos.....	215

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	14
1 - Procedimentos metodológicos e discussões teóricas e conceituais	21
1.1 - Procedimentos metodológicos.....	21
1.1.1 - Processo de urbanização.....	21
1.1.2 - A cidade na escala de uma rede urbana.....	24
1.1.3 - Espaço intraurbano.....	28
1.2 - Cidades médias: questões teóricas e conceituais.....	33
1.2.1 - Industrialização, migração e urbanização concentrada.....	33
1.2.2 - As cidades médias e as cidades de porte médio.....	38
1.2.3 - As redes urbanas e o papel das cidades médias.....	41
1.2.4 - O espaço urbano das cidades médias.....	46
2 - A formação da cidade de Pouso Alegre	53
3 - O desenvolvimento e a modernidade como discursos	73
4 - Novos caminhos de uma cidade que cresce	95
4.1 - A construção da Fernão Dias.....	95
4.2 - A economia pousoalegrense começa a se diversificar e a cidade cresce.....	102
5 - Pouso Alegre, uma cidade média	111
5.1 - As novas dinâmicas econômicas e populacionais.....	111
5.2 - A expansão urbana e a fragmentação do espaço.....	122
6 - Pouso Alegre, uma capital regional no Sul de Minas	168
6.1 - A rede urbana do Sul de Minas.....	168
6.2 - A área de influência de Pouso Alegre.....	179
6.2.1 - Eixo Fernão Dias “Sul”.....	183
6.2.2 - Eixo Fernão Dias “Norte”.....	186
6.2.3 - Eixo MG-179.....	189
6.2.4 - Eixo MG-290.....	192
6.2.5 - Eixo BR-459 “No roeste”.....	195
6.2.6 - Eixo BR-459 “Sudeste”.....	198
6.3 - As interações entre Pouso Alegre e sua área de influência.....	204
7 - Novas centralidades no espaço urbano de Pouso Alegre	218
7.1 - O centro de Pouso Alegre e as novas centralidades.....	239
Considerações Finais	250
Referências	256
Anexos	273

INTRODUÇÃO

O processo de urbanização no Brasil ocorreu de forma mais acentuada a partir da década de 40 do século XX, quando a migração de habitantes do campo para a cidade colaborou para o crescimento econômico e demográfico de diversos centros urbanos. As cidades, em especial as metrópoles, eram concebidas como locais propensos às ascensões socioeconômicas, e também onde propagavam modernidades, seja por meio de sua paisagem, ou do modo de vida de seus moradores. Todavia, o rápido crescimento populacional, a ausência de planejamento e as desigualdades socioeconômicas, fizeram com que, ao mesmo tempo em que as regiões metropolitanas constituíssem espaços de concentração produtiva, se efetivassem consideráveis impactos socioambientais, principalmente nas áreas ocupadas pelas populações com menores rendimentos (RIBEIRO, 2000; MARICATO, 2003; TORRES *et al* 2007).

As cidades médias, neste contexto, passaram a ser relacionadas como locais propícios para o desenvolvimento econômico, atrelado a melhor qualidade de vida de seus moradores, em especial a partir da década de 70. Esta situação é evidenciada por meio das políticas públicas municipais, estaduais ou nacionais, dos investimentos do setor privado, das matérias veiculadas nos meios de comunicação, e dos estudos acadêmicos (AMORIM FILHO & SERRA, 2001; BESSA, 2005; DAMIANI, 2006; SPOSITO, 2006a; CORRÊA, 2007; WHITACKER, 2007; CONTE, 2013). Em consequência destes fatores, as cidades médias tiveram êxito na atração de afluências de migrantes e de investimentos econômicos, que favoreceram a maior representatividade destes locais na rede urbana regional e nacional.

Em um país com grande extensão territorial, como é o caso brasileiro, as dinâmicas produtivas e populacionais apresentam expressivas diversidades, e isto reflete nos espaços urbanos e rurais, e em suas inter-relações nas redes geográficas que estão inseridos. Assim, o recorte da presente pesquisa, o município de Pouso Alegre, localizado no estado de Minas Gerais (mapa 1), possui certas similaridades com outras cidades médias brasileiras, como o contingente populacional, o papel intermediário na rede urbana nacional, a atração de moradores das localidades e espaços rurais circunvizinhos, e mesmo as dinâmicas socioespaciais que incidem no seu espaço intraurbano. Entretanto, as características do meio físico, as sucessivas ações dos agentes sociais que se materializaram na cidade, e as interações com os espaços regionais, consolidam as peculiaridades próprias a cada lugar.

Mapa 1 – Localização de Pouso Alegre.



Fonte: IBGE, 2010 (modificado pelo autor).

Tendo em vista a importância dos veículos automotores para os deslocamentos de pessoas e mercadorias pelos espaços urbanos e regionais brasileiros, tive a oportunidade de perceber, antes mesmo da realização desta pesquisa, por meio de referenciais bibliográficos, fotografias, reportagens nos meios de comunicações, e por distintas vivências¹ no município de Pouso Alegre e na região do Sul de Minas, que a implantação da Fernão Dias², e a sua posterior duplicação, contribuíram para fomentar o desenvolvimento econômico e o crescimento populacional da cidade de Pouso Alegre, e, em consequência, que houve o aumento de sua importância na rede urbana regional e a consolidação de novas dinâmicas no espaço urbano pousoalegrense.

¹ Em viagens, de “passagem”, na década de 80, já que residia em Itajubá, cidade localizada a 60 quilômetros de Pouso Alegre; para visitar familiares na década de 90 e início dos anos de 2000; em atividades acadêmicas e científicas desde 2010, e na condição de morador a partir de 2012.

² BR-381, ligação entre São Paulo e Belo Horizonte.

As reflexões a respeito destas transformações que ocorreram em Pouso Alegre, e que também incidiram em diversas outras cidades médias brasileiras, me levaram a questionar, o que efetivamente mudou na cidade? Como era a cidade no período anterior a esta rodovia? De quais maneiras estas mudanças incidiram no espaço urbano local e em suas partes? Qual o papel da cidade na rede urbana regional? Que novas dinâmicas socioespaciais se efetivam no espaço municipal na atualidade? Estes questionamentos foram motivadores para a realização desta tese, em especial pelo fato de Pouso Alegre se constituir atualmente como uma cidade média, passar por consideráveis transformações socioespaciais, econômicas e populacionais, e que, assim mesmo, ainda é um município pouco estudado no âmbito acadêmico.

Com o desenvolvimento desta pesquisa, algumas evidências nos levaram a formular a seguinte hipótese: que no período anterior ao início da construção da rodovia Fernão Dias (1950), Pouso Alegre se encontrava em significativa estagnação econômica e demográfica, e que, com a sua inauguração, ocorreu uma reversão neste processo, e a área de estudos gradativamente se consolidou como uma cidade média que exerce significativa polarização na rede urbana regional.

O objetivo desta tese, portanto, é evidenciar estas transformações que ocorreram no espaço urbano de Pouso Alegre, em decorrência da implantação e posterior duplicação da rodovia Fernão Dias, e as novas dinâmicas econômicas, demográficas e socioespaciais que se sucederam e coexistiram na cidade a partir de então. Para isto, optamos pela definição de escalas temporais e espaciais, que inter-relacionadas, permitiram enfatizar estas transformações por meio de distintos procedimentos metodológicos.

A relação entre a escala temporal e a definição da escala espacial norteia distintas concepções sobre um dado objeto de análise, seja pelas próprias dinâmicas concretas do local/regional, ou mesmo pela forma de abordagem (LEPETIT, 2001). A delimitação de escalas espaciais e temporais na análise das cidades médias brasileiras possibilita demonstrar como se sucederam as mudanças que ocorreram em seus espaços urbanos, mas, também, como estes locais são utilizados nos dias atuais, pelas mais diversas motivações. Devido a isso, nos estudos sobre cidades médias estas relações espaciais e temporais constituem parâmetros para definições de seus papéis na rede urbana, das ações dos agentes sociais, das desigualdades socioespaciais, das morfologias urbanas, dos eixos de expansão, da consolidação de novas centralidades, dentre outras temáticas que tiveram como campo de análise este grupo de cidades (SOARES, 1999; AMORIM FILHO & RIGOTTI, 2002; BESSA, 2005; DAMIANI, 2006; SILVA, 2006a; SOBARZO, 2006; SPOSITO, 2006a;

CORRÊA, 2007; WHITACKER, 2007; OLIVEIRA JÚNIOR, 2010; ZANDONADI, 2011; SCHIMIDT, 2012; CONTE, 2013).

De acordo com Corrêa (2003), o “urbano” pode ser analisado por meio de três linhas de investigação: o processo de urbanização; a cidade na escala de uma rede urbana; e o espaço intraurbano. Assim, optamos em enfatizar as transformações que ocorreram na cidade de Pouso Alegre, por meio destas três condições espaciais, mas que são também temporais, na medida em que o processo histórico de urbanização, e as ações que se sucedem e coexistem no local, resignificam as relações na rede urbana em que a cidade se insere, e refletem nas próprias dinâmicas de seu espaço intraurbano.

Para se evidenciar as modificações que ocorrem em uma cidade média, é necessária a articulação entre períodos, que permitem reconhecer tempos que são relevantes do ponto de vista histórico de cada lugar (SPOSITO, 2006b). No caso do processo de urbanização de Pouso Alegre, foram estipulados quatro recortes temporais, divididos em dois períodos que norteiam esta tese, o antes e o depois da implantação da rodovia Fernão Dias.

No primeiro deles, que se estende do século XVIII até o fim da década de 20 do século passado, em que a cidade se consolidou como unidade política-administrativa, e teve a formação de alguns espaços da atual região central que perduram até os dias atuais. No segundo recorte, que abrange o período das décadas de trinta e quarenta do século XX, a cidade de Pouso Alegre passou por expressivas modificações socioespaciais, em especial para a valorização do centro, mas se encontrava em uma condição de estagnação econômica e populacional. O terceiro começa na década de cinquenta, com a construção da Fernão Dias, e se estende até meados dos anos setenta, quando as primeiras indústrias de maior porte são implantadas na cidade. O quarto, e último, perfaz o recorte que vai do final da década de setenta do século XX aos dias atuais, em que as transformações econômicas, demográficas, socioculturais e espaciais incidem com maior efetividade na área de estudos.

Entretanto, é necessário enfatizar que, como afirma Abreu (1998, p.88), “a história de um lugar é o resultado da ação, em um determinado momento e sobre um determinado espaço”. Devido a isso, os referidos recortes temporais foram estipulados a partir das modificações que incidiram efetivamente no espaço urbano de Pouso Alegre, resultados de agentes sociais locais, mas, também, das interferências externas que atuam na cidade, por motivações políticas, econômicas e socioculturais.

Na concepção das escalas espaciais, “tão importante como saber que as coisas mudam com o tamanho é exatamente saber o que muda e como” (CASTRO, 2000, p. 121). As dinâmicas socioespaciais existentes no interior de uma cidade média e as inter-relações desta

com as localidades e espaços rurais circunvizinhos, são retroalimentadas por fluxos de pessoas, mercadorias, capitais e inovações, que se organizam por intermédio das redes. Estas interações espaciais, por sua vez, são resultados de processos históricos, mas, especialmente pelo que Santos (2002) denominou como “tempo dentro do tempo”, em que o espaço atua como coordenador das diversas “organizações do tempo” cotidiano, por meio dos deslocamentos e dos usos de determinados locais para funções laborais, socioculturais, recreacionais, dentre outros, que envolvem os moradores da cidade, os procedentes dos municípios de sua área de influência, e demais visitantes.

Na atualidade, Pouso Alegre se consolidou como uma cidade média, pois possui todas as características comumente estipuladas para esta categoria de cidades, tais como o contingente populacional, a posição geográfica, o papel intermediário na rede urbana nacional, a função de provedora de produtos e serviços para as localidades e áreas rurais circunvizinhas, e a diversidade de usos do solo em seu espaço intraurbano (SOARES, 1999; AMORIM FILHO & RIGOTTI, 2002; SPOSITO, 2006a; CORRÊA, 2007). Estas condições evidenciam a necessidade de se avaliar as cidades médias por meio de duas escalas espaciais, a da rede urbana que ela está inserida, e do seu espaço intraurbano, pois são situações que se inter-relacionam por razões econômicas, políticas e socioculturais, e cooperam para a consolidação de novos arranjos espaciais em uma cidade média, como a formação e consolidação de novas centralidades.

Quanto a organização desta tese, em primeiro momento, optamos por evidenciar as transformações históricas que ocorreram na cidade de Pouso Alegre, e em especial para demonstrar o “antes” e o “depois” da inauguração da rodovia Fernão Dias, quanto aos aspectos espaciais, econômicos, demográficos e socioculturais. Entretanto, após elucidarmos estes processos históricos, optamos por analisar a fragmentação do espaço urbano, o papel da cidade na rede urbana regional, e as novas centralidades, por meio das dinâmicas que ocorrem nos dias atuais.

Refletindo esta necessária inter-relação entre as escalas espaciais e temporais, além desta seção introdutória, a presente tese se organiza em outros sete capítulos.

O primeiro capítulo, intitulado Procedimentos metodológicos e discussões teóricas e conceituais, é dividido em duas partes. Na primeira são demonstrados os procedimentos utilizados para o desenvolvimento desta tese, sendo dividido de acordo com a proposta de Corrêa (2003) para as linhas de investigação do urbano: processo de urbanização; a cidade na escala de uma rede urbana; e o espaço intraurbano. Na segunda, inicialmente é demonstrada a relação entre industrialização, migração e urbanização concentrada. Posteriormente se

evidencia a diferença entre os conceitos de “cidade de porte médio” e de “cidade média”, para, em seguida, demonstrar o papel intermediário de uma cidade média em uma rede urbana. Por fim, são elucidadas algumas características da organização do espaço em uma cidade média e a formação de novas centralidades.

A formação da cidade de Pouso Alegre é o título do segundo capítulo, que tem como recorte temporal o período que se inicia no século XVIII e se estende até o final da década de vinte do século passado. Nele são elucidados os processos históricos de formação do povoado do “Pouso do Mandu”, a emancipação política, as formas de circulação entre Pouso Alegre e outras localidades, a implantação de edificações que apresentaram consideráveis importâncias para a paisagem e o cotidiano do local, e a existências de expressivas desigualdades sociais e espaciais que coexistiam na cidade no início do século XX.

No terceiro capítulo, denominado O desenvolvimento e a modernidade como discursos, é demonstrado como o poder público local, aliado a agentes sociais, como a Igreja, o Exército e a elite financeira da época, tinha o interesse pelo “embelezar a cidade” por meio de discursos progressistas e modernizantes, e que se materializaram nos espaços centrais de Pouso Alegre nas décadas de trinta e quarenta. Todavia, apesar destes discursos e ações, o município atravessava um período de certa estagnação econômica e demográfica, e mesmo sendo ainda pouco populoso, no seu espaço urbano já se presenciava uma expressiva desigualdade entre as áreas centrais e os bairros periféricos.

Novos caminhos de uma cidade que cresce é o título do quarto capítulo, que é dividido em duas partes. Na primeira, é demonstrado o processo de construção de rodovias em âmbito regional, durante as décadas de 50 e 60, com destaque para Fernão Dias, o que levou a uma expressiva euforia por parte dos habitantes locais, com a possibilidade de desenvolvimento econômico, em especial atrelado a atração de investimentos industriais. Na segunda parte, é evidenciada a ocorrência de certa diversificação econômica em Pouso Alegre, e as mudanças que incidiram em seu espaço urbano, decorrentes de sua expansão, e/ou da alteração em seus espaços públicos por meio de ações políticas que objetivaram modernizá-los.

Pouso Alegre, uma cidade média, é o título do quinto capítulo, que também se organiza em dois subcapítulos. Inicialmente é enfatizado o processo de crescimento e diversificação econômica no município, que motivou a afluência de migrantes para Pouso Alegre, e um aumento em seu contingente populacional no período entre os anos setenta e os dias atuais. Posteriormente, será enfatizada a importância das avenidas no direcionamento da expansão urbana, e a fragmentação da cidade de acordo com as condições econômicas dos moradores e investidores que se apropriam de seus espaços.

O sexto capítulo, intitulado como Pouso Alegre, uma capital regional, é dividido em três partes. Primeiramente, a rede urbana do Sul de Minas, e as condições locacionais, populacionais e econômicas de seus municípios são demonstradas, tendo ênfase na hierarquia urbana regional. Em seguida, é evidenciada a área de influência de Pouso Alegre, por meio da distribuição dos municípios por eixos, neste caso as rodovias que atravessam ou partem da capital regional. Por fim, são elucidadas as interações entre Pouso Alegre e os municípios de sua área de influência, de acordo com as intensidades da polarização, e as dinâmicas socioespaciais destes locais.

No sétimo capítulo, que tem o título de Novas centralidades no espaço urbano de Pouso Alegre, a divisão foi feita em dois subcapítulos. Inicialmente, por meio de materiais cartográficos, é confirmada a existência de novas dinâmicas socioespaciais na cidade de Pouso Alegre, em que os diversos setores produtivos se apropriam dos espaços de acordo com as suas potencialidades para a geração de lucro, o que resulta na formação de novas centralidades. Em segundo momento, é evidenciada a situação atual da região central com estas transformações recentes que incidem no espaço urbano, e que são consequências de fatores econômicos, socioculturais e políticos que coexistem em âmbito municipal e regional.

A opção por distintas escalas espaciais e temporais, que possibilitou a utilização de variados procedimentos metodológicos, fez com que a análise das transformações no espaço urbano de Pouso Alegre tenha ocorrido por meio da inter-relação entre estes condicionantes, fundamentais para se compreender os processos históricos de urbanização, o papel da capital regional em sua área de influência, e o espaço intraurbano da área de estudos.

1 – Procedimentos metodológicos e discussões teóricas e conceituais

1.1 – Procedimentos metodológicos

As relações entre as escalas temporais e espaciais motivaram as definições dos procedimentos metodológicos, que tiveram como eixo estruturante as três linhas de análise do “urbano”, que foram elucidadas por Corrêa (2003): o processo de urbanização; a cidade na escala de uma rede urbana; e o espaço intraurbano.

1.1.1 – Processo de urbanização

A análise do processo histórico de urbanização teve como referenciais as colocações de Goodey (2002) e Sposito (2008).

No primeiro caso, o autor delimita os “marcos” da história e da organização espacial de uma cidade, e que possibilitam compreender seu processo de formação e os usos de seus espaços, como: a “água”, devido a sua importância para o abastecimento e o transporte, que possibilitou a formação de povoados e de caminhos; os “cruzamentos de rotas”, constituídas por caminhos, ferrovias, rodovias e hidrovias no espaço da cidade e do seu entorno; os “lugares sagrados”, por suas relevâncias arquitetônicas e simbólicas; os “locais de encontros sociais”, devido as suas funções históricas e para a cidade atual; o “mercado”, pela sua importância ao comércio e as práticas sociais; a “administração pública” e a sua materialização por meio de edificações e monumentos; os “espaços de diversão”, como teatros, cinemas, salas de concertos, campos e quadras para práticas desportivas; os “locais de moradia”, com seus tipos e as divisões por classe sociais; e os “espaços de modernidades”, representados por estabelecimentos comerciais e de prestações de serviços que denotam os processos de crescimento e de mudanças que incidem no lugar (GOODEY, 2002). Esta análise será realizada por meio de fotografias antigas e atuais, matérias em jornais, relatos de memorialistas, narrativas orais, e por trabalhos de campo em espaços de maior relevância para avaliar empiricamente as diferenciações no uso e ocupação do solo na cidade de Pouso Alegre.

De acordo com Sposito (2008), o crescimento de uma cidade ocorre de três maneiras, que são complementares e se inter-relacionam: “populacional, horizontal e vertical”. Ou seja, populacional na medida em que há o aumento do contingente demográfico da cidade; horizontal quando ocorre a expansão do espaço urbanizado; e vertical, em que a cidade passa a apresentar maior número de edificações com mais de dois pavimentos, para funções residenciais, comerciais ou de prestação de serviços. Neste caso, os censos demográficos, as fotografias e os mapas serão fundamentais para elucidar estes processos de crescimento na cidade de Pouso Alegre.

Como um processo histórico de urbanização se constitui pelas transformações socioespaciais, que se sucederam no decorrer do tempo e se materializaram nos espaços geográficos, procuramos utilizar de procedimentos metodológicos que permitiram avaliar os “marcos” da cidade, proposto por Gooddey (2002), e também as formas de crescimento apontadas por Sposito (2008). Para isto, primeiramente foram analisados os referenciais de memorialistas, que por terem vivenciado o local em tempos pretéritos, relatam as suas características fisionômicas, produtivas, a vida cotidiana, e os espaços para práticas religiosas, econômicas, políticas e recreacionais; além destes, os trabalhos acadêmicos, desenvolvidos por autores de diversos campos da ciência³, e que abordaram a cidade de Pouso Alegre e a região do Sul de Minas, contribuíram para melhor compreender e evidenciar as dinâmicas populacionais, econômicas, políticas e socioculturais que se sucederam nestes espaços geográficos.

As fotografias, a partir de sua interpretação e da percepção do pesquisador, permitem “qualificar” uma cidade (PESAVENTO, 2007). Porém, é importante levar em conta que a seleção de imagens do lugar, em especial as históricas, por muitas vezes fica limitada devido aos interesses de quem as produziu (BORGES, 2003; SPOSITO, 2006b), que podem ser mercadológicos, políticos, pessoais, dentre outros. Nesta tese as fotografias tiveram as funções de ilustrar aspectos da cidade de Pouso Alegre em distintos tempos e espaços, permitindo comprovar o crescimento vertical e horizontal da cidade, e as mudanças em sua fisionomia advindas de ações com motivações econômicas, políticas e socioculturais.

O uso de matérias veiculadas nos meios de comunicação de Pouso Alegre, mas também que atuam em contextos regional, estadual e nacional, teve serventia nesta pesquisa por duas razões. Em primeiro lugar, devido ao fato que, por meio do modo de funcionamento do discurso na (e da) cidade, se pode compreender a constituição do sujeito urbano com suas

³ Geógrafos, historiadores, demógrafos, cientistas sociais, urbanistas e economistas.

formas de manifestação e a maneira com que vive, resiste, transforma, e irrompe com novas formas de sociabilidades e discursos (ORLANDI, 2004); nesta pesquisa, as notícias veiculadas nos meios de comunicações possibilitaram elucidar os discursos dos agentes sociais locais, em distintos períodos históricos, acerca de aspectos espaciais, econômicos, políticos e socioculturais. Em segundo lugar, os jornais e as revistas, se selecionados adequadamente, podem constituir uma importante fonte para se evidenciar os acontecimentos históricos de um local (CRUZ & PEIXOTO, 2007), como são os casos da construção e posterior duplicação da rodovia Fernão Dias, e da implantação de unidades industriais no município de Pouso Alegre.

Tendo em vista a dificuldade para obter informações em jornais, livros de memorialistas e fotografias acerca dos bairros periféricos da cidade de Pouso Alegre, em especial no período anterior a década de 50, foi necessária a utilização de narrativas orais, que estão presentes na obra de Beraldo & Reis (2012). De acordo com Abreu (1998), a história oral pode oferecer registro das lembranças das pessoas e atingir “momentos” que já passaram e formas urbanas que desapareceram; ademais, é importante mencionar que, enquanto as obras memorialísticas, as fotografias e os documentos oficiais recorrentemente enfatizam a “história das elites”, as narrativas orais permitem lidar com as memórias dos “cidadãos comuns”, em seus conflitos e experiências pessoais (KHOURY, 2000). Portanto, por meio destas narrativas foi possível compreender e ilustrar a formação das áreas periféricas e depreciadas da cidade, no período anterior a década de cinquenta do século XX.

O crescimento populacional de Pouso Alegre foi verificado por intermédio de dois procedimentos, que refletem os períodos históricos a serem evidenciados nesta pesquisa. No primeiro momento, que perdurou da formação do povoado até 1940, o contingente demográfico da cidade foi demonstrado a partir de relatos de memorialistas e de pesquisas científicas, que na maior parte das vezes tiveram como fontes as contagens realizadas pelo município e pelas paróquias. A partir de então, os censos demográficos do IBGE constituíram as fontes para avaliar o ritmo de crescimento populacional na cidade e no município, assim como a entrada de migrantes e a distribuição da população economicamente ativa por setores econômicos, nestes casos entre 1970 e 2010; a opção por esta fonte se deve por permitir a comparação entre unidades espaciais distintas, mas especialmente para comprovar a evolução temporal da população de Pouso Alegre. Esta possibilidade de comparar unidades espaciais e tempos diversos motiva a utilização de indicadores demográficos e econômicos em estudos geográficos que abordam distintas escalas (GERARDI & SILVA, 1981), e para evidenciar as mudanças que ocorrem em uma dada sociedade (RICHARDSON, 2008).

Com os sucessivos progressos tecnológicos, e que refletem nos procedimentos metodológicos e em suas aplicações, a cartografia apresenta considerável relevância para os estudos espaciais, uma vez que permite demonstrar as características e as transformações que incidem em um determinado ambiente, e representá-las espacialmente (JOLY, 1997). No caso específico desta tese, os recursos cartográficos apresentam uma função ilustrativa, mas também constituem um procedimento metodológico que possibilita confirmar o processo histórico de crescimento horizontal da cidade de Pouso Alegre. O primeiro grupo é formado por mapas que foram adaptados da versão original, e que ilustram, por exemplo, os sistemas de transportes regionais, e a fragmentação político-administrativa do município. Porém, por meio do cruzamento das áreas urbanizadas em 1933, 1971 e 2010, obtidas em cartas topográficas (1933 e 1971) e imagem de satélite (2010), foram produzidos, com o uso do Microsoft Windows Paint, dois mapas que comprovam o crescimento horizontal da cidade de Pouso Alegre, nos períodos entre 1933 e 1971, e 1971 e 2010.

Apesar do enfoque da presente tese ser analisar as transformações que ocorreram na cidade de Pouso Alegre, é necessário considerar as interferências que os moradores das localidades pertencentes a sua área de influência exercem na organização do espaço urbano municipal. Isto se deve pela afluência de habitantes destes locais para Pouso Alegre, devido a motivações como a aquisição de produtos e serviços, as práticas laborais, educacionais e socioculturais, e tal situação reflete a própria função de uma cidade média em uma rede urbana.

1.1.2 – A cidade na escala de uma rede urbana

Nesta tese, a análise da cidade na escala de uma rede urbana se pautará em duas condições, uma temporal, e a outra espacial.

Primeiramente, a partir das classificações de Rodarte (1999) acerca da centralidade das cidades mineiras no século XIX, de Geiger & Davidovich (1961) a respeito da rede urbana brasileira no final da década de 50 do século XX, e dos estudos das “Regiões de Influência das Cidades”, desenvolvidos pelo IBGE em 1966, 1978, 1993 e 2007, será confirmada a oscilação na importância de Pouso Alegre na rede urbana regional nestes referidos períodos. Esta análise temporal tem o objetivo de evidenciar como Pouso Alegre apresentava expressiva representatividade na rede urbana sulmineira no final do século XIX, perdeu influência na primeira metade do século XX, e, após a inauguração da rodovia Fernão Dias, e o crescimento

econômico e populacional que ocorreu no município, voltou a ter significativa importância na rede urbana regional.

Posteriormente, após confirmar esta oscilação temporal da importância de Pouso Alegre na rede urbana regional, será dada ênfase na área de influência da cidade na atualidade. De acordo com Egler *et al* (2011), constituem “bases referenciais” para a análise da questão urbana no Brasil, três classificações, que são: “Caracterização atual e tendências da rede urbana do Brasil” (IPEA; IBGE; UNICAMP, 2001), “Estudo da dimensão territorial para o planejamento” (Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, 2008), e “Regiões de Influência das Cidades” (IBGE, 2007). Contudo, apesar de todas elas terem os mesmos referenciais teórico-conceituais⁴, e buscarem identificar os polos regionais na estrutura urbana brasileira, há uma notória diferença entre os recortes espaciais de análise destas classificações, pois, enquanto a primeira estipula os centros de maior posição hierárquica no contexto de uma mesorregião, a segunda tem como parâmetro as microrregiões, e, por sua vez, a última tem o município como referência metodológica e analítica (EGLER *et al*, 2011).

Segundo Corrêa (2013, p.211), “a seleção de uma determinada rede como objeto de estudos deriva preponderadamente da problemática que construímos”. Por ser objetivo da presente tese a análise das transformações no espaço urbano de Pouso Alegre, optamos por utilizar a classificação das “Regiões de Influências das Cidades” para demonstrar a posição do município na rede urbana regional. A motivação desta escolha se deu pelo fato desta classificação ter no município o seu referencial metodológico e analítico, o que permite estipular a área de influência de Pouso Alegre, e o alcance espacial e as intensidades desta polarização em âmbito regional.

Refletindo a sua condição de cidade média, Pouso Alegre⁵ apresenta uma posição intermediária na rede urbana nacional, pois, ao mesmo tempo em que é polarizada por São Paulo, polariza municípios vizinhos, localizados no Sul de Minas. Portanto, tendo como parâmetro a última classificação das “Regiões de Influências das Cidades” (IBGE, 2007), quatro situações foram analisadas:

- 1 – as regiões de influências das cidades sulmineiras;
- 2 – a delimitação da área de influência de Pouso Alegre;

⁴ “Teoria dos lugares centrais” de Walther Christaller (1933); “Modelo da rede urbana” de August Losch (1957); e “Teoria dos polos de crescimento” de François Perroux (1978).

⁵ A cidade de Pouso Alegre foi considerada uma “capital regional C” pelo REGIC 2007. Isto a coloca em posição hierárquica inferior a das metrópoles global, nacional e regional, e das capitais regionais “A” e “B”, porém acima dos centros sub-regionais “A” e “B”, dos centros de zona “A” e “B” e dos centros locais. Na figura 65 são demonstrados alguns dos principais municípios do Sudeste brasileiro de acordo com esta classificação, e a situação de Pouso Alegre.

3 – a intensidade da polarização da capital regional sobre municípios da sua área de influência;

4 – as inter-relações entre Pouso Alegre e sua área de influência de acordo com as condições locais, econômicas e demográficas dos municípios.

A espacialização das “regiões de influência das cidades” do Sul de Minas teve o intuito de evidenciar a posição de Pouso Alegre no contexto da macrorregião em que se situa, e, também, a disposição espacial dos municípios com maior relevância econômica, populacional e na hierarquia urbana regional. Para isto, foram produzidos mapas por meio do Microsoft Windows Paint, e que tiveram como base cartográfica o Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil (IPEA, FJP, IPEA, 2003). As informações demográficas e socioeconômicas tiveram como fontes o censo demográfico do IBGE (2010), e a posição hierárquica dos centros urbanos do Sul de Minas foi obtida no próprio REGIC (IBGE: Região de Influência das Cidades, 2007).

A “área” de influência de Pouso Alegre abrange uma superfície espacial mais ampla que a “região de influência” e compreende o “alcance máximo”⁶ da polarização do município. Isto ocorre porque na “região” são inclusos apenas os municípios que a cidade desempenha uma influência primaz; por sua vez, no que é definida como “área”, inclui a “região de influência da cidade”, de acordo com o REGIC (IBGE: Região de Influência das Cidades, 2007), que é acrescida de localidades onde Pouso Alegre exerce distintas intensidades de influência, mas que são secundárias, já que a principal polaridade sobre estes locais é do município onde elas estão incluídas na “região de influência da cidade”. A delimitação da “área de influência” se deu por meio das “ligações entre centros urbanos” do REGIC, que foi espacializada em um mapa que leva em conta, também, a intensidade de influência de Pouso Alegre sobre estes municípios.

As cidades que são polarizadas por um dado centro urbano, mas que seus moradores desenvolvem interações “quase diárias”, atreladas ao trabalho e ao estudo, são as que possuem vínculos mais efetivos com o polo regional (VILLAÇA, 1997). Sessenta e três municípios pertencem a “área de influência de Pouso Alegre”, com condições demográficas, econômicas e locais distintas, e que também desenvolvem vínculos em outras redes urbanas e produtivas.

⁶ De acordo com Egler *et al* (2011, p. 32): “o conceito de limite máximo (*círculo maior*) define o alcance do entorno do núcleo urbano, definindo uma área de mercado ou região de influência (*externalidades*) de determinado polo”.

Com o intuito de evidenciar a intensidade de influência de Pouso Alegre em âmbito regional, optamos por utilizar das frequências de ligações entre centros urbanos e entre “centros de gestão do território”, e os volumes de fluxos destas ligações, que foram obtidos no próprio REGIC (IBGE: Região de Influência das Cidades, 2007). Assim:

-Para definir as “regiões de influência das cidades”, e a relação entre os centros urbanos de uma rede, os parâmetros utilizados pelo REGIC foram: as ligações entre moradores dos municípios de uma região de influência e a cidade polo para “aeroporto, compras, cursos, lazer, saúde”, e os fluxos destas ligações. Portanto, os que apresentam ligações com Pouso Alegre por 4 ou 5 motivações foram estipulados como de “alta influência”, por 3 como de “média alta”, por 2 como de “média baixa”, e, por fim, os que possuíam apenas 1 motivação foram considerados como de “baixa influência”.

-Quanto aos “centros de gestão do território”⁷, de acordo com o REGIC, as ligações se dão por três motivações: “gestão federal, gestão empresarial, e internacional”. Os que apresentam ligações por 3 motivações com Pouso Alegre foram considerados de “alta influência”, por 2 como de “média alta”, e por 1 como de influência “média baixa”.

A espacialização dos municípios pertencentes a “área de influência de Pouso Alegre” foi realizada de três maneiras:

1 – por um mapa com a delimitação municipal e das regiões de influências de cidades do Sul de Minas, que permitiu demonstrar o “limite máximo” da polarização de Pouso Alegre e a sua intensidade;

2 – por um mapa com a disposição das cidades em relação às principais rodovias que cortam o município de Pouso Alegre, que serviram de parâmetros para a definição de seis “eixos”, BR-381 (Norte e Sul), BR-459 (Noroeste e Sudeste), MG-179 e MG-290;

3 – por mapas de cada um dos referidos eixos, que foram complementados com tabelas que demonstram os indicadores demográficos e socioeconômicos dos municípios da “área de influência de Pouso Alegre”, e informações obtidas em pesquisas acadêmicas, e em análises empíricas amparadas por trabalhos de campo pela região.

Delimitada a “área de influência de Pouso Alegre”, e a sua organização pelos “eixos rodoviários”, passamos então a analisar as inter-relações entre Pouso Alegre e sua hinterlândia de acordo com a intensidade de influência, e das condições demográficas, socioeconômicas e locais dos municípios. Segundo Corrêa (2013, p.200), uma rede geográfica constitui “o

⁷ Municípios que interagem “órgãos de gestão federal”, e possuem sedes de empresas que atuem em outros locais (REGIC, 2007). Na área de influência de Pouso Alegre são os municípios de Alfenas, Andradas, Cambuí, Extrema, Itajubá, Jacutinga, Ouro Fino, Poços de Caldas, Santa Rita do Sapucaí e Três Pontas.

conjunto de localizações articuladas entre si, por meio de vias e fluxos”, e neste contexto a rede urbana é a mais complexa, por interagir as práticas produtivas, educacionais e socioculturais, que se estruturam em diferentes escalas espaciais e temporais.

Os moradores dos municípios da área de influência de Pouso Alegre, em intensidades distintas, obtêm produtos e serviços na capital regional que não são encontrados em seus locais de origem. Esta situação contribui para haver consideráveis modificações na organização do espaço intraurbano de Pouso Alegre, em especial por motivar a formação e a consolidação de novas centralidades, fenômenos este crescente na cidade.

1.1.3 Espaço intraurbano

Para a análise do espaço intraurbano de Pouso Alegre na atualidade, além do levantamento bibliográfico e de indicadores demográficos e socioeconômicos, dois procedimentos tiveram maior relevância: os trabalhos de campo e a investigação e produção de recursos cartográficos. Segundo Sposito (2006b), a valorização do empírico, no sentido de contato direto com o espaço urbano e seus distintos usos, é amplamente necessária no desenvolvimento da análise de uma cidade média.

Como elucidado anteriormente, procuramos evidenciar o processo histórico de urbanização de Pouso Alegre desde o início da formação do povoado, no século XVIII, até os dias atuais. Para esta investigação sobre as condições socioespaciais de Pouso Alegre na atualidade, utilizamos de dois produtos cartográficos como referenciais para estruturar os trabalhos de campo, e para ilustrar as diferenciações entre os diversos setores da cidade: o zoneamento urbano municipal, contido no plano diretor (Prefeitura Municipal de Pouso Alegre, 2008), e um mapa com os rendimentos dos moradores e o valor dos imóveis dos setores da cidade. Todavia, pelo fato de residir no município, e de exercer atividades laborais que, em certa medida, apresentam relações com a própria pesquisa⁸, além de outras vivências

⁸ No período entre 2010 e 2013, dentre outras atividades desenvolvidas, como docente na Universidade do Vale do Sapucaí, está ministrando a disciplina de “Cidade e Cultura”, e nesta foram realizados trabalhos de campo com alunos, e frequentes discussões acerca do espaço urbano de Pouso Alegre e do contexto regional. Também, foram/são orientadas pesquisas de iniciação científica em temáticas como crescimento urbano, condições socioambientais, usos dos espaços para práticas recreativas e laborais, marginalização de grupos sociais, e migração pendular. Entre 2012 e 2013 ocorreram encontros do “Grupo de Estudos Urbanos do Vale do Sapucaí”, com alunos e professores dos cursos de História e Jornalismo, que na análise/discussão de textos “teóricos”, a cidade de Pouso Alegre frequentemente foi usada como “referencial” nas discussões. Por fim, na condição de representante da universidade no “Conselho Municipal de Desenvolvimento Urbano”, participei de reuniões que foram abordados/votados aspectos como crescimento urbano, moradias populares, sistema de transportes, dentre outros.

na área estudos, optamos em utilizar das análises empíricas para a construção de mapas que evidenciam as novas centralidades que se estruturam na cidade de Pouso Alegre. Portanto, em primeiro momento, os trabalhos de campo foram subsidiados pelas informações cartográficas, e no segundo, o empírico que condicionou a produção cartográfica.

Os trabalhos de campo possibilitam ao pesquisador pensar a problemática de um dado território, tendo como ponto de partida a realidade local (SANTOS, 1999). O trabalho de campo com contato próximo, direto e prolongado com grupos, comunidades e segmentos sociais permite captar os significados de ações sociais, e perceber as “visões de mundo” que se associam às identidades e desempenhos sociais do grupo estudado, constituindo, assim, uma investigação que transpõe a superficialidade e a análise apenas das aparências (VELHO, 2002).

Nesta conjuntura, a “observação participante” é um recurso de notória validade para os estudos ligados as questões socioespaciais, afinal permite ao pesquisador interpretar, a partir de suas vivências e relações sociais, os interesses e as necessidades dos moradores do ambiente a ser estudado (BRANDÃO, 2006). Tendo a clareza dos objetivos da pesquisa, e um prévio conhecimento das condições locais, práticas como frequentar os espaços cotidianos dos moradores, vivenciar suas atividades produtivas, recreacionais e ritualísticas, dialogar com os habitantes, observar as interações entre as pessoas e destas com os espaços, possibilitam ao pesquisador realizar suas descrições e interpretações pessoais acerca do lugar (BRANDÃO, 2007).

Todavia, é válido mencionar que em uma metrópole, e mesmo em uma cidade média, como é o caso de Pouso Alegre, há significativas discontinuidades entre o “mundo do pesquisador”, e o ambiente e os grupos estudados. Assim, é possível visualizar os movimentos humanos, certos símbolos e características locais, mas não familiarizar com todas as suas características sociais e culturais; e isto se deve porque, mesmo que uma dada paisagem social nos seja “familiar”, por observá-la com certa frequência, o conhecimento da realidade pode ser comprometido pela própria rotina do pesquisador, e mesmo por sua interpretação pessoal (VELHO, 2013). Isto fez com que optássemos em focar, com maior rigor, as relações de grupos que nos são mais familiares em Pouso Alegre, por uma questão de afinidade e de ter maior contato, como as migrações pendulares de estudantes universitários, a formação de territórios por apreciadores de *rock'n roll* e *hip hop*, e os usos dos espaços públicos para práticas artísticas e culturais; e, tendo em vista que o objetivo desta pesquisa é elucidar as transformações que ocorreram em Pouso Alegre, a presença destes grupos sociais

e suas dinâmicas socioespaciais, nos possibilitaram evidenciar as novas práticas culturais e de usos dos espaços que coexistem na cidade atualmente.

As pessoas observam e percebem a cidade à medida que nela se deslocam e os outros elementos que a constituem se organizam e se relacionam ao longo das vias (LYNCH, 1960). Desta maneira, o próprio ato de vivenciar um espaço urbano já permite formular interpretações e percepções acerca de seus espaços, dos discursos, das paisagens, e das práticas sociais de seus moradores e visitantes (WAINBERG, 2001; ORLANDI, 2004; ARENDT, 2012).

Segundo Milton Santos (1996), a paisagem é “transtemporal”, e reflete as formas criadas em distintos momentos históricos, e que coexistem no momento atual. Nesta concepção, a paisagem é vista como um sistema “material”, e o espaço um sistema de valores, que se transforma permanentemente. “No espaço, as formas de que se compõe a paisagem preenchem, no momento atual, uma função atual, como resposta às necessidades atuais da sociedade” (SANTOS, 1996, p.67).

As fotografias são indícios explícitos de um dado objeto que, acrescidos de informações de natureza científica, podem colaborar para evidenciar uma determinada realidade pesquisada (FERRARA, 1999; MENEZES, 2002; KOSSOY, 2004), como são exemplos as características da paisagem de um lugar, suas variações temporais, os usos dos espaços, dentre outros aspectos. A paisagem constitui um “espaço percebido” (COLLOT, 1990), e tal razão levou a seguinte indagação, o que deve ser evidenciado com relação aos aspectos paisagísticos de Pouso Alegre na atualidade?

Por esta imensa possibilidade de usos das fotografias, decidimos estipular certos parâmetros para o que “ilustrar” das condições socioespaciais de Pouso Alegre, e da diversidade de usos do seu espaço urbano. Neste caso, a percepção e a interpretação do pesquisador foram norteadas por uma sistematização dos locais a serem retratados, com base em dois mapas: o zoneamento urbano, que é integrante do plano diretor municipal, e um mapa com os rendimentos dos moradores e o valor dos imóveis de setores da cidade.

Porém, foi necessária a delimitação destes espaços que são elucidativos para ilustrar a realidade local. E, para isto, havia o mapa com a distribuição dos rendimentos dos moradores da cidade de Pouso Alegre, dividido pelos setores censitários do IBGE, e uma tabela com os valores dos imóveis urbanos, de acordo com os setores da cidade⁹, pela divisão da prefeitura municipal. Assim, optamos por manter as informações presentes no mapa produzido por

⁹ Na delimitação da prefeitura, os bairros “principais” englobam bairros menores da circunvizinhança.

Miranda *et al* (2013), referente aos rendimentos dos moradores, e nele inserir as informações relativas aos custos dos imóveis, divididos em três grupos, de alta, média e baixa valorização. Com base nestas informações, foram realizados trabalhos de campo em bairros de Pouso Alegre, considerados representativos para ilustrar os diversos usos do espaço na cidade.

A apresentação destas áreas, por sua vez, foi ordenada pelo zoneamento urbano municipal. O início da descrição e ilustração dos espaços da cidade se deu pela região central (Zona Mista Central), setor este que sofreu consideráveis transformações econômicas, socioespaciais e paisagísticas decorrentes do crescimento urbano municipal. Em seguida, foram abordadas as áreas eminentemente residenciais (Zona Mista 1), caracterizadas por abrigarem populações com alto rendimentos, residências unifamiliares, e com expressiva valorização imobiliária. Posteriormente, foram enfocadas as áreas de “usos mistos” (Zona Mista 2), que no contexto de Pouso Alegre englobam desde bairros de ocupação mais antigas, com considerável adensamento de construções nas proximidades da região central, até bairros periféricos e de ocupação recente. Por fim, foram descritas e analisadas as zonas especiais de interesse social (ZEIS), que congregam as áreas de maior precariedade socioambiental da cidade. Não nos prendemos, entretanto, em definir regiões da cidade de acordo com suas características, mas, sim, de evidenciar as diferenças socioespaciais que existem em seu interior, como consequência de seu processo histórico de urbanização, e os condicionantes naturais, econômicos e políticos que favorecem esta fragmentação.

A constituição de novas centralidades é um processo bastante recente em Pouso Alegre, e advém de fatores como o crescimento econômico, a expansão urbana, as dinâmicas existentes entre a capital regional e os municípios de sua área de influência, os interesses e valores socioculturais da sociedade, e a realização de investimentos em locais que se constituem como atrativos para os moradores de determinados setores da cidade, e de localidades e espaços rurais circunvizinhos. Portanto, é válido mencionar que o centro de uma cidade é uma construção sociocultural, mas também material, já que existe uma perenidade em sua localização e até de suas formas e funções que dão sentidos às certas práticas, todavia, as centralidades são resultados dos fluxos e deslocamentos realizados pelos moradores de uma cidade e de seus espaços circunvizinhos, com distintas motivações (WHITACKER, 2007).

A utilização de recursos cartográficos para evidenciar a formação e consolidação de centralidades em um espaço urbano é fundamental, na medida em que permite não só estipular as suas características, como analisá-las no conjunto de uma cidade e na rede urbana que ela se insere (SILVA, 2006a; WHITACKER, 2007; ZANDONADI, 2011; MIYAZAKI, 2013). A formação e consolidação de novas centralidades é um fenômeno relativamente

recente nas cidades médias brasileiras, e ganhou impulso na década de noventa do século XX, em especial com a implantação de *shopping centers* e o desenvolvimento dos subcentros terciários em certos espaços destes centros urbanos (SPOSITO, 2006a).

Durante o desenvolvimento desta pesquisa, percebemos duas importantes novas centralidades em Pouso Alegre, um “subcentro terciário” que se forma na região sul da cidade, e um *shopping center* inaugurado no presente ano de 2013, próximo ao cruzamento entre as rodovias Fernão Dias e BR-459, a leste do espaço urbano. Mas, ao mesmo tempo se observou, em vivências pela cidade, que outros locais eram atrativos para distintos deslocamentos pelo espaço urbano e regional, e isto nos motivou a estabelecer oito “grupos” representativos para a nossa análise, que são: espaços culturais; instituições e órgãos públicos; estabelecimentos de ensino e hospitais; agências bancárias; hipermercados e lojas de departamento; concessionárias; comércio e prestação de serviços voltados à agropecuária; e indústrias. Estes locais, em maior ou menor intensidade, motivam o deslocamento de moradores da cidade e dos municípios da área de influência de Pouso Alegre por distintos espaços, e a formação de novas centralidades.

Em trabalhos de campo levantamos as localizações destes estabelecimentos, que foram espacializados por meio do Microsoft Windows Paint, sobre uma base cartográfica que abrange todo o espaço urbano. Para evidenciar o processo de dispersão de certas práticas produtivas, e a consolidação de novas centralidades, foi delimitada a região central da cidade de Pouso Alegre (Zona Mista Central pelo zoneamento urbano municipal), pois esta área tradicionalmente abrigou a maior parte das atividades comerciais, de prestações de serviços e de práticas socioculturais, e atualmente enfrenta a concorrência destas novas espacialidades.

Nas cidades médias brasileiras, a consolidação de novas centralidades ocorre concomitante a difusão dos condomínios residenciais fechados (SOBARZO, 2006; SPOSITO, 2006a). Com isto, os centros originais passam a enfrentar a concorrência de outros espaços, por motivações como a moradia, o consumo de produtos e serviços, e o entretenimento. Para ratificar esta situação na cidade de Pouso Alegre, foi produzido um mapa com a localização dos condomínios, *shopping centers* e do subcentro da região sul. Este procedimento, associado com os trabalhos de campo, permitiu enfatizar as mudanças que ocorrem na região central da cidade, e os usos de seus espaços por distintos grupos sociais, em decorrência da consolidação destas novas centralidades.

1.2 – Cidades médias: questões teóricas e conceituais

1.2.1 – Industrialização, migração e urbanização concentrada

No último quarto do século XVIII, os recursos econômicos advindos do comércio e da exploração de recursos naturais nas colônias, propiciaram a formação de uma base industrial na Inglaterra. Com o desenvolvimento capitalista, houve, por ordem parlamentar, a intensificação do cercamento das propriedades rurais no reino, fato este que culminou em milhares de agricultores desalojados de suas antigas terras, e que passaram a migrar em direção às áreas urbanas. Como as cidades, em especial Londres, necessitavam de mão de obra para a indústria e para a construção civil, houve considerável deslocamento de pessoas do espaço rural em direção aos centros urbanos, que, a partir da passagem dos séculos XVIII para o XIX, tiveram intenso crescimento populacional (WILLIANS, 2011).

A Inglaterra do século XIX apresentou significativo processo de urbanização, sendo que metade da sua população residia nas cidades em 1850, proporção esta que atingiu três quartos no final do século, estando Londres como a de maior destaque. As cidades industriais, como Manchester, Liverpool, Leeds, dentre outras, apresentaram rápido crescimento populacional e novas dinâmicas produtivas e espaciais, porém em Londres havia maior diversidade econômica, fato este que contribuiu para uma maior complexidade profissional e socioespacial. Nesta metrópole foram construídas edificações, vias e monumentos que materializaram o seu progresso econômico, porém, isto foi mais evidente na *West London*, que recebeu as principais melhorias paisagísticas e de infraestrutura, enquanto na *East London* prevaleciam as classes pauperizadas, em um ambiente notoriamente mais insalubre (WILLIANS, 2011).

De acordo com Lefebvre (1978), a grande cidade oferecia opções mais numerosas que a pequena cidade ou o povoado, por possibilitar ascensões socioeconômicas ou mesmo para o convívio social. Para ele, uma metrópole, como Paris, tem uma pujante “individualidade coletiva” e proporciona aos seus habitantes o máximo de possibilidades de práticas econômicas ou socioculturais. No século XIX houve um contínuo processo de “desruralização” das cidades europeias, que motivou a realização de amplas modificações em suas fisionomias, em especial nas áreas centrais, que receberam investimentos em

infraestruturas e no paisagismo, como são exemplos as cidades de Barcelona e Paris¹⁰ (LE GOFF, 1998).

É válido mencionar que a concentração populacional, econômica e de poder político nas metrópoles de Londres e de Paris, que se estabeleceu desde o fim da idade média, contribuiu efetivamente para a formulação de políticas públicas de desconcentração em meados do século XX. Almejava-se, ao mesmo tempo, fortalecer economicamente outras regiões inglesas e francesas, reduzir a afluência de migrantes a estas metrópoles, e assim, melhorar as condições sociais e econômicas de seus moradores (CORRÊA, 2007).

Com o advento das ferrovias, as cidades passaram por uma nova estruturação espacial e funcional, pois, ao mesmo tempo em que as estações atraíam passageiros com as mais diversas motivações, novos galpões foram implantados para fins industriais e de armazenamento, sendo os trilhos seus ordenadores (WILLIAMS, 2011). Com as ferrovias foram estabelecidas novas relações socioculturais e econômicas entre os lugares, modificando a divisão espacial do trabalho, e favorecendo novas afluências de pessoas e mercadorias pelos mais diversos territórios.

Em 1872, apenas três cidades brasileiras possuíam mais de 100 mil moradores: o Rio de Janeiro, a capital, com 275 mil era a mais populosa, e completavam a lista Salvador e Recife (RIBEIRO, 1995). Com uma população que somava 9,9 milhões de habitantes, o Brasil no final do período imperial ainda era majoritariamente rural e de economia agroexportadora. Porém, de acordo com Graham e Holanda Filho (1984), o crescimento do movimento abolicionista, e a posterior abolição da escravatura, aliada a expansão econômica e a necessidade de mão de obra, incentivaram a afluência de imigrantes para o Brasil, especialmente no período entre 1870 e 1940.

Nas cidades de São Paulo e do Rio de Janeiro os imigrantes representavam, em 1920, 35,4% e 20,7% da força de trabalho respectivamente (GRAHAM & HOLANDA FILHO, 1984). Na última década do XIX, e na primeira do século XX, também foi expressiva a afluência de moradores dos espaços rurais em direção às cidades, onde havia maiores perspectivas econômicas, em especial em atividades relacionadas a construção civil, ao comércio e a prestação de serviços, porém, na maior parte das vezes, em ocupações de menor

¹⁰ Barcelona, na década de 1850, por intermédio do projeto concebido pelo engenheiro urbano Ildefons Cerdà, se expandiu para além da então recém-demolido muralha que a envolvia, com um “projeto arrojado na infraestrutura sanitária, no sistema viário e no desenho de quarteirões integrados ao espaço urbano em praças internas” (MONTE-MÓR, 2006, p. 62). Paris, através das reformas urbanas de Haussmann na década de 1860, foi dividida em quatro partes pelas vias largas e retilíneas. Para isso, houve a necessidade de destruir bairros inteiros, remover pessoas e “construir avenidas transformadas em monumentos de poder da burguesia, inauguradas como se fossem estátuas” (RAMINELLI, 1997, p. 197).

remuneração, neste caso principalmente para os negros recém-libertos do regime escravocrata que perdurou no Brasil até 1888 (SINGER, 1970; HOLANDA, 1995; RIBEIRO, 1995).

Neste momento histórico, as cidades progressivamente foram avançando sobre espaços anteriormente rurais, sendo a cidade de São Paulo um relevante exemplo. No período entre 1890 e 1920, a população paulistana cresceu de 64.934 para 579.003 habitantes, e isto promoveu expressivas mudanças nas relações socioespaciais na cidade, o que refletiu em sua paisagem e nas condições de vida de seus moradores (CARPINTÉRO, 2008; SAAD, 2011).

Com o fim da República Velha, e a crise de 1929, que afetou a economia global, e, por consequência os preços do café no mercado mundial, o principal produto de exportação do Brasil no período, se deu início a uma nova fase na economia, na política, na organização espacial e nas relações socioculturais no país. Havia a necessidade eminente de romper com a imagem de um país agrário e rural, e, portanto, transformá-lo em industrial, urbano, e moderno. Neste período histórico, da República Nova, sob a gestão de Getúlio Vargas, foram impulsionadas as indústrias de bens de consumo para substituição de importações, no intuito de reduzir a dependência de nosso mercado interno das oscilações da economia global, e, especialmente, a formação de uma indústria de base, sendo neste caso a implantação da Companhia Siderúrgica Nacional, em Volta Redonda (RJ), no ano de 1943, o principal marco (OLIVEN, 1982).

A expansão da produção para o mercado interno e a existência de certa base industrial voltada ao abastecimento das cidades, foram fatores que contribuíram para o crescimento da produção de artigos manufaturados no Brasil da década de trinta (FURTADO, 1976). No período posterior a referida década, a imigração internacional perde impulso no Brasil, e a migração interna passa a ter significativa relevância, sendo o êxodo rural e os deslocamentos inter-regionais marcantes para a nova estruturação da população nacional a partir de então (GRAHAM & HOLANDA FILHO, 1984).

Os processos que incidiram no Brasil, e que contribuíram para o êxodo rural, foram: 1 – as precárias condições de vida no campo, que motivaram os jovens a rumarem para as cidades em busca de melhores empregos; 2 – a pressão demográfica em determinadas áreas rurais, em decorrência da redução da mortalidade, e a prevalência das altas taxas de natalidade; 3 – a atração que as cidades exerciam sobre as populações rurais, através, inclusive, da difusão das imagens e valores urbanos pelos meios de comunicação de massa (OLIVEN, 1982). Com isso, as cidades brasileiras passaram a apresentar consideráveis êxitos na atração de afluências migratórias, em especial São Paulo, devido ao rápido crescimento industrial, e o Rio de Janeiro, por suas funções administrativas, turísticas e de prestação de

serviços; em 1940, estas cidades apresentam população superior a um milhão de habitantes (IBGE: Censo Demográfico).

Como baluartes do desenvolvimento urbano brasileiro, as cidades de São Paulo e Rio de Janeiro, e também os municípios situados em seus arredores, receberam afluências de migrantes provenientes das mais diversas localidades brasileiras, em especial dos espaços rurais e das pequenas cidades. Os locais mais valorizados destas metrópoles passaram, inclusive, a representar o contexto de modernização e da “boa vida” presente nestas cidades, como são evidenciados nas pesquisas de Gilberto Velho (1973) sobre Copacabana no Rio de Janeiro, e de Antônio Augusto Arantes Neto (2000) a respeito do centro de São Paulo. As edificações suntuosas e os luminosos presentes nos espaços públicos, as modernidades cotidianas advindas dos cinemas, dos bailes dançantes e dos deslocamentos por veículos, eram aspectos que ilustravam o cosmopolitanismo destes locais, em um país que buscava progredir, se modernizar.

Apesar do processo de urbanização acelerado no decorrer das décadas de 40 e de 50, o Brasil adentra os anos sessenta ainda com a maioria da população habitando nos espaços rurais (IBGE: Censos Demográficos). Neste momento histórico, as cidades de São Paulo e do Rio de Janeiro passam dos três milhões de habitantes, e já se consolida a conurbação com os municípios vizinhos, constituindo regiões metropolitanas. Nas décadas seguintes, este processo se adensa nestas referidas cidades, e também passa a incidir em outras capitais, como Belo Horizonte, Recife, Salvador, Fortaleza, Porto Alegre e Curitiba, fazendo com que as regiões metropolitanas apresentassem crescente participação no conjunto da população brasileira (BREMAEKER, 2000).

Em 1960 é inaugurada a cidade de Brasília, fato que tem considerável representatividade para a mentalidade desenvolvimentista e modernizante do Brasil da época, e que se materializou em sua nova capital. Segundo Harvey (1989), a cidade no modernismo é positivista, tecnocêntrica e racionalista, e é identificada com a crença no progresso linear, e no planejamento racional de ordens sociais ideais. Assim, em um país que almejava modernizar, Brasília fora concebida para servir, de acordo com Ribeiro (1995, p. 184), como “polo ordenador da vida brasileira”.

Se Brasília representava o racionalismo na produção do espaço urbano, bairros como Copacabana, no Rio de Janeiro, retratado por Velho (1973), simbolizavam a “boa vida”. O autor descreveu que as propagandas das décadas de 40 a 60 associavam o bairro ao “bem estar”, ao “paraíso”, enaltecendo a necessidade do morar em Copacabana. O residir no local também significava ter *status*, o que motivou a atração de pessoas de outros bairros do Rio de

Janeiro, mas também de outras cidades e países, que optaram pelo local devido a sua diversidade paisagística, ao seu comércio, ao seu modo de vida cosmopolita e “livre”, na proximidade da praia (VELHO 1973). Este imaginário da “boa vida”, da necessidade do cidadão vivenciar as relações sociais das ruas e praças das cidades, onde os encontros são favorecidos pela espontaneidade dos locais e de seus frequentadores, é defendido por Lefebvre, em “O direito á cidade”. O autor descreve que o urbano é o todo das relações entre a população e o espaço, e não formas “pré-concebidas” das cidades racionalizadas (LEFEBVRE, 2006).

Porém, entre o racionalismo e a frieza das formas da cidade planejada a partir de núcleos monofuncionais, ou a espontaneidade dos bairros multifuncionais, os centros urbanos brasileiros, e de outros países em desenvolvimentos, atraíam afluências de migrantes devido às suas oportunidades profissionais, que são resultados das nítidas diferenças socioeconômicas existentes em seus territórios (TORRES, 1982). Neste contexto, mesmo apresentando certos problemas advindos da falta de planejamento urbano, e de suas desigualdades sociais internas, as cidades são os locais onde os migrantes adquiriram melhores condições de saúde, renda ou educação (GÜELL, 1997).

No período entre os anos de 1950 e 1980, os progressos econômicos das metrópoles poderiam viabilizar os processos de mobilidade espacial e de mobilidade social para milhões de brasileiros provenientes dos espaços rurais e das pequenas cidades (BRITO, 2009). De acordo com o autor, mesmo que a princípio estas pessoas atravessassem dificuldades de adaptação econômica e sociocultural nas metrópoles, estes locais poderiam propiciar condições para o progresso financeiro não encontrado nas áreas emissoras de migrantes, em especial na região nordestina. Apesar disto, o cenário não foi plenamente promissor para considerável parcela dos migrantes, que, por fatores econômicos, de organização do espaço urbano, e mesmo socioculturais, ficaram notoriamente marginalizados nas periferias urbanas, em empregos informais e/ou de baixa remuneração, com uma precária condição de vida. Se por um lado a vida na cidade trouxe abundâncias para alguns, por outro, vários brasileiros continuaram em uma situação de miséria, antes no campo e depois nas periferias metropolitanas.

Mesmo com o rápido crescimento industrial, na década de 60 já começava a delinear um processo de reversão da polarização industrial em São Paulo, que chegou a apresentar 58% da produção brasileira do setor em 1970 (DINIZ, 2001). Neste período foram implantadas importantes rodovias no interior do país, e estipulados programas de desenvolvimento regional, que motivaram a criação da SUDENE (Superintendência para o

Desenvolvimento do Nordeste) e da SUDAM (Superintendência de Desenvolvimento da Amazônia), com o intuito de reduzir as desigualdades socioeconômicas existentes no território nacional (DINIZ, 2001; DULCI, 2002).

Em plano global, Harvey (1989) salientou que nos países desenvolvidos houve, na década de 60, um crescimento dos empregos no setor de serviços e a redução dos postos de trabalho nas indústrias. A acumulação flexível se amparava nas flexibilidades dos mercados de trabalho, dos produtos e dos padrões de consumo, o que contribuiu para uma maior mobilidade geográfica das empresas, e para criar conjuntos industriais completamente novos em regiões até então subdesenvolvidas, em especial nos países de industrialização recente (HARVEY, 1989). De acordo com Castells (1999), os avanços tecnológicos dos transportes e das comunicações propiciaram condições para que a sociedade e a economia passassem a se estruturar em redes, e, com isto, se estruturou uma nova divisão internacional do trabalho. Nesta conjuntura, países como o Brasil se tornaram atraentes para os investimentos industriais, devido à disponibilidade de mão de obra e de recursos naturais, os incentivos governamentais, e a relativa infraestrutura, em especial nas regiões mais desenvolvidas do Sudeste e do Sul.

A partir da década de setenta do século passado, teve início uma mudança espacial do deslocamento migratório brasileiro, que passou a se dirigir também para as cidades médias localizadas em regiões de dinamismo econômico. O desenvolvimento e o aumento nas vagas de empregos nestas localidades, assim como a relativa estagnação econômica e a queda na qualidade de vida nas metrópoles, foram fatores que contribuíram para a diversificação das áreas receptoras de migrantes no Brasil, e na conseqüente maior importância das cidades médias (MATOS, 2003).

1.2.2 – As cidades médias e as cidades de porte médio

É propagada na mídia, e mesmo em estudos acadêmicos, a qualidade de vida dos moradores das cidades médias se comparada a das metrópoles, e são associadas como causas o menor índice de violência, a melhor fluidez do trânsito, o custo de vida mais baixo, e a existência de “áreas verdes” e com menos poluição. Em contrapartida, para os moradores de áreas rurais e pequenas centros urbanos dos arredores, a cidade média é associada como local com possibilidade de empregos, com boa infraestrutura, acesso a informações, e que oferece recursos educacionais, fatores estes que podem favorecer a ascensão material e intelectual

(AMORIM FILHO & SERRA, 2001). Portanto, mesmo sendo subjetivos os limites demográficos e conceituais, no imaginário dos moradores metropolitanos e interioranos, em partes, as cidades médias seriam aquelas “nem tão pequenas, a ponto de limitar as possibilidades de crescimento econômico e intelectual de seus habitantes, e nem tão grandes, a ponto de onerar e até pôr em risco a vida da maioria de seus moradores” (AMORIM FILHO & SERRA, 2001, p. 1).

Esta posição de intermediária, em uma dada rede urbana, contribuiu para que as cidades médias fossem associadas como campos de possibilidades por políticas de planejamento urbano e regional, como é o caso da *aménagement du territoire*, na França dos anos 50 do século XX, em que este grupo de cidades era considerado promissor para a desconcentração econômica e demográfica do país, em um período que já se presenciava a perda da qualidade de vida na aglomeração urbana de Paris. No Brasil, na década de 70, as cidades médias passaram a ser vistas como locais que poderiam absorver investimentos econômicos, e por consequência receber afluências migratórias que se deslocariam para as regiões metropolitanas. E isto ganhou maior relevância com o “Projeto Especial Cidades de Porte Médio”, desenvolvido a partir de 1977 pelo Ministério do Interior, que teve como princípio o fortalecimento da infraestrutura de cidades e aglomerados urbanos com potencialidades para contribuir com o desenvolvimento nacional (AMORIM FILHO & SERRA, 2001; BESSA, 2005; DAMIANI, 2006; CORRÊA, 2007; CONTE, 2013).

Ao contrário dos espaços metropolitanos, estipulados pela presença de conurbações, contingentes populacionais mínimos, e mesmo pelas definições por órgãos governamentais, como as regiões metropolitanas no caso brasileiro, as definições referentes às cidades médias exibem consideráveis diversidades, de acordo com os objetivos e os interesses dos pesquisadores, e pelas diferenças de desenvolvimento entre as regiões de um país, as condições socioeconômicas dos centros urbanos, e as relações externas com as redes que se inserem (AMORIM FILHO & SERRA, 2001). Inclusive para as políticas públicas as definições são bem “elásticas”, como serve de exemplo o “Projeto Especial Cidades de Porte Médio”, que dentre os 140 centros urbanos elencados, havia cidades com menos de 50 mil moradores, e que representavam aproximadamente a metade do contingente demográfico municipal, até outras com população em torno de 600 mil habitantes, e com urbanização superior a 90% (CONTE, 2013).

As escalas também devem ser levadas em conta para a definição das cidades médias, de acordo com cada realidade estadual, regional, nacional e global, e isto se deve ao fato que um centro urbano com 600 mil habitantes pode ser considerado uma “cidade média” na rede

urbana nacional, e uma “macrocefalia urbana” em sua realidade estadual, como Corrêa (2007) elucidou com a situação de Aracaju no Brasil e em Sergipe. Além disso, o contingente populacional permite que se estipule a condição de uma “cidade média” de acordo com cada período histórico, pois um centro urbano com 100 mil moradores constituía uma situação no Brasil de 1940 e outra completamente distinta na realidade de 2000, fazendo com que a cidade “média” possa vir a ser um estágio transitório (CORRÊA, 2007).

O tamanho das “cidades médias” pode variar de acordo com cada país, e mesmo em suas regiões. Isto ilustra o fato que por critérios eminentemente demográficos se podem estipular as “cidades de porte médio”, pois, no contexto das cidades médias, as suas funções de intermediação dentro de uma rede urbana e a sua posição geográfica são tão ou até mais importantes que seus tamanhos populacionais (AMORIM FILHO & RIGOTTI, 2002). Em termos globais, os contingentes demográficos são consideravelmente distintos, como por exemplo: a Organização das Nações Unidas (ONU) considera como cidades médias aquelas que possuem entre 100 mil e três milhões de habitantes, o VII Congresso Ibero Americano de Urbanismo considerou médias todas as cidades com 20 a 500 mil habitantes, enquanto a Comissão Europeia define como sendo cidades médias aquelas que possuem entre 100 e 250 mil habitantes. (CONTE, 2013).

No Brasil, estes centros urbanos, ao mesmo tempo em que se caracterizam por possuírem certas similaridades demográficas, apresentam consideráveis diferenças devido às suas condições locacionais e político-administrativas, como ocorrem com as cidades de “porte médio” pertencentes às regiões metropolitanas, e as cidades médias “não metropolitanas”. Estes espaços urbanos se distinguem pelos contextos geográficos, socioeconômicos, culturais e ambientais que estão inseridos (ANDRADE & SERRA, 1999; AMORIM FILHO & RIGOTTI, 2002).

Nas cidades “de porte médio”, por fazerem parte de uma conurbação urbana composta por vários municípios, em que há uma importante participação do núcleo metropolitano nas relações socioeconômicas e culturais, suas dinâmicas socioespaciais sofrem enormes influências de fatores exógenos ao território municipal, e que fazem com que haja relevante diversidade de funções das cidades periféricas, sejam elas produtivas ou de moradia, assumindo neste caso o papel de “cidade dormitório”, situação esta favorecida pela migração pendular intrametropolitana (HOGAN, 1990; MATOS, 2005; OJIMA *et al*, 2010; ZANDONADI, 2011). Assim, os processos de crescimento populacional e de alocação das atividades produtivas são resultados dos agentes sociais que interatuam em escala metropolitana, que, por sua vez, estão atrelados aos interesses econômicos, políticos e

socioculturais que partilham deste espaço, na maior parte das vezes a partir do núcleo central da metrópole.

Por outro lado, as cidades médias “não metropolitanas”, apesar de também receberem influências exógenas nas dinâmicas socioespaciais de ocupação dos espaços urbanos, estes processos ocorrem de formas e intensidades distintas. Os interesses econômicos, influenciados pelos meios de transportes e redes de comunicações, atuam com fluidez nos mais diversos territórios, se manifestando na apropriação do espaço intraurbano das cidades médias e das metrópoles, mas, porém, as funções residenciais, e mesmo a maior parte das comerciais e de prestação de serviços nas cidades médias “não metropolitanas” são resultantes de ações eminentemente locais e regionais. Portanto, na rede urbana brasileira estas referidas localidades, em diversos casos, funcionam como intermediárias entre os centros metropolitanos de influência global e/ou nacional, e as localidades de sua hinterlândia, onde as cidades médias “não metropolitanas” exercem consideráveis influências econômicas e socioculturais em âmbito regional (SOARES, 1999; SPOSITO, 2008). Assim,

As classificações baseadas meramente em limites demográficos não são suficientes, necessitando de um cruzamento com dados de outra natureza, cobrindo, por exemplo, aspectos como posição regional e na rede urbana, estrutura econômica, relações funcionais externas, alcance da influência polarizadora, características socioeconômicas e demográficas da área de influência e, até, organização e dinâmicas morfológicas internas das cidades. (AMORIM FILHO & RIGOTTI, 2002, p. 20-21).

Nogueira & Garcia (2007) salientam que muito mais importante que a “faixa de população” é o papel de autonomia de uma “cidade média”, o que é restrito nas cidades de porte médio pertencentes às regiões metropolitanas, em especial porque as dinâmicas populacionais e socioespaciais são diretamente vinculadas ao próprio centro principal. São exemplos desta situação, Santa Luzia e Ibité na região metropolitana de Belo Horizonte, Hortolândia na R.M. de Campinas, e Poá, Franco da Rocha e Taboão da Serra na R.M. de São Paulo. E, assim, estes municípios podem ser considerados como de “porte médio”, mas não como “cidades médias”.

1.2.3 – As redes urbanas e o papel das cidades médias

Com o desenvolvimento de novas técnicas de produção, circulação e de comunicações, e a sua desigual distribuição geográfica e pelos grupos sociais, novos arranjos

espaciais foram se estruturando a partir do final do século XX. Segundo Saskia Sassen (2001), as centralidades financeiras, culturais e de serviços especializados se dão nas “cidades globais”, especialmente Nova York, Tóquio, Londres, Paris e Frankfurt, que concentraram sedes de empresas e estruturas científicas, técnicas e informacionais que atuam em plano mundial. Para a autora, a concentração de poder econômico nestas metrópoles ocorre pela inter-relação entre as infraestruturas e os talentos pessoais existentes nestas localidades, que as distinguem de outros centros urbanos nacionais e globais. No caso específico do Brasil, é válido destacar que houve evidente redução na participação da região metropolitana de São Paulo na produção industrial, porém, concomitante a isto, ocorreu a concentração das atividades voltadas a gestão, inovação, circulação e comunicação na metrópole paulista, que contribui para a sua primazia na rede urbana nacional (CARLOS, 2007; SPOSITO, 2008; CANO, 2011; SOUZA, 2011).

Amparada pela existência de eficientes sistemas de comunicações, da standardização dos produtos, da difusão e da certa padronização dos conhecimentos e das artes, e das dinâmicas das empresas, atualmente a contiguidade geográfica não constitui fator primaz para as relações entre as empresas, entre os grupos sociais, entre os territórios, e na inter-relação entre as empresas, grupos sociais e territórios. De acordo com Sposito (2008, p. 56), “a formação das redes estabelece um novo paradigma para a compreensão do espaço”, pois, com a consolidação dos sistemas de comunicações, em especial a internet, há a formação reticular de intercâmbios culturais e econômicos entre as empresas e os lugares, mesmo que geograficamente se encontrem distantes. As redes redefiniram as localizações dos objetos geográficos, assim como as distribuições e os fluxos de pessoas, produtos, ideias e serviços, e, devido a isto, as cidades se convertem em “nós” que as tornam, em distintas intensidades, lugares cada vez mais articulados em redes, e tais condições favorecem as trocas produtivas e sociais, e as novas movimentações pelo espaço (MOREIRA, 2007).

Corrêa (1997) evidenciou que um dado espaço geográfico pode estar inserido em distintas redes, como é o caso da cidade de Franca (SP), que se encontra inserida na rede urbana polarizada por Ribeirão Preto, mas também se encontra atrelada a outras redes, a exemplo da cadeia produtiva de calçados. Portanto, na atualidade, se deve pensar em redes urbanas regionais e nacionais, mas é válido lembrar que, em maior ou menor intensidade, todas as localidades urbanas e rurais estão inseridas em redes globais, por distintos fatores econômicos, populacionais e socioculturais (DAMIANI, 2006; SOUZA, 2011; CORRÊA, 2013).

Há países, como Alemanha, Reino Unido, Holanda e Bélgica, em que significativa parcela de seu território é urbanizada. Nestes, a proximidade geográfica e a intensa circulação de pessoas e de capitais, propicia a existência de uma rede urbana com múltiplos fluxos por razões produtivas e socioculturais, que interage em um espaço que extrapola os limites destes próprios Estados. Todavia, em países com maior superfície territorial, e com menor densidade demográfica, como é o caso dos Estados Unidos, há amplos espaços urbanizados em escala regional, como as áreas polarizadas por Nova York no nordeste e por Los Angeles no sudoeste, porém, há também áreas agrárias e despovoadas, mas que, devido a existência de um avançado e denso sistema de transportes e de comunicações, são interligadas a rede urbana nacional e global (SPOSITO, 2008).

No espaço brasileiro, autores como Corrêa (1997), Limonad (1999; 2007), Moura (2008), Magalhães (2008), Sposito (2008), Asquino (2010), Souza (2011), dentre outros, destacaram a existência de espaços urbanizados em escala regional, sendo mais relevante a situação da macrometrópole paulista, constituída pela região metropolitana de São Paulo, e áreas circunvizinhas, formadas por cidades localizadas em um raio de aproximadamente 150 quilômetros, e que incluem Campinas, Santos, São José dos Campos, Sorocaba, Jundiaí, e outras localidades menores. Nesta espacialidade, há uma rede urbana densa e formada por cidades em distintas posições na hierarquia urbana regional, e onde se desenvolvem múltiplas centralidades e intensas circulações de pessoas, mercadorias e de serviços, que são subsidiadas pela densa rede de transportes e de comunicações.

Em contrapartida, há no Brasil regiões onde a densidade de centros urbanos é bem rarefeita, e a circulação pelo espaço é realizada de forma lenta e dispersa, o que reduz a integração produtiva e sociocultural em escala regional, especialmente na Amazônia, onde há notável macrocefalia urbana, perfazendo uma rede urbana com poucas cidades intermediárias capazes de concorrerem com a atratividade das capitais, como ocorrem nos estados do Amapá, Amazonas e Roraima. Isto faz com que as próprias classificações de “cidades médias”, e de suas posições nas redes urbanas regionais, precisem ser verificadas a partir das dinâmicas produtivas e populacionais de cada área, o que levou, por exemplo, a definição, por pesquisadores do NEPECAB (Núcleo de Estudos e Pesquisas das Cidades da Amazônia Brasileira), das “cidades médias de responsabilidade territorial”, que exercem papéis de estruturadores e articuladores das economias e das práticas socioculturais de moradores das comunidades ribeirinhas, espaços rurais e pequenas cidades circunvizinhas, e possui efetivos vínculos com as capitais (RODRIGUES & SCHOR, 2011). É importante, todavia, salientar que as dinâmicas produtivas que atuam sobre a Amazônia, se reproduzem em seus centros

urbanos, o que motivou a diferenciação entre as “cidades na floresta” e as “cidades da floresta”¹¹, decorrentes de suas interações com o entorno, suas morfologias, e os condicionantes produtivos, geográficos e socioculturais que se inserem (TRINDADE, 2010; 2011).

Apesar das expressivas diferenças regionais existentes no território nacional, “as cidades médias, a partir de meados da década de 90, tornaram importantes ‘centros articuladores - pontos privilegiados’ nos eixos de desenvolvimento nacional” (NOGUEIRA & GARCIA, 2007, p. 62). Só para ilustrar esta situação, a partir de um critério eminentemente demográfico, que como referido apresenta suas limitações, o número de cidades com população entre 100 e 500 mil habitantes no Brasil era de 8 em 1940, 25 em 1970, 113 em 1991 e 245 em 2010 (CONTE, 2013).

A emergência das cidades médias coincidiu com o avanço nos sistemas de transportes e de comunicações, que permitiu um novo posicionamento em relação às redes urbanas regional, estadual, nacional, e por vezes até internacional, através da estruturação de novas interações espaciais e na consolidação das já existentes. É válido ressaltar, também, que as relações de proximidades foram ampliadas, com as cidades menores e com os espaços rurais circunvizinhos, “resultando em uma vida de relações que define a existência de um espaço de contiguidade territorial, cuja configuração é a própria área de influência ou hinterlândia dessa cidade” (BESSA, 2005, p.275).

A posição de intermediária contribui para que uma cidade média possua relações em duas escalas: a horizontalizada, a partir da estruturação de uma área espacialmente contínua; e a verticalizada, sobre múltiplas redes que desempenham funções com cidades hierarquicamente superiores e também com centros urbanos de mesma importância. Neste caso, ao mesmo tempo em que uma cidade média apresenta vínculos efetivos com os principais centros econômicos e políticos de uma determinada rede, ela se apresenta como um espaço atrativo para o deslocamento de moradores de sua região de influência, por motivações diversas.

¹¹ As “cidades da floresta” são associadas à circulação fluvial e apresentam fortes intercâmbios com os seus entornos (vilas, povoados, comunidades ribeirinhas etc) e possuem sinergias com as dinâmicas da natureza, as “cidades na floresta” são representadas pelas “*company towns*” (cidades empresas) e se articulam diretamente com as dinâmicas externas à região, devido as suas funções de apoio as práticas mineradoras e agropastoris que se desenvolvem nas suas proximidades. Assim, enquanto nas cidades da floresta o processo de expansão foi orgânico, e refletiu as necessidades dos moradores pela proximidade geográfica com os rios, o que contribuiu para a sua expansão linear, as cidades na floresta foram concebidas de acordo com os padrões e as técnicas “globais” de urbanização, alheios aos interesses e valores dos moradores do entorno, que também não são incorporados diretamente em seu espaço urbano (TRINDADE, 2010). São exemplos de “cidades da floresta” Parintins (AM) e Óbidos (PA), e de “cidades na floresta” Porto Trombetas e a Vila de Carajás (PA).

Segundo Amorim Filho (1976) *apud* Amorim Filho & Rigotti (2002, p. 4-5), as cidades médias podem ser estipuladas pelas presenças destes atributos:

- Interações constantes e duradouras tanto com seu espaço regional, quanto com aglomerações urbanas de hierarquia superior;
- Tamanhos demográficos e funcionais suficientes para que possam oferecer um leque bastante largo de bens e serviços ao espaço microrregional a elas ligado;
- Capacidade de receber e fixar os migrantes de cidades menores ou da zona rural, através do oferecimento de oportunidades de trabalho, funcionando, assim, como pontos de interrupção do movimento migratório na direção das grandes cidades, já saturadas;
- Condições necessárias ao estabelecimento de relações de dinamização com o espaço rural microrregional que as envolve;
- Diferenciação do espaço intraurbano, com um centro funcional já bem individualizado e uma periferia dinâmica, evoluindo segundo um modelo bem parecido com o das grandes cidades, isto é, através da multiplicação de novos núcleos habitacionais periféricos;
- Aparecimento, embora evidentemente em menor escala, de certos problemas semelhantes aos das grandes cidades, como, por exemplo, a pobreza das populações de certos setores urbanos.

As definições do autor explicitam o papel de uma cidade média em uma rede urbana, em que suas funções intermediárias são evidenciadas pela atratividade que exerce sobre os moradores de pequenas localidades e espaços rurais das circunvizinhanças, que nela encontram infraestruturas comerciais e de serviços não disponíveis em seus locais de origem, mas, também, pelas inter-relações que desenvolvem com as cidades em posição hierárquica superior, onde são realizadas as atividades de gestão do território, sejam elas públicas ou privadas¹². A atração de moradores da região, que para a cidade média afluem para obter serviços como ensino superior, tratamentos médicos de maior complexidade, ou mercadorias diversas, contribui para a dinamização da economia local, e que, por sua vez, acaba colaborando para que as cidades médias recebam novos investimentos, realizados por empreendedores locais, mas também de outras regiões e mesmo países.

O desenvolvimento econômico nessas cidades médias é também visível em decorrência da concentração e diversificação das atividades comerciais e de serviços, ambas aliadas à ampliação do mercado consumidor local e regional, o que inclui a instalação das modernas formas de consumo, como hipermercados e *shopping center*, assim como os

¹² É usual, também, o uso do termo “cidades intermédias”, que expressa, além do contingente demográfico em uma determinada categoria, um local que estabelece a ligação entre os níveis superiores e inferiores da hierarquia, ora a cidade intermédia é também a que estabelece relações com cidades do mesmo nível hierárquico, as quais desenvolvem funções complementares e/ou similares, seja no espaço nacional ou internacional, interligando-se em rede, numa perspectiva de integração dentro de um espaço mais abrangente (OLIVEIRA JÚNIOR, 2010; CONTE, 2013).

consumos vinculados à educação, saúde, cultura, lazer e outros, apontando para a existência de segmentos socioeconômicos de maior poder aquisitivo, quer dizer, de uma classe média urbana, e indicando estratégias eficientes no sentido de capturar consumidores numa escala regional, sejam de outras cidades, sejam dos espaços rurais. Tais fatos sugerem a ampliação da centralidade das cidades médias e o alargamento de suas áreas de influências, já que, se anteriormente os seus moradores e os das circunvizinhanças tinham de se deslocar para as metrópoles para obter serviços e produtos, passaram a encontrar tais oportunidades nas proximidades, nas cidades médias (BESSA, 2005).

1.2.4 – O espaço urbano das cidades médias

O espaço é condição, meio e produto das sociedades que nele interatuam no decorrer dos tempos, fornecendo inúmeras possibilidades e restrições de acordo com as suas condições materiais e imateriais (CARLOS, 2011). Desta forma, os espaços intraurbanos se materializam a partir das condições do meio físico local e do histórico das relações sociais, políticas, ideológicas, jurídicas e culturais em que estes foram pensados, produzidos e sentidos, colaborando para que uma cidade média apresente uma diversidade de usos e de feições. Para Milton Santos:

O espaço se impõe através das condições que ele oferece para a produção, para a circulação, para a residência, para a comunicação, para o exercício da política, para o exercício das crenças, para o lazer e como condição de "viver bem" (SANTOS, 1996, p. 34).

Quanto maior a população, mais extenso tende a ser o espaço intraurbano, e as distâncias entre o centro e as periferias, assim como mais complexa é a sua organização espacial. Assim, “há uma maior divisão econômica do espaço, submetida a um mais significativo processo de descentralização, origem dispersa e formação de núcleos de atividades derivados de economias de aglomeração, distantes do centro” (CORRÊA, 2007, p. 24). Para o autor, quanto mais populosas as cidades, e mais complexas as atividades econômicas, maior a fragmentação do tecido social, o que resulta em distintas projeções espaciais das classes sociais, com maior diferenciação entre as frações de um espaço urbano.

As diversidades existentes entre os meios físicos, os processos históricos de formação, a prevalência de certos usos dos seus espaços, e os interesses socioculturais e econômicos das sociedades, e mesmo de investidores e órgãos gestores, sediados ou não no local, se interagem

para formatar espaços de maior valorização econômica em uma cidade média, o que contribui para consolidar as peculiaridades de cada lugar.

Os elementos naturais são importantes aspectos para se compreender a ocupação de um espaço urbano, e suas morfologias e dinâmicas socioespaciais. Exemplo disto ocorre com as cidades médias litorâneas, com importantes funções turísticas, em que a presença das praias favorece a urbanização linear para a implantação de equipamentos como hospedarias, restaurantes, centros de entretenimento, ou mesmo de condomínios de residências secundárias. Nestes municípios, a proximidade com a praia constitui importante critério para a valorização imobiliária, fator este que colabora para a difusão de bairros e loteamentos ocupados por populações de menores rendimentos em áreas mais interioranas, como ocorre em Ubatuba (SP), Guarapari (ES), Balneário Camboriú (SC), dentre outras.

Em municípios localizados em áreas serranas, como Juiz de Fora (MG) e Cachoeiro do Itapemirim (ES), os terrenos em áreas altas e com grande declividade possuem variação em sua valorização de acordo com características do lugar. Em espaços com satisfatórias condições socioambientais, estes locais são apreciados pela paisagem agradável do entorno, funcionando como mirantes. Já em áreas degradadas, do ponto de vista social e natural, as vertentes íngremes constituem pontos dos mais desprezados pela população e pelo mercado imobiliário, pois são consideradas áreas de riscos de deslizamentos e desmoronamentos.

Os condicionantes históricos também exercem influências determinantes na estruturação dos espaços de uma cidade média, seja por questões morfológicas ou de sua valorização. Um exemplo elucidativo acontece em localidades onde o turismo apresenta expressiva importância desde os primórdios de formação do povoado, como é o caso de Poços de Caldas, em Minas Gerais; nesta cidade, mas também em outras estâncias hidrominerais, a presença das fontes de águas minerais com propriedades medicinais foi importante indutora para a implantação de equipamentos turísticos, como balneários, parques, hospedarias e estabelecimentos comerciais e de alimentação em suas proximidades. E, com o processo de crescimento populacional e das conseqüentes mudanças socioespaciais, as áreas centrais da cidade passaram a interagir as funções residenciais, comerciais e de prestações de serviços, típicos de uma “cidade média”, mas também constituem espaços com significativa visitação turística (ANDRADE, 2005).

Existem, também, as cidades médias onde a relevância paisagística e histórico-cultural de seus patrimônios construídos, resultado da pretérita ocupação urbana, faz com que seus centros históricos possuam valorização para a atividade turística, e sejam preservados por intermédios de órgãos nacionais (IPHAN) e até internacionais (UNESCO), como servem de

exemplos as cidades mineiras de Ouro Preto e Diamantina. Nestas há expressivas diferenciações paisagísticas e mercantis entre os centros históricos e os demais setores de seus espaços urbanos.

Por sua vez, há diversas cidades médias brasileiras que foram fundadas no século XX, em áreas com topografias aplainadas, a exemplos dos centros urbanos do oeste paulista, norte paranaense, e do interior goiano e sul mato-grossense. Implantadas em momentos onde os veículos automotores apresentavam crescente importância para a circulação, estas cidades muitas vezes se caracterizam pela presença do arruamento em forma de “tabuleiros de xadrez”, ao menos em suas áreas centrais. Nestas cidades, os elementos naturais, e mesmo a importância histórica de certos setores de seus espaços intraurbanos, foram menos determinantes para a valorização de suas porções, se comparadas aos municípios anteriormente descritos, onde o turismo, ou as condições naturais do sítio, formatam dinâmicas socioespaciais mais peculiares e morfologias mais individualizadas a estes locais. E, portanto, estas “cidades médias”, na medida em que cresceram populacionalmente, e novos processos econômicos e socioespaciais passaram a incidir, acabaram tendo em seus eixos viários e em determinados setores do espaço urbano as áreas de maior valorização, e isto se dá especialmente pelos interesses e valores das sociedades locais por determinados pontos da cidade, em razão de suas condições socioeconômicas, histórico-culturais e de acessibilidade.

Apesar dos distintos períodos históricos de formação, das características geográficas e das práticas econômicas que motivaram seus desenvolvimentos, as cidades médias brasileiras apresentaram certas similaridades em seus processos de expansão urbana, e que refletem nas dinâmicas socioespaciais. No geral, as áreas centrais frequentemente são (ou foram) as regiões mais valorizadas, por conciliar os espaços para práticas diversas, como comércio, administração pública, prestação de serviços, recreação, religião, atividades artístico-culturais, dentre outras, e por abrigar as construções com maiores representatividades funcionais e simbólicas, como templos religiosos, edifícios públicos, e mesmo as residências das elites. Porém, é de se considerar que na medida em que um centro urbano apresenta considerável crescimento populacional, novos arranjos econômicos e espaciais se sucedem e coexistem em seu território, formando um mosaico de práticas socioespaciais que reflete as condições financeiras dos seus usuários e a atuação do poder público.

A evolução das técnicas, e as transformações políticas, econômicas e socioculturais se manifestam nos espaços urbanos, em um processo de sucessões e coexistências de ações. Os processos socioespaciais deixam heranças que constituem condições para novas etapas, e suas materialidades são denominadas como “rugosidades”, que são as formas, os espaços

construídos, “o que resta do processo de supressão, acumulação e superposição com que as coisas se substituem em todos os lugares” (SANTOS, 1996, p. 92).

Em certas situações, estas heranças materiais são consideradas positivas para um local, como são os casos das construções históricas com relevantes valores paisagísticos e simbólicos. Porém, em outras, podem compor espaços de deterioração paisagística e socioeconômica, devido ao fato de constituírem espaços com baixos valores mercantis e com funções de menor *status* social. Exemplo disso se dá com as estações ferroviárias de algumas cidades médias, onde em tempos pretéritos constituíam espaços valorizados, devido a sua importância para a circulação, e que na medida em que perderam suas funções, passaram a receber novos usos (museus, rodoviárias, espaços de práticas culturais) ou se encontram abandonadas. E, enquanto as ferrovias tinham significativa importância na circulação de passageiros, os espaços do entorno das estações eram vistos como valorizados para o comércio e as hospedarias, e com o encerramento destas funções, tais usos perderam importância, ao menos nos locais que estavam assentados.

Os discursos e as ações públicas e privadas nas cidades médias estão fortemente atrelados aos ideais de modernidade, que, de acordo com Sposito (2006a), refletem nas paisagens, no modo de vida e nas dinâmicas espaciais destes locais. A procura de uma identidade urbana, que tem como parâmetro os contextos metropolitanos, faz com que frequentemente haja a desvalorização, e por vezes a destruição, do “velho”, costumeiramente atrelado ao passado rural que deseja ser superado, para implantar novas construções consideradas modernas (ABREU, 1998). Excetuando os municípios em que as áreas centrais possuem importância turística, e/ou são definidas como “patrimônios histórico-culturais”, é recorrente o processo de verticalização e da mudança das funções de certos espaços, e isto é causa, mas também consequência, das novas dinâmicas produtivas, demográficas e socioculturais presentes nestes locais.

É interessante ressaltar que tal situação gerou uma reação “em cascata”: nas metrópoles substituir o antigo pelo moderno significa demonstrar o tanto que a localidade avança e se assemelha, nas áreas nobres, com os centros urbanos dos países mais desenvolvidos; nas cidades pequenas e médias a sensação é, em parte, semelhante, e a existência de edifícios residenciais e centros comerciais de “linhas modernas” representa, para os ideais locais, que o “progresso” atingiu tais espacialidades. O que é curioso, e até contraditório, é que nos países mais desenvolvidos a valorização, e a consequente conservação das construções históricas já ocorrem há tempos, e estas lógicas, inclusive,

incidem efetivamente na definição das áreas para a implantação das edificações modernas em seus espaços urbanos¹³.

A descaracterização das regiões de ocupações mais antigas das cidades médias brasileiras advém, dentre outros fatores, pela não adequação de suas características aos meios de transportes, que necessitam de vias largas para possibilitar o maior fluxo de veículos e, também, de estacionamentos nas áreas centrais das cidades, próximos aos estabelecimentos comerciais e de serviços; além disso, estruturalmente a maior parte das construções históricas não se adapta as funções econômicas de determinados segmentos produtivos, que necessitam de espaços amplos, arejados e com infraestruturas incompatíveis com as características destas edificações. Porém, na imensa maioria das vezes, nos locais onde haviam construções antigas foram implantadas edificações sem nenhum zelo estético e arquitetônico, constituindo verdadeiros “caixotes” com fachadas revestidas de azulejos, e, que, quando há funções econômicas, sustentam imensas placas publicitárias do estabelecimento (YÁZIGI, 2003).

A valorização das memórias do lugar é algo recente na maior parte das cidades brasileiras, e tem relação com o interesse em conservar o passado materializado nas construções, e evidenciado em certas práticas culturais, como forma de reforçar as singularidades e identidades locais. Este engajamento, no intuito de conservar as características históricas de um lugar, se processa por meio de agentes diversos, em especial ligados aos governos municipais (ABREU, 1998), e, devido a sua pretérita importância na formação de uma cidade, as regiões centrais abrigam as mais relevantes construções históricas, e constituem espaços de encontros sociais.

A perda da atratividade da área central para as elites locais e regionais, em razão de sua deterioração paisagística, ou mesmo pela proliferação de usos voltados a uma população com menor rendimento, faz com que gradativamente se desenvolvam outros espaços de maior valorização mercantil e de *status* social. Estas dinâmicas, crescentes nas cidades médias

¹³ No intuito de oferecer possibilidades para a implantação de edifícios e centros empresariais, voltados aos interesses produtivos contemporâneos, houve distintos arranjos espaciais, que refletem as condições paisagísticas e socioculturais locais de cada metrópole. Desta forma, nas cidades estadunidenses, como Nova York e Chicago, a reconstrução de áreas preteritamente deterioradas da região central permitiu suprir estas funções; em contrapartida, em Paris foi necessária a implantação do distrito denominado como “La Defense”, em posição relativamente distante do centro, para suprir as necessidades de centros empresariais e edifícios “inteligentes” sem afetar a harmonia paisagística da região central (SASSEN, 2001). Por sua vez, em São Paulo o centro original da cidade se encontra um tanto desvalorizado, e as áreas com maior valorização para as funções empresariais estão no denominado “quadrante sudoeste”, que tem como símbolo principal a Avenida Luis Carlos Berrini (SPOSITO, 2008). Percebe-se que, enquanto nas referidas metrópoles estadunidenses houve a revitalização e refuncionalização das áreas centrais, em Paris (França) a preocupação com a perda das características paisagísticas e dos usos do centro fez com que as edificações “modernas” fossem implantadas em uma área a certa distância do centro; já em São Paulo, e em outras metrópoles e mesmo cidades médias brasileiras, a região central foi “abandonada” pelos segmentos de maior renda, que passaram a valorizar outros locais da cidade.

brasileiras, colaboram para a consolidação dos espaços de auto-segregação, como *shopping centers* e condomínios residenciais (SILVA, 2006a; SOBARZO, 2006; SPOSITO, 2006a; WHITACKER, 2007; OLIVEIRA JÚNIOR, 2010).

A difusão dos automóveis, a implantação de vias, e mesmo os interesses pessoais fazem com que estas novas formas de residir, consumir e entreter, sejam muitas vezes associadas como eminentemente modernas e representativas da “boa vida” pelos imaginários e discursos do poder público, da mídia e dos incorporadores imobiliários (SOBARZO, 2006). Por estas razões, as campanhas publicitárias destes espaços enaltecem atributos como segurança, conforto, modernidade, bem estar, dentre outros termos que procuram diferenciar estes locais das áreas centrais, associadas como congestionadas, arriscadas e deterioradas por segmentos das populações residentes nas cidades médias e especialmente nas metrópoles brasileiras.

A análise da redefinição da centralidade urbana no interior das cidades médias ganha, de acordo com Sposito (1998, p. 28), cada vez mais relevância em função de quatro dinâmicas que marcam as transformações em curso:

1. As novas localizações dos equipamentos comerciais e de serviços concentrados e de grande porte determinam mudanças de impacto no papel e na estrutura do centro principal ou tradicional, o que provoca uma redefinição de centro, de periferia e da relação centro-periferia.
2. A rapidez das transformações econômicas que se expressam, inclusive, através das formas flexíveis de produção impõem mudanças na estruturação interna das cidades e na relação entre as cidades de uma rede.
3. A redefinição da centralidade urbana não é um processo novo, mas ganha novas dimensões, considerando-se o impacto das transformações atuais e à sua ocorrência não apenas nas metrópoles e cidades grandes, mas também em cidades de porte médio.
4. A difusão do uso do automóvel e o aumento da importância do lazer e do tempo destinado ao consumo redefinem o cotidiano das pessoas e a lógica da localização e do uso dos equipamentos comerciais e de serviços.

Em função das mudanças de natureza econômica e das lógicas socioespaciais é possível afirmar que há uma recomposição da estrutura urbana, que se expressa por diferentes formas de expansão e de periferação do tecido urbano nas cidades médias, como a abertura de novos loteamentos urbanos, a construção de conjuntos habitacionais, e a implantação de equipamentos comerciais e de serviços de grande porte, como *shopping centers* e hipermercados (SPOSITO, 1998). Estas modificações nas estruturas socioespaciais de uma cidade média repercutem efetivamente em suas morfologias e em suas centralidades, e estas se definem, por indução do poder público, das iniciativas privadas e mesmo da interação destes agentes.

Na medida em que um espaço urbano se torna mais extenso e fragmentado, ocorre uma nítida divisão dos locais de moradia, trabalho, lazer, cultura, serviços e consumo, e as circulações por estas áreas recorrentemente são disciplinadas pelo uso do tempo, cada vez mais racionalizado no cotidiano das cidades médias, e especialmente das metrópoles (LEFEBVRE, 1978; HARVEY, 1989; SANTOS, 1996; CARLOS, 2011). Nesta conjuntura que os subcentros terciários se formam e se consolidam em determinados espaços, pois permitem que os moradores das circunvizinhanças resolvam suas necessidades em locais mais próximos às suas residências, evitando maior gasto de tempo e de dinheiro para se atingir a área central.

Os subcentros nas cidades médias, na maior parte dos casos se desenvolvem para atender as necessidades de consumo, de lazer e de saúde dos moradores de bairros e regiões que apresentam consideráveis contingentes demográficos, e potenciais econômicos, mas, entretanto, estes locais não costumam concorrer diretamente com o centro oficial, historicamente estabelecido por suas funções produtivas, políticas e socioculturais (VILLAÇA, 2001).

Mesmo sendo mais recente que a “centralização”, o processo de descentralização nas cidades médias é crescente, e ocorre devido a fatores como o custo para aquisição de imóveis e a perda de amenidades nas áreas centrais, e, por outro lado, o crescimento do mercado consumidor em outras partes do espaço intraurbano e mesmo das cidades e áreas rurais circunvizinhas (CORRÊA, 1997).

A relação que confere um valor elevado ou baixo ao solo urbano é a quantidade e qualidade de infraestrutura e serviços situados em determinada área. Nesta condição, os espaços de uma cidade média que são mais aprazíveis para se morar, e com maior potencial de geração de lucros para as empresas dos mais diversos setores econômicos, apresentam consideráveis valorizações financeiras.

Com o processo de crescimento populacional, são direcionados novos eixos de expansão urbana que refletem diretamente os interesses e os recursos econômicos de seus moradores e investidores, e que contribuem para que a cidade média tenha uma ocupação espacial mais difusa, mais fragmentada, e que avança sobre áreas periféricas e periurbanas. Isto leva a formação de novas centralidades, que podem ser atraentes para os moradores da cidade, mas também os provenientes de sua região de influência.

2 - A formação da cidade de Pouso Alegre

A circulação, com suas formas variadas, motivou a origem de diversas povoações. Isto, de acordo com Deffontaines (1944b), em tempos e espaços distintos se reproduziu pela circulação fluvial, as linhas férreas, as rodovias, e também pelos velhos caminhos de tropas, como é exemplificado com o “Pouso do Mandu” (atual Pouso Alegre). Em Minas Gerais, as povoações formadas ao longo dos caminhos de tropas, que interligavam as regiões mineradoras e os centros urbanos de São Paulo e Rio de Janeiro, foram numerosas, e em muitos casos progrediram para se consolidarem como cidades, situações de Pouso Alto e Passa Quatro (DEFFONTAINES, 1944a).

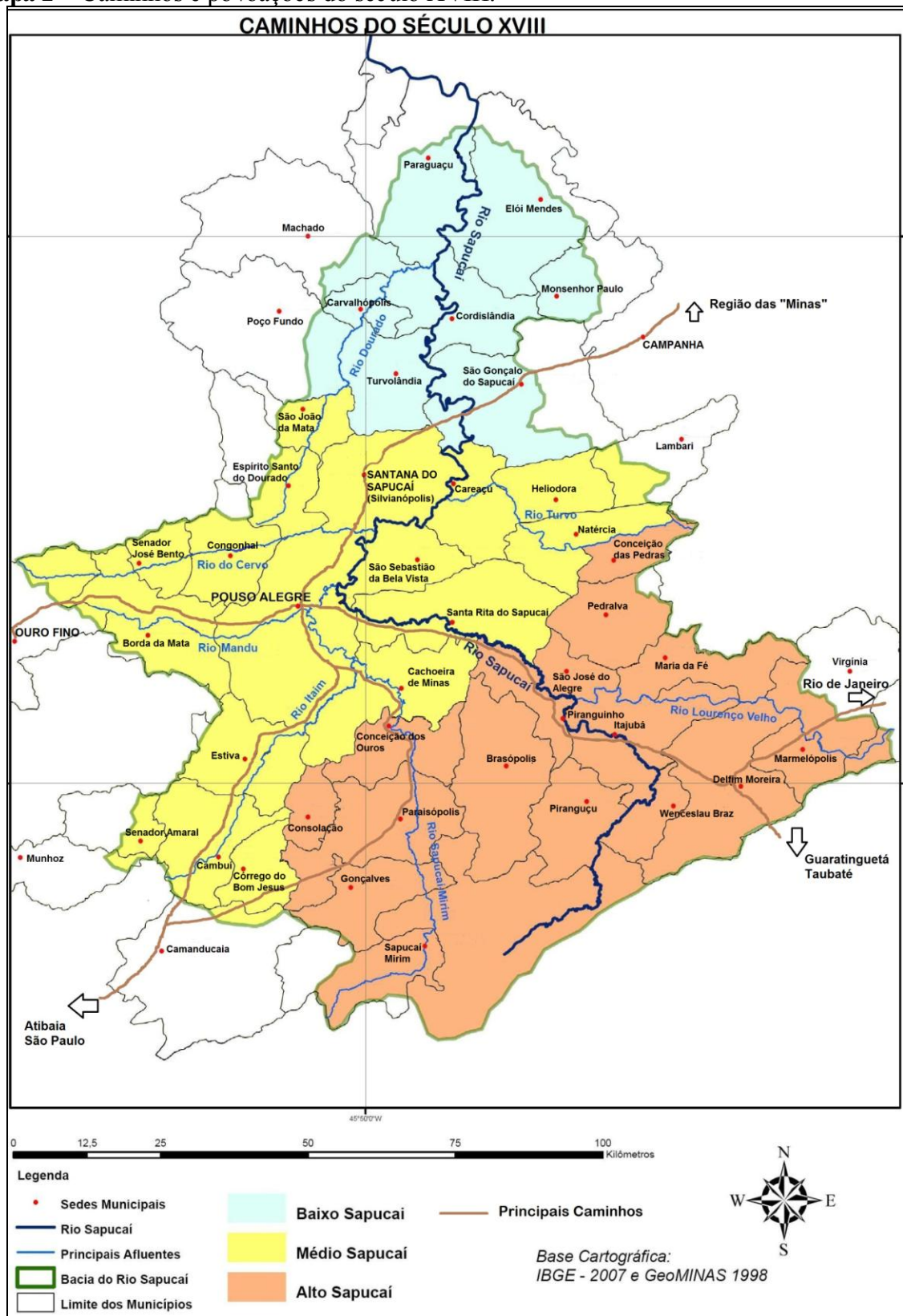
Nos povoados mineiros que se originaram como “ranchos de tropa”, se formaram pequenos núcleos comerciais, eram feitas pequenas lavouras para subsistência, e com o tempo era construído um cruzeiro, posteriormente substituído pela capela, o que contribuía para a sociabilidade dos poucos habitantes das cercanias e dos viajantes que por ali passavam (LIMA JÚNIOR, 1943 *apud* BERNARDES, 1963). Este cenário, que pelos dizeres dos autores pareciam corriqueiros na recém-criada “capitania de Minas Gerais”¹⁴, também se reproduziu às margens do rio Mandu, nas proximidades da confluência deste com o Sapucaí, principal curso d’água desta porção do território mineiro.

No Sul de Minas, havia distintos caminhos que interligavam as regiões mineradoras a São Paulo e Rio de Janeiro¹⁵. Até meados do século XVIII a região possuía uma ocupação humana dispersa, que se caracterizava pela presença de ranchos, estalagens e pequenos povoados (GOUVÊA, 2004; DELFINO, 2010). Mas, a exploração das minas auríferas de Ouro Fino e de Santana do Sapucaí, atual Silvianópolis, na década de 40 do referido século, colaborou para a maior circulação de pessoas e de produtos pelos caminhos regionais (GOUVÊA, 2004). No mapa 2 será demonstrada a posição de Pouso Alegre com relação aos caminhos que atravessavam a região, assim como a rede hídrica da bacia do Sapucaí.

¹⁴ A Capitania de Minas Gerais foi implantada em 1720, após se emancipar da Capitania de São Paulo (BERNARDES, 1963). Porém, fatores como a maior relação com São Paulo e Rio de Janeiro do que com o restante do estado, a indefinição das divisas estaduais por definições políticas e eclesiásticas, e os interesses políticos de lideranças locais, motivaram, inclusive, movimentos de emancipação do Sul de Minas, conforme descreveram Veiga (1874), Gouvêa (2004), Delfino (2010) e Castro (2012).

¹⁵ O principal destes era o que vindo do Vale do Paraíba, transpunha a serra da Mantiqueira próximo aos atuais limites de Minas Gerais com os estados de São Paulo e Rio de Janeiro, e seguia para as regiões mineradoras (ANTONIL, 1950 *apud* BERNARDES, 1963).

Mapa 2 – Caminhos e povoações do século XVIII.



Fonte: Diagnóstico Ambiental da Bacia do Sapucaí (modificado pelo autor).¹⁶

¹⁶ Estes caminhos foram os que apresentavam maior relevância para a formação da cidade de Pouso Alegre, e que foram citados por Veiga (1874), Bernardes (1963), Guimarães (1997), Gouvêa (2004) e Delfino (2010). Os trajetos foram demarcados a partir das descrições dos referidos autores, amparadas por pesquisas em cartas topográficas da região.

As características naturais foram fundamentais para a formação do povoado às margens do baixo curso do rio Mandu, próximo à confluência com o Sapucaí Mirim, que poucos quilômetros a jusante deságua no rio Sapucaí. Ao norte e a oeste do povoado, se fazem presentes montanhas e serras que chegam a atingir altitudes superiores a 1000 metros, porém ao sul e a leste há a presença de uma vasta planície aluvial por onde correm os leitos dos rios descritos, e que são inundáveis nos meses de maior umidade¹⁷ (RODRIGUES, 2003). As condições naturais, em especial devido a inundações das várzeas dos rios Mandu e Sapucaí, fez com que a maior parte das viagens se desse nos meses de inverno, pois do contrário seria necessário um longo período de tempo no arraial do Bom Jesus do Matozinho do Mandu, o que motivou a implantação de um rancho para acolhimento de viajantes, o “Pouso do Mandu” (GOUVÊA, 2004).

Nos relatos dos viajantes Spix e Martius¹⁸ foram mencionados aspectos como a dificuldade em transpor o leito do rio Mandu em períodos de cheia, assim como da circulação pelas várzeas, que faziam com que os transeuntes tivessem que esperar por dias para poder lograr a travessia. Pelos caminhos regionais circulavam mercadores que rumavam em direção a destinos como São Paulo, Vale do Paraíba, Rio de Janeiro e as cidades mineradoras (São João Del Rei, Ouro Preto e Mariana) com produtos da região, como queijos, marmeladas, fumo e tecidos grosseiros, e retornavam com produtos diversos, e também outros viajantes com destinos e interesses variados (RODRIGUES, 2003; GOUVÊA, 2004; DELFINO, 2010).

Com o intuito de evitar o desvio clandestino do ouro e o não pagamento do “quinto” à coroa portuguesa, foi implantado, em 1755, o Registro do Mandu (GOUVÊA, 2004). A localização do arraial, às margens de caminhos que interligavam as minas com centros urbanos e portos dos estados de São Paulo e Rio de Janeiro, foi fundamental para o estabelecimento deste posto fiscal.

Na segunda metade do século XVIII, entre a hospedagem de viajantes, a produção de gêneros alimentícios, e um pequeno comércio, a população local apresentou certo crescimento, fato que motivou o interesse dos moradores em construir uma capela no arraial. O que se consolidou na passagem para o século XIX, com a implantação da capela do “Senhor Bom Jesus do Mandu”. A simplória edificação, localizada a poucos metros da igreja matriz atual, ficava a uma distância inferior a um quilômetro do leito do rio Mandu, a meia

¹⁷ O índice pluviométrico anual no município de Pouso Alegre oscila entre 1300 e 1700 mm, sendo que os meses de dezembro, janeiro e fevereiro concentram, em média, 50% do total anual (RODRIGUES, 2003).

¹⁸ Entre 1817 e 1820 os alemães Johann Baptiste von Spix e Carl Friedrich Philipp von Martius viajaram pelo Brasil e passaram pela região do Sul de Minas Gerais.

encosta, e devido a isto estava protegida das constantes inundações dos meses mais chuvosos do verão. Anos depois, em 1810, era implantada a freguesia de São Bom Jesus dos Mártires de Pouso Alegre, por alvará régio de dom João VI, príncipe regente de Portugal, sendo José Bento Leite Ferreira de Mello¹⁹ o seu primeiro vigário. A partir de então, o local passou a ser nomeado como Pouso Alegre (GOUVÊA, 2004; PASCOAL, 2008; DELFINO, 2010).

A consolidação da paróquia, e a ampla concessão de sesmarias e posses fizeram com que durante as décadas de dez e vinte do século XIX, a freguesia prosperasse, e, contando também com a influência política de José Bento, Pouso Alegre foi elevada a condição de vila pelo “decreto de 13 de outubro de 1831”, se emancipando assim de Campanha (VEIGA, 1874; GOUVÊA, 2004; DELFINO, 2010). Os limites da vila eram consideravelmente mais extensos que nos dias atuais, e abrangia espacialidades que se emanciparam de Pouso Alegre durante os séculos XIX e XX (Mapa 3).

Mapa 3 – Emancipações municipais a partir do território de Pouso Alegre.



Fonte: IBGE Cidades.

¹⁹ Posteriormente o mesmo foi membro do Conselho Geral da Província de Minas Gerais, deputado geral em três legislaturas e senador do império.

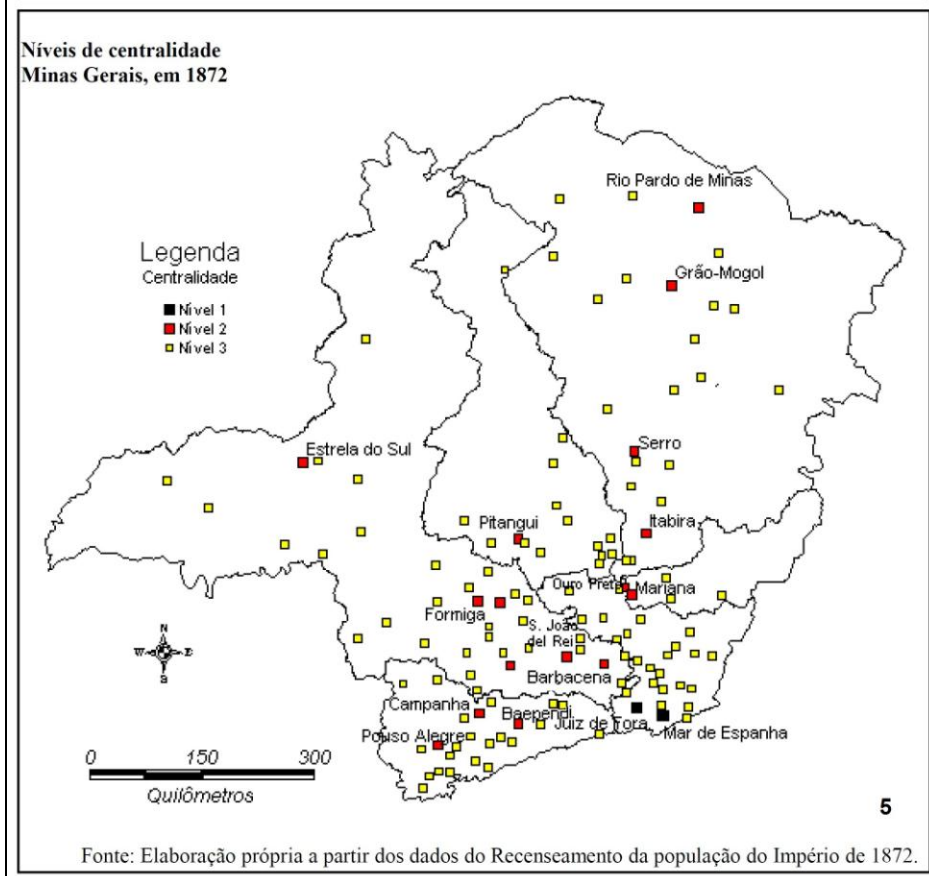
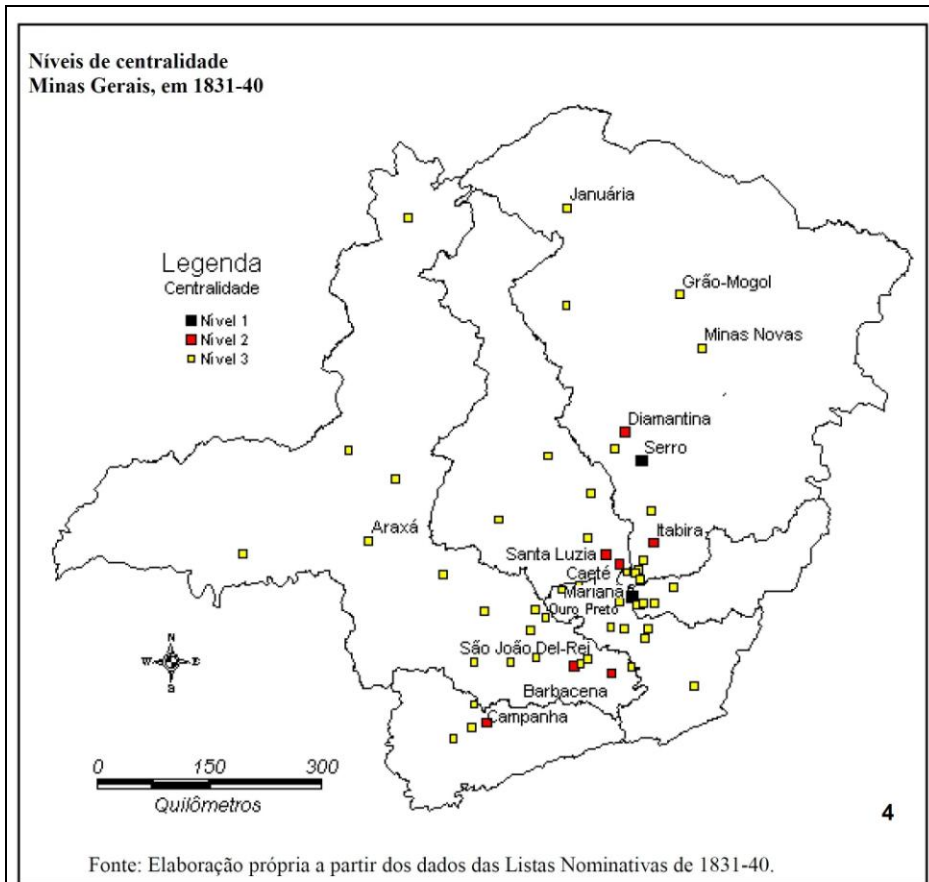
Com a elevação de Pouso Alegre a categoria de vila foi necessária à adoção de melhorias nas condições de infraestrutura, que resultaram na abertura de duas fontes de águas potáveis, na drenagem de áreas alagadiças do interior da povoação, na construção do pelourinho, na criação dos serviços de correios, e na implantação da câmara e da cadeia (GOUVÊA, 2004; DELFINO, 2010). Em 1839 foram melhorados os caminhos que interligavam Pouso Alegre com outras povoações e áreas rurais circunvizinhas, o que obrigou a realização de aterros nas várzeas alagáveis dos rios Mandu, Sapucaí e Cervo (GOUVÊA, 2004).

O Brasil passou por significativas mudanças políticas e econômicas na primeira metade do século XIX, em especial devido a independência e a instauração do império, quando a gestão do território e das relações econômicas entre as regiões passou a ser conferida aos mandatários brasileiros, já não mais sob a administração de Portugal. No espaço de Minas Gerais, a decadência das atividades mineradoras colaborou para uma dispersão demográfica e na maior participação da agropecuária para a economia da província, o que beneficiou diretamente o Sul de Minas, que se tornou importante produtor de gêneros agropecuários que abasteciam as povoações próximas, mas especialmente eram destinados ao Rio de Janeiro. Em um quadro onde crescia a importância econômica e demográfica da região, houve um fortalecimento da classe política sulmineira, que com consideráveis influências nos acontecimentos políticos brasileiros da época, levou a emancipação de vilas e cidades (PASCOAL, 2008). Nesta conjuntura, através da lei provincial nº 433, de 19/10/1848, Pouso Alegre foi elevada a condição de cidade (VEIGA, 1874).

Os mapas 4 e 5 demonstram a rede de cidades de Minas Gerais, em dois momentos do século XIX²⁰. Por meio destes é possível verificar a maior densidade de centros urbanos, no primeiro período, na região central da província, onde estão as principais cidades mineradoras, áreas de maior desenvolvimento produtivo na época. Porém, o maior dinamismo do setor agropecuário, em franco desenvolvimento na porção meridional da província promoveu consideráveis mudanças na rede urbana do período (PAIVA & GODOY, 2001 *apud* MELLO FILHO & SANTOS JÚNIOR, 2006).

²⁰ Para chegar aos resultados, Rodarte (1999) levou em conta as dinâmicas regionais e de fluxos entre as agências de correio da província de Minas Gerais, e também as características produtivas locais a partir da ocupação dos moradores das povoações mineiras do período (freguesias, vilas e cidades). O adensamento dos dados a partir de métodos estatísticos levou ao agrupamento das cidades de acordo com suas centralidades na “rede de correios da província”, e da diversidade de atividades consideradas “urbanas”, que foram representadas pelos trabalhadores liberais (médicos, professores, advogados, farmacêuticos, escrivães, dentre outros), os comerciantes e os artesãos e operários de indústrias.

Mapas 4 e 5 – Rede Urbana de Minas Gerais no século XIX.



As relações entre crescimento populacional e as dinâmicas produtivas foram fundamentais para a mudança nas centralidades urbanas da província de Minas Gerais no século XVIII²¹. No primeiro momento, as cidades mineradoras, e alguns centros urbanos das proximidades, foram as que apresentaram maior centralidade, sendo Mariana e Serro as com hierarquia mais elevada. No segundo, houve nítida dispersão dos núcleos de maior centralidade pelo território da província, e as cidades de Juiz de Fora e Mar de Espanha, localizadas na Zona da Mata, foram as de maior posição hierárquica, e isto é resultado da expansão da cafeeicultura na referida região. No Sul de Minas, enquanto no primeiro período as cidades mineradoras de Campanha, e em menor grau São Gonçalo do Sapucaí e Silvianópolis, eram as que possuíam certa centralidade, no ano de 1872 houve um expressivo acréscimo no número de cidades, sendo Campanha, Baependi e Pouso Alegre as de maior relevância na rede urbana mineira.

De acordo com Martins & Oliveira (1864), em 1862 a população da cidade de Pouso Alegre era de 1530 habitantes, sendo 50232 em todo o município, que, conforme ilustrado no mapa 3, possuía uma outra configuração, e abrangia povoados e espaços rurais que posteriormente se emanciparam. A figura 1 demonstra a paisagem da cidade em meados do século XIX, e algumas características das circunvizinhanças, onde se destaca o vale do rio Mandu, logo após as últimas construções urbanas.

Figura 1 – Pouso Alegre em meados do século XIX.



Fonte: Acervo do Museu Municipal Tuany Toledo.

²¹ Os mapas e a tabela (anexo 1), melhor elucidam esta situação para o conjunto da província de Minas Gerais.

Veiga (1874, p. 222), assim caracterizou a cidade de Pouso Alegre no período na década de 70 do século XIX: “a povoação contém três praças, 26 ruas e trezentas e tantas casas, em geral bem construídas e asseadas, distinguindo-se algumas pela elegância e bom gosto que são construídas”. É válido elucidar, também, que o autor cita a existência de duas igrejas, a matriz de Bom Jesus e a de Nossa Senhora do Rosário, sendo esta um “edifício modestíssimo”. Enquanto a primeira estava localizada na área central e era frequentada pela elite da época, a segunda se destinava a população negra, em sua maioria escrava, algo recorrente em outras cidades mineiras e brasileiras no período escravocrata. O autor também descreveu a existência de duas “excelentes instituições de ensino”, uma destinada aos homens e outra para educar “generosamente as futuras mães”, e o fechamento da “casa de caridade”, que destinava atendimentos aos “pobres enfermos de uma cidade cristã”.

Pelas palavras de Veiga (1874, p. 226), “entre as povoações do interior, poucas se encontram onde a civilização tenha feito tanto progressos como nesta; há em geral amor pelas ‘belas artes’, bom gosto e costumes de toda a sociedade”. O autor referenciou a importância da imprensa pousoalegrense, em especial pela publicação do “Pregoeiro Constitucional”, e, principalmente por ter sido impresso, por intermédio do padre/senador José Bento, o projeto da constituição pública de 1832, que ficou conhecida como “Constituição de Pouso Alegre”. No campo artístico, citou a existência de uma corporação musical, “uma das melhores de Minas”, e a “associação dramática pouso-alegrense”, que naquele momento finalizava a construção de um teatro, considerado por ele como uma “obra sólida e o interior de muita elegância”. Em termos econômicos, Veiga enalteceu a produção de fumo e a industrialização do chá, que era escoado para o Rio de Janeiro e outros mercados, e a existência de um setor comercial e de serviços que incluía hotéis, farmácias, dentre outros estabelecimentos (VEIGA, 1874).

Pouso Alegre, apesar de ser considerada dentre as principais cidades do Sul de Minas, na segunda metade século XIX, apresentava uma economia e uma estrutura social eminentemente agrária. Evidência esta situação o fato que, entre 1880 e 1888, apenas 2% das posses financeiras estavam nos imóveis urbanos, em contraste com os 63% referentes aos imóveis rurais (SAES & AVELINO FILHO, 2012), sendo válido lembrar que o município abrangia uma extensão consideravelmente maior que na atualidade (mapa 3). Aspectos do centro da cidade de Pouso Alegre, no final do século XIX, são evidenciados através das figuras 2 e 3.

Figura 2 – Centro de Pouso Alegre, visto a partir da Praça Senador José Bento, em 1880.



Fonte: Arquivo do Museu Municipal Tuany Toledo.

Figura 3 – Aspecto da Rua do Imperador (atual Avenida Doutor Lisboa), na área central de Pouso Alegre, em 1890.



Fonte: Arquivo do Museu Municipal Tuany Toledo.

Com relação aos locais retratados, algumas situações merecem ser destacadas. Primeiramente, que há o alinhamento das residências, algo que denota certo zelo urbanístico nestes locais, que gradualmente se consolidam como o centro econômico e mesmo simbólico da cidade. Em Pouso Alegre, no primeiro código de posturas, de 1832, já é inserido a obrigatoriedade do alinhamento das construções, no intuito de prover arruamentos; porém tal lei foi respeitada apenas nas áreas centrais, e mesmo na atualidade há bairros periféricos onde a ocupação urbana ocorreu de maneira espontânea e sem planejamento, algo corriqueiro também em outras cidades brasileiras.

Outra característica que pode ser visualizada é a prevalência de construções nitidamente inspiradas no “colonial português”, com exceção do teatro (primeira construção à esquerda da figura 3), que apresenta influência do neoclássico italiano. São fatos marcantes, também, a ausência de qualquer tipo de calçamento nas ruas e o certo cuidado com a arborização à frente da matriz, local de onde foi tirada a fotografia (figura 2).

A partir da década de 1880 até o primeiro quarto do século XX, refletindo o contexto brasileiro do fim do império e dos primeiros anos da república, afluíram para Pouso Alegre grupos de imigrantes, em especial italianos, e em menor número espanhóis, portugueses, austríacos, alemães e libaneses (GOUVÊA, 2004). De acordo com o autor, havia o interesse do desenvolvimento da rizicultura na colônia Francisco Salles, no espaço rural municipal, o que motivou, inclusive, a importação de uma máquina beneficiadora italiana. Mas, com o passar do tempo, os imigrantes passaram a se especializar nas atividades comerciais e industriais, que adquiriram certa importância no cenário local. O Sul de Minas apresentou rápido crescimento populacional no período entre 1872 e 1920, quando a população passou de 260 mil habitantes para cerca de um milhão (SAES & AVELINO, 2012), e isto é resultado da expansão econômica regional, da melhoria do sistema de transportes, e a consequente atração de imigrantes procedentes de países europeus, e de migrantes de outras regiões do estado e do país.

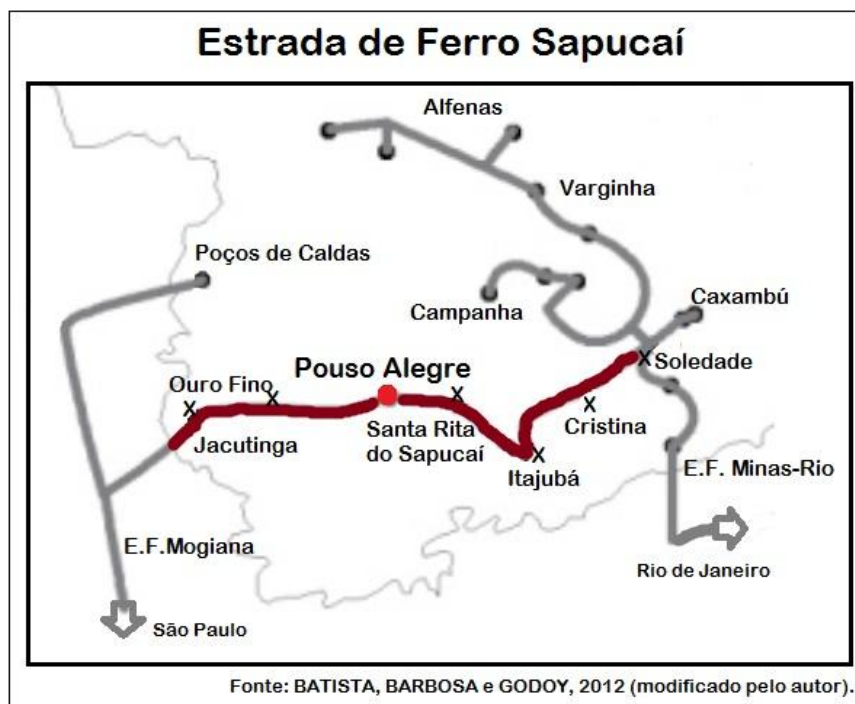
Com a expansão da cafeicultura no Sul de Minas, entre as décadas de 1870 e 1880, Pouso Alegre, mesmo não sendo grande produtora de café como outras localidades da região, se beneficiou de sua posição geográfica, pois estava no caminho das rotas comerciais que ligavam Vila Rica (atual Ouro Preto, e neste momento a capital provincial) e São Paulo (SAES & AVELINO, 2012).

No Brasil, e em especial na região Sudeste, as ferrovias contribuíram efetivamente para a organização espacial do território, e neste contexto histórico a região do Sul de Minas se interagia com os mercados do Rio de Janeiro e de São Paulo, como importante fornecedora

de produtos agropecuários e semi-industrializados. No final do século XIX e início do século XX, o café era o principal artigo de exportação brasileiro, e o Sul de Minas apresentava considerável importância no cenário produtivo nacional (FREDERICO, 2009). Porém, além de café, diversos outros produtos eram escoados a partir das estações sulmineiras, como fumo, carnes, cereais e açúcar, ademais, as linhas férreas favoreceram o desenvolvimento do turismo nas estâncias hidrominerais da região, como Caxambu e Poços de Caldas (SILVA, 2012).

Nas proximidades dos terminais ferroviários se localizavam as atividades voltadas ao “mundo exterior”, e, com isso, as ferrovias apresentavam significativa importância para as relações interurbanas e inter-regionais. No contexto brasileiro as ferrovias contribuíram inicialmente para facilitar a exportação de gêneros agropecuários e minerais, e para a formação e o crescimento de cidades por onde elas passavam (CORRÊA, 1997). A implantação da Estrada de Ferro Sapucaí, já no final do século XIX, favoreceu o escoamento da produção local/regional e a circulação de pessoas. Esta ferrovia ligava a Estrada de Ferro Minas-Rio ao limite das províncias de Minas Gerais e São Paulo, onde a mesma se conectava com a Estrada de Ferro Mogiana (Mapa 6). As linhas foram construídas em trechos, que foram sendo inaugurados ao longo da década de 1890, sendo a estação de Pouso Alegre inaugurada em 1895 (CASTILHO, 2012; SILVA, 2012), o que promoveu novos meios para a circulação entre a cidade e outras localidades regionais e nacionais.

Mapa 6 – Trajeto da Estrada de Ferro Sapucaí no ano de 1898, e a posição de Pouso Alegre em relação a outras estações e linhas.



Fonte: BATISTA, BARBOSA & GODOY (2012), modificado pelo autor.

Mesmo com um reduzido contingente populacional, de aproximadamente 2600 habitantes (OLIVEIRA, 1900), a cidade de Pouso Alegre apresentava certos progressos no final do século XIX. O espaço público e o viver urbano se modificaram por intermédio da implantação do mercado municipal, da adequação de praças e ruas, que já contavam com iluminação pública (primeiro a querosene, e elétrica a partir de 1907), e da estação ferroviária com trens interligando a cidade com outras regiões de Minas Gerais e do Brasil. Com relação ao mercado municipal, logo após a sua inauguração, em 1893, este era um espaço voltado ao comércio, que ocorria apenas aos domingos, e atraía os consumidores citadinos e os produtores rurais, que comercializavam os seus excedentes agropecuários. Todavia, além da função mercantil, este era um local para as práticas socioculturais e recreativas, que ocorriam em seu interior, mas também em sua área externa (ANDRADE & VALE 2012).

Em um país eminentemente católico, como o Brasil do final do século XIX, a criação da Diocese, em 1900²², foi considerada, de acordo com as palavras de Gouvêa (2004, p. 72), “um fator de fundamental importância para o progresso de Pouso Alegre e o desenvolvimento de toda a região sulmineira”. Desmembrada de Mariana e de São Paulo, a implantação da diocese de Pouso Alegre favoreceu a influência da cidade em âmbito regional, mas também contribuiu para dar novas feições a paisagem urbana, através das construções de edificações com funções religiosas, como escolas, palácio episcopal, santuário, igrejas, capelas e monumentos, que se deram nas primeiras décadas do século XX (figura 4).

Em decorrência deste processo, Sampaio (2009) salientou a significativa influência da Igreja no viver urbano e na configuração da cidade de Pouso Alegre na primeira metade do século XX, onde, além de exercer considerável relevância na paisagem urbana, a instituição tinha notória influência sobre as mudanças culturais que incidiam no local neste descrito período, e que resultou em variados conflitos entre as novas tecnologias e formas de entretenimento, como a música e o cinema, e os preceitos dogmáticos da Igreja. É válido mencionar, também, que atualmente a população que se declara como “católica apostólica romana” é proporcionalmente maior em Pouso Alegre que as médias nacional e estadual (FERNANDES, 2011), aspecto este que também demonstra a influência histórica da Igreja no contexto local, através de suas variadas organizações, sendo que a diocese foi elevada a categoria de arquidiocese em 1962.

²² Decreto Consistorial *Regio latissime patens*, do Papa Leão XIII.

Figura 4 – Monumento de motivação religiosa na Praça Senador José Bento, no ano de 1905.



Fonte: Arquivo do Museu Municipal Tuany Toledo.

Ao se visualizar a figura 4, fica evidente a presença de algumas construções de maior expressividade ao redor da praça, que já se configurava como o centro da cidade de Pouso Alegre. Em primeiro plano é possível verificar o monumento em homenagem à Nossa Senhora da Conceição, erguido no ano de 1904, a frente da igreja matriz. A esquerda deste se faz presente o sobrado que pertenceu ao senador José Bento.

Ao fundo é possível observar a “Rua do Imperador”, e no trecho onde a mesma se estreitava, o prédio onde funcionava um hotel. Ao transpassá-lo, atingia o largo da cadeia, e se acessava a estação ferroviária. A Rua do Imperador era considerada a principal via de Pouso Alegre no início do século XX, todavia sua representatividade neste período não se dava somente por sua importância comercial, mas também por interligar a estação ferroviária e a igreja matriz. Esta via, que a partir de 1916 passou a ser denominada como “Avenida Doutor Lisboa”, passou por sucessivas transformações no transcorrer do século XX, seja para fins estéticos ou para favorecer a circulação de pessoas e de veículos, e isto contribuiu para a sua valorização como espaço para as práticas econômicas e socioculturais até os dias atuais.

Seguindo a tendência dos principais centros urbanos brasileiros no período, o conjunto arquitetônico do centro da cidade de Pouso Alegre apresentou considerável influência dos estilos neoclássico e eclético, no decorrer das primeiras décadas do século XX, em especial pela participação do arquiteto paulista Mario Gissoni, que projetou edificações como o

palácio episcopal (1922), o fórum Orvieto Butti, inaugurado em 1923, na esquina da Praça Senador José Bento com a Avenida Doutor Lisboa, e a Escola Normal Santa Dorothéa (1926).

Somando a estas construções, foram inaugurados, nas primeiras décadas do século XX, outras edificações com consideráveis relevâncias para a paisagem e o cotidiano dos moradores da cidade de Pouso Alegre da época, como o Santuário Coração de Maria (1905), o hospital São Vicente de Paula (1906), o grupo escolar Monsenhor José Paulino (1912), o cine Íris (1914), a escola de Farmácia e Odontologia (1915)²³, o quartel do Oitavo Regimento De Artilharia Montada do Exército (1918)²⁴, o orfanato Nossa Senhora de Lourdes e a capela anexa ao hospital São Vicente de Paulo (1920), o hospital regional (1921) e o Clube Literário e Recreativo de Pouso Alegre (1923).

As figuras 5, 6 e 7 demonstram algumas destas edificações, que estão localizadas na área central da cidade.

Figura 5 – Praça Senador José Bento e o fórum municipal de Pouso Alegre (esquerda da foto), no final da década de 20.

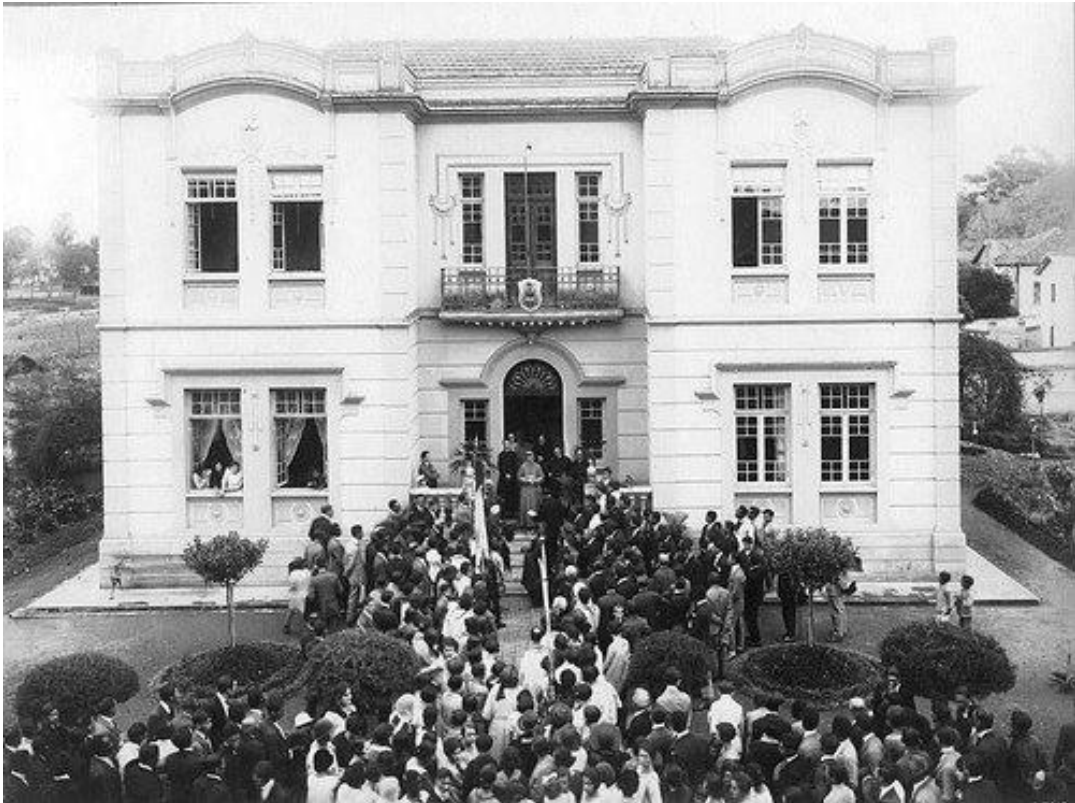


Fonte: Arquivo do Museu Municipal Tuany Toledo.

²³ A Escola de Farmácia e Odontologia funcionou entre o período de 1914 e 1931. Quando do seu fechamento, a edificação passou a contar com o curso de Veterinária, que durou até 1937 (GOUVÊA, 2004).

²⁴ De acordo com Gouvêa (2004), o Oitavo Regimento de Artilharia Montada foi implantado em 19/3/1918, em local às margens da linha férrea, onde anteriormente existiam instituições educacionais mantidas pela Igreja Católica, que após a desapropriação passaram a funcionar em outros locais. O comando interino foi exercido pelo tenente-coronel Marcos Pradel de Azambuja.

Figura 6 – Inauguração do palácio episcopal, no ano de 1922.



Fonte: Arquivo pessoal de Ana Eugênia Nunes de Andrade.

Figura 7 – Escola Normal Santa Dorothéa, no final da década de 20.



Fonte: Arquivo pessoal de Ana Eugênia Nunes de Andrade.

Pouso Alegre, no final da década de dez, contava com 7000 habitantes em sua área urbana (CAPRI, 1918), o que representava um considerável acréscimo se comparados aos 2600 da virada do século. O comércio na cidade se tornava progressivamente mais diversificado, e a população já absorvia determinadas modernidades, a exemplo do cine Íris, da ligação ferroviária com outros centros urbanos, e da existência de sistemas de energia elétrica e de abastecimento de água.

Capri (1918) salientou que neste período a população local tinha costumes nobres, era afável e hospitaleira, e que a cidade era notável pelo sentimento moral e religioso de seus habitantes. Com relação a paisagem urbana, o mesmo autor descreveu que a cidade possuía belas praças, avenidas e ruas bem alinhadas largas e retas, com parques, jardins e suntuosos edifícios públicos e privados, e que, passava por melhoramentos, e, assim, encantava aos visitantes. Este foi um período em que a região Sul de Minas apresentou consideráveis mudanças socioculturais e econômicas²⁵, o que refletiu na morfologia de suas cidades, dentre elas Pouso Alegre.

A configuração das cidades brasileiras, nas primeiras décadas do século XX, refletia o que fora descrito por Le Goff (1998) sobre a Idade Média, Rama (1985) acerca das cidades coloniais da América espanhola, e Willians (2011) sobre a Inglaterra pós-industrial. Na área central, as construções suntuosas, as residências das famílias abastadas, os templos religiosos, as instituições de poder, como o fórum, a prefeitura e a câmara, os espaços reservados para as práticas artísticas, e o comércio refinado.

De acordo com Soja (1993), na passagem do século XIX para o XX, havia um profundo interesse pelo “arranjo espacial”, e este tinha como preceito os ideais de modernidade vigentes na época. Em Pouso Alegre, mesmo que em intensidade menos acentuada que nas cidades maiores e mais desenvolvidas do Brasil, como São Paulo e Rio de Janeiro, tal configuração já se fazia presente, e, gradativamente, as construções “modernas” iam avançando sobre as mais antigas, conforme pode ser verificado na figura 8.

²⁵ No contexto regional sulmineiro, outras localidades apresentavam, neste período histórico, considerável progresso econômico, e que refletiam em suas paisagens urbanas, seja devido a implantação de parques e balneários nas estâncias hidrominerais, como Poços de Caldas e Caxambu (MAGALHÃES, 2012) ou de indústrias e faculdades, a exemplo de Itajubá (GUIMARÃES, 1987). Em um contexto mundial onde a Primeira Guerra arruinou com as economias de diversos países, refletindo na produção cafeeira na região e no Brasil, o Sul de Minas possuía considerável favorecimento por ter tido dois presidentes da república neste contexto histórico, Delfim Moreira e Wenceslau Braz, representantes de Minas Gerais no período conhecido como “república do café com leite”, onde membros das oligarquias mineiras e paulistas se revezavam na presidência.

Figura 8 – Aspecto da Praça Senador José Bento, no final da década de 20.



Fonte: Arquivo pessoal de Ana Eugênia Nunes de Andrade.

Na figura 8 é possível perceber as transformações que ocorreram em Pouso Alegre, nas primeiras décadas do século XX, que incluíam mudanças socioespaciais, e também ideológicas e paisagísticas. Nesta imagem se percebe, em seu centro, o fórum, edificação inaugurada em 1923 em estilo eclético, e projetada dentro dos preceitos arquitetônicos da *Belle Epoque*. À esquerda está o Clube Literário e Recreativo de Pouso Alegre, onde é notória a influência europeia, devido a inclinação do telhado e os afrescos existentes em sua fachada. Entre estas há edificações mais modestas, que apresentam nítidas influências do estilo colonial português/brasileiro. Interagindo esta imagem com as figuras 6 e 7, onde são ilustrados o palácio episcopal e a escola Santa Dorothéa, nota-se o maior interesse pelas formas europeizadas nas principais construções erguidas em Pouso Alegre no início do século XX. Assim, mesmo que em um ritmo menos intenso que nas cidades maiores, onde as transformações econômicas, socioculturais, políticas e paisagísticas se sucederam com maior rapidez, começava a se formar a “Pouso Alegre da *Belle Epoque*”, mas, claro, apenas nas áreas mais valorizadas do centro da cidade.

Em Pouso Alegre a circulação intraurbana ainda era majoritariamente realizada a partir de veículos de tração animal e/ou a pé, sendo que a maior parte das vias ao menos era calçada. Segundo Lefebvre (1978), os transportes “de massa” definiram novos espaços sociais, se comparado às limitações espaciais dos “espaços dos pedestres”. Com menos de dez mil habitantes em sua área urbana, Pouso Alegre ainda era uma cidade pouco extensa, e, em decorrência disto, os espaços ocupados pelas elites, sejam através das residências ou das

instituições de poder, nas primeiras décadas do século XX, não eram geograficamente distantes das áreas onde habitavam as populações de menor rendimento (figura 9).

Figura 9 – Vista parcial da cidade de Pouso Alegre, na década de 20.



Fonte: Arquivo do Museu Municipal Tuany Toledo.

Tendo como parâmetro a figura 9, é perceptível a pequena extensão territorial de Pouso Alegre na década de 20. O local de onde a imagem foi tirada, o “morro das Cruzes”, e que aparece em primeiro plano, não está distante da igreja matriz e da Praça Senador José Bento, que se encontram à direita da imagem. A distância geográfica entre os locais não atinge um quilômetro, porém, a distância socioeconômica e de *status* é significativa, conforme é atestado pelas residências do “periférico” e depreciado Morro das Cruzes, em contraste com as edificações suntuosas da área central.

O memorialista Octávio Gouvêa (2004) assim descreveu o bairro: o morro das Cruzes é um dos bairros mais pitorescos de Pouso Alegre. No passado o bairro tinha ares místicos, devido as cruzes que existiam no alto do morro, e também pela existência de um cemitério que foi desativado em 1917 e atraía os “aventureiros”. Porém, o autor também associou assim o local: “no alto do morro espalhavam-se os casebres, moradias de gente pobre, de escravos e desordeiros” (GOUVÊA, 2004, p.157).

É pertinente destacar, no discurso do autor, duas questões. Primeiramente, da mesma forma como ocorre com outras obras memorialísticas, realizadas por distintos autores, sobre

diferentes locais, fica nítida a exaltação das elites locais, através de seus atos e de suas construções, em detrimento do pobre, recorrentemente associado a desordem, a promiscuidade e a grupos marginalizados; também, é pertinente destacar que a contradição entre “ordem” e “desordem” comumente é associada na relação entre centro e periferia na realidade brasileira, seja no início do século XX, inspirado pelos ideais republicanos, marcados pelo positivismo, ou pelos valores e discursos dos dias atuais, onde as favelas, os centros deteriorados e as periferias urbanas constantemente são evidenciadas como locais de “desordem”, em contraste com a organização espacial presente nos espaços mais valorizados.

Em um país em transformação, onde o positivismo dos ideais republicanos se faziam presentes, o Rio de Janeiro com as reformas urbanas de Pereira Passos, a Manaus do auge do ciclo da borracha, a crescente São Paulo industrial, a recém-implantada Belo Horizonte²⁶, ou mesmo a pequena e provinciana cidade de Pouso Alegre, deveriam, ao menos em sua área central e valorizada, ser concebida dentro dos ideais de ordem e de progresso. Às populações marginalizadas restavam os locais menos atrativos, e preferencialmente que “não aparecessem nos cartões postais”, afinal, neste momento histórico, o Brasil tinha de desenvolver, crescer, e romper com as amarras do passado, o que colaborou efetivamente para consolidar um processo de urbanização marcado pelas intensas desigualdades socioespaciais, em territórios delimitados pelo poder aquisitivo de seus usuários.

A respeito da lógica do progresso, da ordem e da higiene, há diversos trabalhos científicos que retratam as cidades brasileiras do início do século XX (SOUZA, 2002; YÁZIGI, 2003; OLIVEIRA, 2008; SAAD, 2011). Neles ficam nítidos que tais melhorias nas condições de vida não eram para todos, e que a paisagem valorizada e “bela” também não era compartilhada, ao menos nas áreas residenciais, já que os pobres poderiam desenvolver atividades laborais nas áreas centrais, mas não poderiam exercer “ameaças” às elites locais. Isto fica evidenciado, inclusive, em notícias dos jornais de Pouso Alegre da década de vinte, onde os andarilhos e mendigos eram frequentemente acusados de portadores de moléstias contagiosas, e que estes necessariamente deveriam ser excluídos do contato com os segmentos mais nobres e “limpos” da sociedade. As soluções propostas eram: aos “fortes” que procurassem empregos, aos debilitados por enfermidades, que fossem deslocados para casas de caridade, asilos e hospitais; porém, o que não poderia ser permitido, de acordo com o

²⁶ Yázig (2003) descreveu as motivações da reforma urbana ocorrida no Rio de Janeiro do início do século XX, e as consequências à paisagem e as práticas socioespaciais locais; sobre Manaus, Oliveira (2008) elucidou as melhorias urbanas realizadas na cidade no auge do ciclo da borracha; Carpintero (2008) e Saad (2011) abordaram as dinâmicas socioespaciais no espaço paulistano das primeiras décadas do século XX. Acerca de Belo Horizonte, Cunha (2003) analisou os processos políticos e espaciais da implantação da capital mineira, onde as áreas planejadas foram concebidas de acordo com os preceitos das “cidades jardins”.

discurso da época, era a mendicância, o ócio dos pobres em plena área central da cidade (BARBOSA, 2012).

A título de considerações finais deste capítulo, é válido dialogar com alguns autores, para elucidar as lógicas de apropriação do espaço da cidade de Pouso Alegre no período que se estende entre meados do século XIX e o final dos anos vinte do século passado. Como referido por Le Goff (1998) e Raymond Williams (2011) acerca da situação europeia, por Galeano (1980) e Holanda (1995) sobre a América Latina, há uma lógica que permeou os processos de implantação e crescimento dos centros urbanos, onde a elite se apodera dos melhores locais, utiliza de seus mecanismos de imposição de poder (simbólicos e/ou físicos) e molda paisagisticamente a cidade, ou parte dela, tendo como parâmetros os seus valores. Desta maneira, se a Paris da *Belle Epoque* representava a modernidade no final do século XIX, as cidades brasileiras deveriam seguir estes preceitos, conforme afirmou Yázigi (2003). Pouso Alegre, mesmo sendo uma pequena cidade, do interior de um país subdesenvolvido, deveria se ao menos quisesse parecer progressista, seguir estas tendências, e, devido a isso, suas construções mais suntuosas passaram a apresentar nítidas influências da *Belle Epoque*.

De acordo com Abreu (1998), a história dos lugares é resultado de ações diversas, em certos momentos, que ocorrem em determinados locais, e as heranças materiais e socioespaciais destas ações se consolidam na paisagem e na organização do espaço de uma cidade. No processo histórico de urbanização das últimas décadas do século XIX e do início XX foram concebidos locais que constituem referenciais simbólicos e espaciais da cidade, como a Praça Senador José Bento e a Avenida Doutor Lisboa, que nortearam o viver urbano em Pouso Alegre a partir de então. Tal situação evidencia, segundo Certeau (1998), a constituição dos espaços como lugares praticados, em que uma via, definida por ações urbanísticas, é transformada em espaços pelos pedestres, por seus usuários, que demarcam locais a partir de suas vivências cotidianas; e, sejam por ações políticas, econômicas e socioculturais, estas áreas passam por transformações em suas formas, funções e significações, refletindo as próprias mudanças que ocorrem no tempo e no espaço de uma cidade.

3 – O desenvolvimento e a modernidade como discursos

No Brasil, durante a primeira parte do século XX, era expressivo o interesse por parte dos governantes e das elites locais em transmitir uma imagem de modernidade dos lugares, mesmo que, segundo Yázigi (2003, p.63), fosse “preciso por abaixo sinais provincianos, supostamente incompatíveis com a nova imagem que se pretendia no país”, e, neste caso, a substituição do “antigo” pelo novo, era concebida como uma ruptura com o passado, e a inserção na aclamada modernidade (ABREU, 1998). E tais reflexos, mesmo que em intensidade menor do que ocorria em São Paulo e no Rio de Janeiro, também influenciaram nas cidades do interior brasileiro, como Pouso Alegre. Ishimura (2008), Sampaio (2009) e Vale & Andrade (2011) foram autores que evidenciaram as mudanças que ocorreram em Pouso Alegre, no período entre as décadas de 20 e 40, no intuito de embelezar a cidade, de acordo com os preceitos de modernidade e desenvolvimento presentes naquela época.

Neste contexto, a Igreja Católica procurava, por meio de mecanismos distintos, se reafirmar como força hegemônica, diante das transformações que ocorriam no espaço urbano e no cotidiano dos moradores de Pouso Alegre, o que resultou em conflitos com outros agentes sociais que atuavam na cidade (SAMPAIO, 2009). Porém, se a Igreja possuía fortes influências no viver urbano de Pouso Alegre neste período, é fundamental destacar, também, que tais ações frequentemente se davam através da interação com a elite e o poder público local, que, conforme é evidenciado em notícias dos jornais da época, apresentava maior interesse pelo discurso do progresso, do que necessariamente criou mecanismos para que este objetivo realmente fosse alcançado, e, especialmente, difundido para a totalidade de seus moradores.

Segundo Corrêa (2011, p.63), “a produção do espaço é consequência da ação de agentes sociais concretos, históricos, que são dotados de estratégias e práticas espaciais próprias”, o que resulta em significativos conflitos no uso e ocupação do espaço urbano. Assim, mesmo sendo uma pequena cidade (figura 10), Pouso Alegre deveria apresentar uma fisionomia mais cosmopolita, em especial em sua área central, onde as praças, vias e construções passariam por consideráveis mudanças. Todavia, é de se ressaltar que a urbanização se consolidava mais pelos discursos públicos e das elites locais, do que necessariamente era manifestada pelos hábitos e práticas econômicas de seus moradores, conforme será elucidado no decorrer deste capítulo.

Figura 10 – Vista aérea da cidade de Pouso Alegre na década de 30.



Legenda da Foto: 1 – Rua Comendador José Garcia, 2 – Estrada Rural, 3 – Avenida Doutor Lisboa, 4 – Praça João Pinheiro, 5 – Estrada de Ferro Sapucaí, 6 – Mercado Municipal.

Fonte: Arquivo do Museu Municipal Tuany Toledo.

A figura 10 permite compreender o espaço urbano de Pouso Alegre, na década de 30. Os locais destacados na foto possuem significativa importância nas transformações que se sucederam na cidade a partir de então. Desta forma, se torna necessária a explicação do contexto destas áreas no período retratado.

O ponto 1 é a Rua Comendador José Garcia, onde na década de 30 havia consideráveis espaços vazios ou com baixa densidade de construções. De acordo com Mello (2011), até a década de 40 a rua era predominantemente residencial, marcada por casas simples. O comércio, intenso nos dias atuais, ainda era incipiente.

A estrada rural marcada com “o ponto 2” ligava a cidade de Pouso Alegre com bairros rurais, como Cruz Alta e Algodão, e, a partir daí com as cidades de Estiva e Cambuí. Atualmente constitui uma das principais vias da cidade de Pouso Alegre, por fazer a ligação entre o centro e a rodovia Fernão Dias, todavia, até a década de sessenta ela apresentava uma fisionomia eminentemente rural.

A avenida no centro da foto (ponto 3) é a Doutor Lisboa. Pelo fato de interligar a igreja matriz e a estação ferroviária, esta via passa por consideráveis transformações a partir da década de 30, no intuito de atender aos preceitos de modernidade vigentes em cada período.

O ponto 4 é a praça João Pinheiro (antigo largo do Rosário), importante área para práticas contemplativas, recreacionais e de encontros sociais desde a sua efetiva implantação, em 1908. Ishimura (2008) elucidou que o local passou por diversas intervenções nas décadas de 30 e 40. Neste período a praça recebeu um “dispensário”, que provia tratamento médico às crianças, mas também um parque infantil, tendência esta recorrente em outras cidades. Após este período, conforme será retratada posteriormente nesta pesquisa, a praça passou por sucessivas mudanças em seus usos e em suas feições.

A linha da estrada de ferro, marcada com o ponto 5, era o limite sul da cidade e representava a principal forma de ligação entre Pouso Alegre e outros centros urbanos regionais e nacional. Neste período as áreas lindeiras a linha eram consideradas desvalorizadas para as funções residenciais e comerciais em Pouso Alegre, aspecto este que passa por significativas mudanças com a desativação da ferrovia e a retirada dos trilhos.

O mercado municipal (ponto 6), está localizado no trajeto entre a igreja matriz e o santuário, no que será denominado, posteriormente, como avenida Duque de Caxias. Com importante função comercial, mas também de encontro social, o mercado e seu entorno passaram por sucessivas transformações em seus usos e formas. Neste período, no entorno do mercado havia carros de bois, charretes e animais, que serviam para fazer o transporte entre a cidade e os bairros rurais do entorno (GREGÓRIO, 2012).

Atualmente, de acordo com as referências dos moradores de Pouso Alegre, excetuando a Avenida Prefeito Olavo Gomes de Oliveira (ponto 2 da foto), todo este contexto espacial é descrito como “área central”, e tal atribuição também é dada pelo Zoneamento Urbano Municipal, contido no Plano Diretor (PMPA, 2008).

A população urbana de Pouso Alegre atingiria, em 1940, 11.582 habitantes (IBGE: Censo Demográfico), e assim, como é possível perceber na imagem (figura 10), havia consideráveis áreas vazias ou com pequena densidade de construções. É importante ressaltar que o setor situado a leste da Avenida Doutor Lisboa, no período retratado, apresentava menor urbanização que o setor oeste, onde estavam localizados o Santuário Coração de Maria, a Praça João Pinheiro, a escola Santa Dorothéa e o palácio episcopal. Neste momento histórico este setor da cidade apresentava as construções mais suntuosas, e, por consequência atraía os moradores com maior poder aquisitivo; já no setor leste, estavam instalados os hospitais, o cemitério e foi o local onde a cadeia foi implantada, após o processo de renovação urbana que incidiu sobre a Avenida Doutor Lisboa, na década de 30.

No intuito de promover mudanças paisagísticas e propiciar aos munícipes e visitantes, um ambiente mais moderno e aprazível, o prefeito municipal de Pouso Alegre, em 1931,

propôs a reestruturação da Avenida Doutor Lisboa. Para tanto, havia a necessidade da demolição da cadeia pública, vista como uma construção “estranha ao local” pelos órgãos públicos e jornais da época (SAMPAIO, 2009; VALE & ANDRADE, 2011). A figura 11 demonstra o prédio da antiga cadeia, no centro de Pouso Alegre.

Figura 11 – Fachada e o largo da antiga cadeia no final da década de 20.



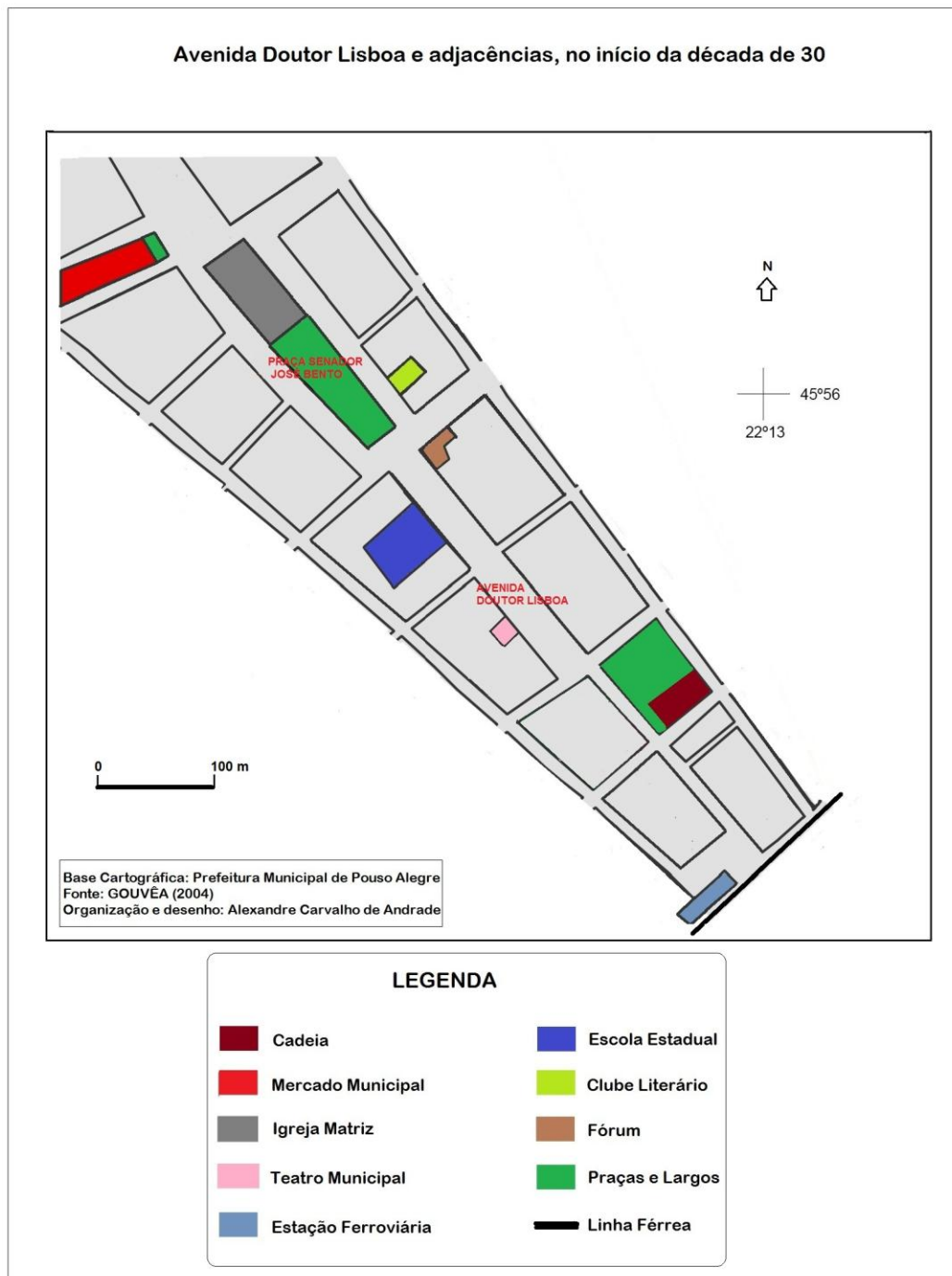
Fonte: Arquivo do Museu Municipal Tuany Toledo.

Tomando como base a figura 11, se pode perceber que o prédio da antiga cadeia pública de Pouso Alegre apresentava evidente influência do estilo colonial português, o que era reflexo do período de sua construção, na década de 1870. Em sua frente e na lateral havia um espaço ajardinado, denominado de “Largo da Cadeia”, e observando as edificações do entorno é perceptível a harmonia existente entre os seus estilos arquitetônicos, já que a maior parte destas construções também possuía notável inspiração do colonial português. Portanto, a princípio este era um logradouro que apresentava certo interesse paisagístico, tendo em vista a imponência do prédio da cadeia, a existência de uma área ajardinada em seu entorno, e a relação destas com as construções a sua volta. Porém, se as formas eram agradáveis, a função e em especial a localização geográfica favoreceriam a sua demolição.

O trabalho de Vale & Andrade (2011) tem o sugestivo título de “Cadeia pública de Pouso Alegre: uma pedra no caminho do progresso republicano” e nele é demonstrado como os jornais e os órgãos públicos da cidade exigiam a transferência da cadeia e a remodelação da principal avenida de Pouso Alegre. É importante perceber, através dos discursos da época,

que naquele espaço havia dois problemas: a sua função, afinal na cadeia estavam os “marginais” e os “delinquentes” na visão da mídia do período; e a sua localização, na Avenida Doutor Lisboa, no trajeto entre a estação ferroviária, local de chegada dos viajantes à cidade, e a igreja matriz, ponto de referência em uma cidade com significativa influência da Igreja católica (mapa 7).

Mapa 7 – Avenida Doutor Lisboa, início da década de 30.



Fonte: GOUVÊA (2004); organização e desenho do autor.

Tanto a Igreja quanto o poder público tinham uma imagem negativa do Largo da Cadeia, pois era um local onde algumas pessoas se reuniam para beber e jogar “conversa fora”, e alegavam que isto não era favorável para a imagem da cidade aos que chegassem vindos da estação ferroviária. É interessante mencionar que no largo havia a prática de “jogos de azar”, em especial o jogo “do bicho”, mas que mesmo após a demolição do logradouro a prática continuou a existir na cidade, o que gerou protestos por parte da Igreja e de setores da população local (SAMPAIO, 2009).

Com a demolição da cadeia e do largo, o poder público municipal finalmente pode reestruturar a Avenida Doutor Lisboa, e torná-la “moderna e atraente”, seguindo os preceitos desenvolvidos por Haussmann na Paris do século XIX, e em São Paulo e no Rio de Janeiro do início do século XX. E a importante via passou a ter a concepção de *boulevard*, sendo um espaço de notória valorização financeira no centro de Pouso Alegre, o que foi reforçada pela venda dos terrenos da antiga cadeia, onde, em decorrência das imposições às novas construções, foram adquiridos pelas pessoas com maior poder aquisitivo (SAMPAIO, 2009). No decorrer da década de 30, a Avenida Doutor Lisboa passou por um processo de renovação, que trouxe consideráveis transformações em sua paisagem (figuras 12 e 13).

Figura 12 – Avenida Doutor Lisboa, no início da década de 30.



Fonte: Arquivo do Museu Municipal Tuany Toledo.

Figura 13 – Avenida Doutor Lisboa, no final da década de 30.



Fonte: Arquivo do Museu Municipal Tuany Toledo.

As figuras 12 e 13 ilustram as transformações paisagísticas que ocorreram na Avenida Doutor Lisboa, durante a década de trinta. Se observada a via no início do período, é perceptível a ausência de calçamento e de canteiro central, e a calçada mais estreita, além da presença de algumas edificações de inspiração colonial português, como as localizadas à direita da figura 12. No final da década de 30, a avenida, com calçadas largas, arborização padronizada e canteiro central, ganha contornos de *boulevard*, que é favorecida, ainda mais, com a substituição das luminárias, já na década de quarenta.

O processo de produção do espaço implica o entendimento das relações sociais, políticas, ideológicas, jurídicas e culturais, e envolve um modo de produzir, pensar e sentir (CARLOS, 2011). A área central de Pouso Alegre, em especial a Avenida Doutor Lisboa, reflete o contexto descrito pela autora, na medida em que múltiplos discursos incidiram sobre este espaço geográfico, sendo que cada agente social, com valores distintos e interesses comuns, interatuou para “clamar” pela demolição da cadeia e a readequação da avenida dentro dos preceitos considerados modernos e agradáveis para a sociedade da época. Yázigü (2003, p. 91) cita que a “renovação urbana se pratica sobre a demolição; a nova vida começa pelo edifício e pode se extravasar para o entorno”, fato este perceptível no espaço e período analisados.

A imprensa de Pouso Alegre, a partir da década de trinta, utilizava de frases diversas para enaltecer e clamar pelo progresso na cidade, como é o caso desta manchete: “Pouso Alegre, sua beleza, seu progresso, sua administração”, veiculada no jornal local “O Linguarudo”, em 1939 (ANDRADE *et al*, 2012). O título da matéria vem trazer algo que não necessariamente era verídico, pois Pouso Alegre, naquele momento, não possuía 12 mil moradores pelo censo de 1940, e estava distante de ser uma localidade eminentemente urbanizada, já que eram poucas as indústrias e considerável parcela da população dependia de práticas econômicas com baixos salários e capacitação profissional, algo recorrente em outras localidades do interior do Brasil na época; quanto à “beleza”, termo um tanto subjetivo, é importante mencionar que alguns logradouros públicos receberam melhorias no decorrer da década de 30, por meio do calçamento de vias, alargamento de calçadas e arborização, porém, através de fotos do período, e principalmente dos relatos de moradores, é fácil perceber que estas melhorias não foram para todos, mas sim se concentraram nas áreas nobres do centro da cidade. Por sua vez, as administrações públicas, no período das décadas de 30 e 40, focaram em obras de grande visibilidade, como a descrita renovação da Avenida Doutor Lisboa, o calçamento de ruas, a implantação da fonte luminosa da Praça Senador José Bento, a urbanização da Avenida Duque de Caxias, a implantação do parque infantil na Praça João Pinheiro, dentre outras (figuras 14 e 15).

Figura 14 – Avenida Duque de Caxias, área central de Pouso Alegre, que passou por consideráveis transformações em sua paisagem nas décadas de 30, 40 e 50.



Fonte: Arquivo do Museu Municipal Tuany Toledo.

Figura 15 – Fonte Luminosa da Praça Senador José Bento, na década de 40.



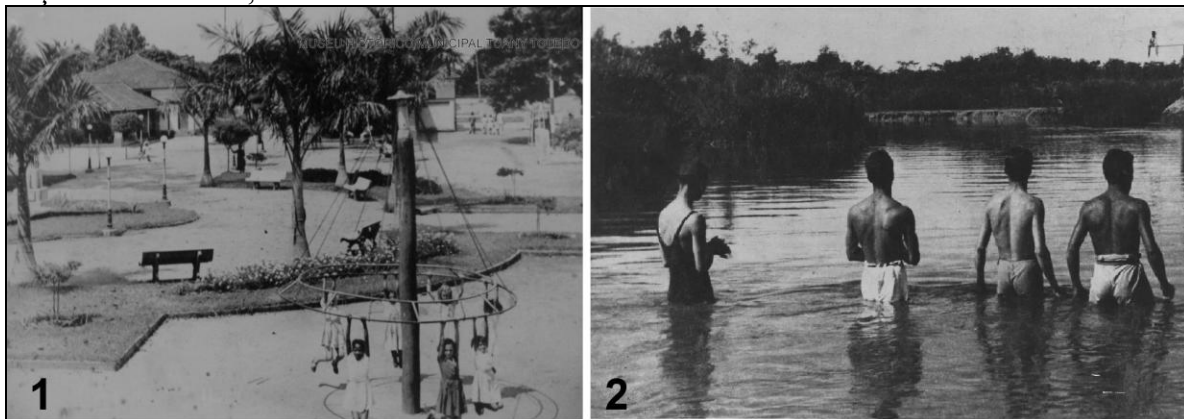
Fonte: Arquivo do Museu Municipal Tuany Toledo.

A Avenida Duque de Caxias interliga o mercado municipal ao Santuário Coração de Maria, e, além destes importantes logradouros, se conecta com outros locais de considerável relevância paisagística, simbólica e sociocultural de Pouso Alegre, a exemplos do palácio episcopal, a escola Santa Dorothéa, a Praça João Pinheiro, dentre outras. Estando no setor mais valorizado na cidade neste período histórico, esta via também recebeu melhoramentos como canteiro central com paisagismo, alargamento de calçadas, aterramento de cabos de energia e implantação de luminárias.

Segundo Santos (1997), frequentemente o próprio poder público colabora para o aumento das desigualdades socioespaciais, e para a separação entre as pessoas e os equipamentos dentro de uma cidade. Desta forma, segundo o autor, o poder público reproduz uma ação especulativa, mesmo que involuntariamente. No contexto de Pouso Alegre é perceptível que a maior parte destes melhoramentos está nas áreas mais valorizadas e centrais da cidade, como é o caso da Praça Senador José Bento, onde foi implantada a fonte luminosa, um símbolo de modernidade na época.

Em termos recreativos, contemplativos e recreacionais, a Praça João Pinheiro se apresentava como um espaço público com tais finalidades. O “Lava Cavallo”, às margens do rio Mandu, apesar de improvisado por seus usuários, também possuía funções semelhantes (figura 16).

Figura 16 – Espaços para práticas recreativas. 1 – Crianças no parque infantil, localizado na Praça João Pinheiro, no início da década de 40. 2 – O “Lava Cavalos” na década de 30.



Fonte: Arquivo do Museu Municipal Tuany Toledo.

O parque João Pinheiro foi um local que desde a primeira década do século XX passou por sucessivas transformações em suas formas e funções, tendo em vista os padrões de modernização e estética da época (ISHIMURA, 2008). O “Lava Cavalos” era um local aprazível, onde o rio Mandu tinha um curso meandrante e depositava areia branca às suas margens, e que no verão um considerável número de jovens, das mais diversas classes sociais, se divertia através de práticas desportivas, recreacionais e socioculturais. Este referido local constituía uma “praça de esportes improvisada”, pois os próprios usuários zelavam por sua conservação, apesar do local pertencer ao Exército, que vez ou outra proibía o acesso a população (GOUVÊA, 2004).

Esta dualidade entre dois locais, um implantado e modificado pelo poder público, e outro apropriado e organizado pelos moradores, demonstra o que Lefebvre (1978) classificou como apropriação e dominação da natureza. Enquanto no “Lava-Cavalos” houve um nítido processo de apropriação, e a população utilizava do recurso natural (o rio), sem transformá-lo efetivamente, na Praça João Pinheiro ocorreu um processo típico de dominação da natureza, onde a área sucessivamente foi sendo transformada, visando adequá-la a um espaço padronizado, típico da cidade racional. A dualidade no uso recreativo da natureza, em Pouso Alegre das décadas de 30 e 40, refletia a própria dualidade entre o urbano e o rural que coexistia em seu espaço municipal e mesmo cidadão. O modo de vida da população de Pouso Alegre se norteava entre práticas urbanas e rurais, e isto refletia nas atividades produtivas, mas também na paisagem e no cotidiano dos moradores e visitantes. As figuras 17 e 18 auxiliarão nesta descrição.

Figura 17 – “Árvore Grande”, em 1939.



Fonte: Arquivo do Museu Municipal Tuany Toledo.

Figura 18 – Carro de boi, no centro de Pouso Alegre, em meados da década de 30.



Fonte: Museu de Fotografia do Guia Pouso Alegre.

As figuras 17 e 18 mostram situações distintas que coexistiam no cenário municipal. No contexto da Árvore Grande, é demonstrada a presença de diversos veículos automotores e

um grupo de pessoas assentadas sob a copa de uma árvore da espécie Óleo de Copaíba; se trata de um grupo de franceses, ciceroneados por moradores de Pouso Alegre. A figura 18, por sua vez, demonstra o uso de “carros de bois” na área central da cidade. Como referido anteriormente, a década de 30 foi de considerável transformação paisagística e das funções de alguns de seus logradouros, apesar disso, ainda estava presente o transporte por tração animal no centro da cidade, neste caso nas proximidades da Praça Senador José Bento, o “coração do progresso” pousoalegrense. Porém, no mesmo período histórico, uma imponente copaíba, localizada a mais de 6 quilômetros da cidade, em um ambiente eminentemente rural, atraía a população abastada, fato este ilustrado pela quantidade de veículos, e um grupo de visitantes procedentes de um país desenvolvido.

Willians (2011) afirma que na medida em que a sociedade foi se urbanizando, a natureza e o rural passaram, gradativamente, a serem vistos como bucólicos e saudáveis para as práticas contemplativas e recreacionais. E isto fica evidente quando é analisada a figura 17, em que a sombra de uma frondosa árvore, na zona rural de uma pequena cidade, é apropriada para o descanso e o convívio social. Em contrapartida, no centro de Pouso Alegre, que era descrito na mídia local como “progressista e belo”, havia a utilização de veículos com tração animal, que serviam para trasladar produtos agropecuários dos espaços rurais para a cidade, mas também para o transporte de mercadorias em trajetos intraurbanos (GREGÓRIO, 2012).

Le Goff (1998) citou que no século XIX houve um processo de “desruralização” dos espaços e dos modos de vida das cidades europeias. No caso brasileiro, é importante ilustrar que, em 1940, a população urbana somava 12,8 milhões de pessoas, o que correspondia a 31% do total de moradores (BAENINGER, 2003), sendo, portanto, o Brasil, em sua maior parte, ainda eminentemente rural e de economia agrária.

No ano de 1940, de acordo com Ferrer *et al* (2012), havia em Pouso Alegre 60 automóveis, 45 caminhões, 810 veículos de tração animal e 30 de tração pessoal. As atividades econômicas predominantes eram estruturadas em 3.600 estabelecimentos rurais, e 80 indústrias, que produziam banha, laticínios, cola química, aguardente e polvilho, além de estabelecimentos comerciais e de prestação de serviços. O município de Pouso Alegre possuía 19.752 habitantes, sendo sua população urbana de 11.582, e a rural de 8.170 (IBGE: Censo Demográfico, 1940). Portanto, se for levado em conta que considerável parcela da população de Pouso Alegre residia, em 1940, no espaço rural, e que as suas principais indústrias estavam, com exceção da fabricação de colas químicas, inter-relacionadas com a produção agropecuária local e regional, é compreensível a presença da ruralidade no município, e o que

reflete em seu espaço urbano, mesmo que constantemente moldado de acordo com as lógicas da modernização vigentes na época.

Em Pouso Alegre, durante as décadas de 30 a 50, o modernismo advindo da urbanização estava mais presente nos discursos dos gestores públicos e da mídia local, do que propriamente fazia parte da paisagem e do cotidiano dos seus moradores. É pertinente mencionar, também, o eminente papel da Igreja Católica na organização do espaço e mesmo nas atividades de seus moradores, o que foi evidenciado por Sampaio (2009), e pode ser ilustrado a partir destes exemplos a seguir.

Em meados da década de 30, o Clube Literário e Recreativo de Pouso Alegre era o espaço frequentado pela elite local (médicos, comerciantes, militares, produtores rurais...). Devido às imposições financeiras, mas também étnicas, as populações de menores rendimentos financeiros e os negros recorriam ao Clube 28 de Setembro. Os bailes promovidos pelo “Literário” atraíam os católicos que frequentavam as missas, e isto gerou recorrentes protestos por parte da Igreja, em especial através do jornal “Semana Religiosa”, mantido pela instituição para difundir os ensinamentos cristãos e divulgar os eventos realizados pela Diocese, mas que também servia para criticar os frequentadores dos bailes, vistos como promíscuos e imorais. Nesta busca pela moral, a Igreja criticou também a presença dos militares, outro grupo com notável influência na sociedade pousoalegrense da época, por estes criarem um bloco para desfilarem no carnaval de 1939 (SAMPAIO, 2009).

Também na década de 30, uma tradicional loja da cidade decidiu por instalar um alto-falante, na esquina da Rua Comendador José Garcia com a Praça Senador José Bento, isto é, no centro da cidade, em frente à igreja matriz. Refletindo a modernidade advinda do mercado fonográfico, o equipamento sonoro transmitia programas humorísticos, músicas e anúncios publicitários. Temendo a perda de sua influência, em um espaço notoriamente dominado pela Igreja desde a fundação da povoação, por intermédio do jornal “Semana Religiosa” foram realizados diversos protestos por parte da instituição religiosa, porque o alto-falante atraía muitas pessoas e o som prejudicava as missas (SAMPAIO, 2009). O método escolhido pela Igreja Católica, primeiramente, foi comprar horários do “alto-falante” para propagar a sua programação, e posteriormente, juntamente com os militares, fundar a primeira rádio de Pouso Alegre, que inicialmente propagava a defesa e os ensinamentos da fé católica, e depois também passou a apoiar o governo de Getúlio Vargas (presidente da república) e de Benedito Valadares (governador estadual).

A relação entre o poder público local e os governos estadual e federal apresentou considerável fortalecimento no final da década de trinta, o que motivou a troca do nome da

principal avenida da cidade, de Doutor Lisboa para Governador Valadares, e a implantação da Praça Getúlio Vargas, localizada atrás da igreja matriz, em comemoração ao primeiro aniversário do Estado Novo (Jornal “O Município”, 1938). Dez anos depois, a avenida volta a ter a denominação original, e a praça passa a ser denominada como Doutor Coutinho (Jornal “A Cidade”, 1948).

Na passagem da década de 30 para a de 40, a Igreja e o poder público utilizam constantemente da figura de Getúlio Vargas para simbolizarem seus domínios comuns, no sentido de dominar e controlar a população. O jornal “Semana Religiosa” frequentemente elogiava as celebrações cívicas do poder público, e ambos lutavam contra a “ameaça comunista”. Como o município recebia certos investimentos industriais, em especial da Reynard, empresa que produzia colas e resinas, e como isto fortalecia os interesses desenvolvimentistas da administração pública, a Igreja passou a se interagir com os órgãos oficiais nas diretrizes da “União Operária”, onde se procurava diferenciar o “cristo operário” dos “sanguinários comunistas”, enfatizando que a igualdade propagada por Cristo e pela Igreja era resultado da fé e da união. Neste contexto, Igreja, militares, políticos e empresários locais desenvolveram estratégias que almejavam controlar a população, e evitar focos de descontentamentos que pudessem abalar a estrutura social local da época (SAMPAIO, 2009).

Bachelard (1998) elucida a casa como origem da vida humana, como local de proteção e de sonhos. O autor ilustra, a partir de várias evidências, e relacionando com os ambientes de uma casa, como o lar é um espaço de intimidade e que transmite “bem-estar”. Pois bem, em Pouso Alegre, em meados da década de 30, a Igreja, juntamente com o poder público, alguns militares, e com o apoio de membros da elite financeira da cidade, construiu a Vila Dom Nery, composta por 26 residências. As casas foram ocupadas por famílias pobres, e seus moradores tinham como obrigação rezar todos os dias pelo doador do imóvel (GOUVÊA, 2004; SAMPAIO, 2009; FERRER *et al*, 2012).

Conforme fora descrito, no decorrer das primeiras décadas do século XX, a Igreja Católica, motivada por Pouso Alegre ser sede da Diocese, implantou diversas edificações suntuosas no espaço urbano local. Situadas em espaços estratégicos do centro da cidade, em especial a oeste da Praça Senador José Bento, estas edificações apresentavam consideráveis influências na paisagem urbana, mas também constituíam evidentes símbolos de poder. Com a implantação de um batalhão do Exército, que também se apropriou de uma área situada a oeste do centro, e antes pertencente a Igreja, ficou clara a presença destas duas instituições na partilha do espaço urbano mais valorizado da cidade até a década de 40.

O poder público, atuando através da coalizão com as forças eminentes na cidade, ou seja, os religiosos, os militares e a elite financeira, promoveu a modernização dos espaços públicos de Pouso Alegre, de forma que estes grupos fossem necessariamente beneficiados, inclusive pela apropriação destes locais em cerimônias (figura 19).

Figura 19 – Celebração de cunho religioso na Avenida Doutor Lisboa, centro de Pouso Alegre, na passagem da década de 30 para a de 40.



Fonte: Arquivo do Museu Municipal Tuany Toledo.

Na figura 19, se pode perceber o espaço valorizado pelo poder público, e a instituição com considerável influência na sociedade e na paisagem local da época. Esta situação, de acordo com Carlos (1994, p. 68), reflete que:

A cidade, enquanto produto histórico e social tem relações com a sociedade em seu conjunto, com seus elementos constitutivos e com sua história. Portanto, ela vai se transformando à medida que a sociedade como um todo se modifica.

Pouso Alegre apresentou certas modernidades e melhorias das infraestruturas no decorrer das décadas de 30 e 40. Calçamento de ruas, existência de linhas de ônibus intermunicipais, voos semanais em direção as capitais, a diversificação e expansão do comércio, os cinemas, o parque infantil, e mesmo as ações paisagísticas, constituíram certos ganhos para os moradores, assim como aos visitantes. Porém, são evidentes as práticas de

coerção social, onde as normas e a organização socioespacial são construídas através da interação entre seus principais agentes sociais (militares, religiosos, políticos e empresários), resultando, assim, em um espaço notoriamente desigual, e o mesmo se processa quanto às relações de poder. É interessante frisar, que no período descrito a Segunda Guerra Mundial atormentava as sociedades ao redor do mundo, e Pouso Alegre não passou alheio a este processo, na medida em que prisioneiros de guerra de origem alemã ficaram detidos por sete meses no batalhão do Exército na cidade, no ano de 1943, fato este que certamente favoreceu a imagem da corporação militar junto a população e as lideranças locais (GOUVÊA, 2004).

No mês de outubro do ano de 1948, o município de Pouso Alegre celebrou o centenário de sua emancipação política. Para tanto, foram realizadas diversas comemorações para a data, e, por meio das notícias veiculadas em jornais locais (edições da “Semana Religiosa” e de “A Cidade”) pôde se perceber a influência das instituições militares, religiosas e políticas na sociedade pousoalegrense da época.

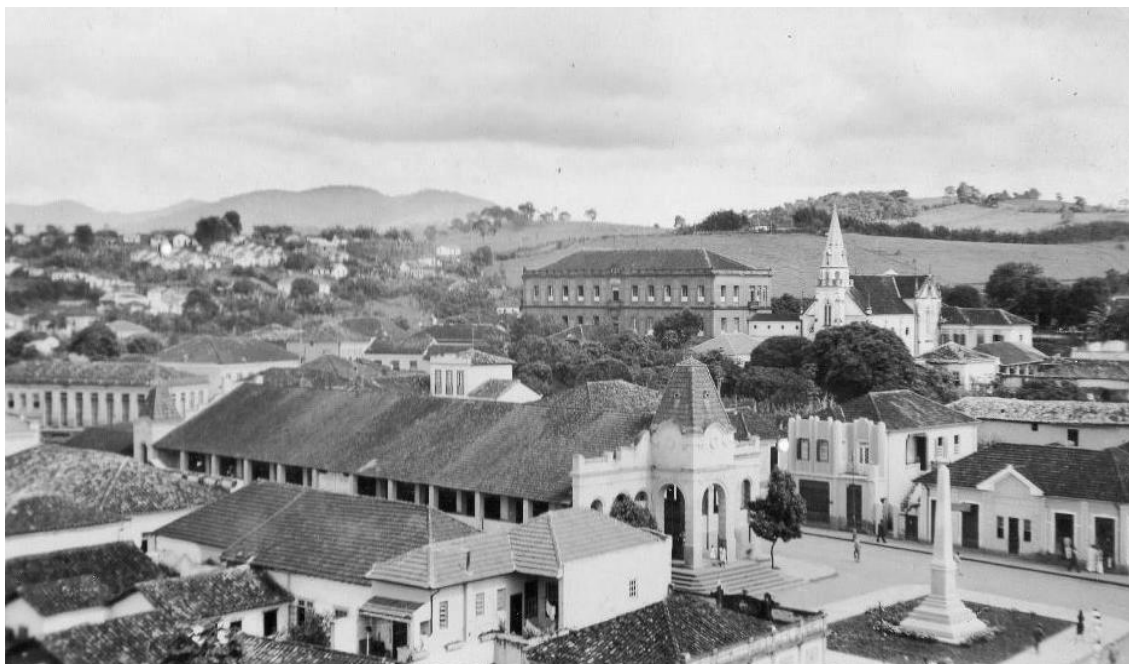
- O primeiro dia dos eventos comemorativos foi denominado como “dia da religião”, e contou com missa campal, onde havia locais “especiais” para as autoridades;
- O segundo foi chamado de “dia dos pobres”, com ações assistenciais promovidas pelos “benfeitores” (termo usado pelo jornal “Semana Religiosa”);
- Na data específica do centenário (19/10), as lideranças políticas, que incluíram o prefeito e o governador do estado, inauguraram o obelisco do centenário (figura 20);
- O quarto dia teve apresentação da banda de música local, e foi marcado pela partida do governador;
- No quinto dia houve o denominado “dia da instrução”, que contou com as escolas religiosas e com o “Oitavo Regimento de Artilharia Montada” do Exército;
- O sexto dia foi do “Oitavo Regimento de Artilharia Montada do Exército”, com competições esportivas, shows e baile de gala.

Completaram os eventos, o dia dos “trabalhadores” e o dia da “aviação”, neste último caso motivado pela recente implantação de linhas aéreas regulares interligando Pouso Alegre com outras cidades²⁷.

Percebe-se, portanto, dentre a programação das comemorações do centenário de Pouso Alegre, a importância dos religiosos e dos militares, sejam em atividades específicas destes grupos, como a missa católica, ou por intermédio de suas instituições de instrução, o que é reflexo de suas próprias influências na sociedade local da época.

²⁷ Voos operados pela “Organização Mineira de Transportes Aéreos” para cidades do Sul de Minas. Posteriormente outras empresas operaram no aeroporto de Pouso Alegre, com linhas para as capitais do Sudeste.

Figura 20 – O obelisco do centenário, centro de Pouso Alegre, no final da década de 40.



Fonte: Acervo de Ana Eugênia Nunes de Andrade.

O obelisco do centenário foi implantado em frente ao mercado municipal de Pouso Alegre, que por sua vez estava localizado no trajeto entre a igreja matriz e o santuário Coração de Maria. Na parte superior da imagem é possível perceber o colégio Santa Dorothéa e a capela. O entorno do mercado constituiu, nas primeiras décadas do século XX, a principal região comercial da cidade, e a partir da década de 40 passou a disputar espaço com a Avenida Doutor Lisboa, que atraía consumidores com melhor poder aquisitivo, para lojas modernas, com produtos diversificados e belas vitrines para expô-los. Devido as suas precárias condições de conservação, o mercado municipal e os comerciantes informais do entorno, foram criticados pela mídia e por setores da população e da política local. Estas críticas, nitidamente elitistas e segregacionistas, pressionaram o poder público, que promoveu melhorias paisagísticas na área, medida esta que atraiu membros da elite para residir neste espaço (ANDRADE *et al*, 2013).

Por influência dos principais atores sociais que interagem no espaço municipal de Pouso Alegre, o setor oeste da cidade, durante a primeira metade do século XX, constituía a área de maior valorização mercantil e de *status* social. Para leste da Avenida Doutor Lisboa se localizava as instituições como o hospital regional, o cemitério e a cadeia, com menor atratividade devido as suas funções. Beraldo e Reis (2012), se utilizando da narrativa de Dirce Carvalho, antiga moradora da Rua João Basílio, descreveram que a referida via antes era denominada como “Rua do Brejo”, pois esta não tinha calçamento e quando chovia virava um

“brejo só”. Este relato demonstra a situação de um espaço público situado a duas quadras da Avenida Doutor Lisboa, nas décadas de 30 e 40, e evidencia como este setor da cidade foi notoriamente depreciado na cidade de Pouso Alegre de então.

A Rua Comendador José Garcia, principal ligação entre o centro da cidade e o hospital regional, neste momento possuía maior importância comercial apenas em seu início, na esquina com a Avenida Doutor Lisboa (figura 21), e na medida em que se afastava deste ponto, a função residencial era predominante (MELLO, 2011). Com as transformações que se sucedem no espaço urbano de Pouso Alegre, a partir de meados da década de cinquenta, esta via passa por consideráveis modificações em suas funções e em sua paisagem.

Figura 21 – Rua Comendador José Garcia, no centro de Pouso Alegre, na passagem da década de 30 para a de 40.



Fonte: Revista “O Sulmineiro ilustrado” (1940).

Mesmo com um reduzido contingente populacional em sua área urbana, em Pouso Alegre já começava a se formar, em meados do século XX, bairros eminentemente suburbanos, como são os casos do São Geraldo, Santo Antônio, Tijuca e São João. Nos três primeiros casos, há uma proximidade espacial com a região central, sendo estes locais considerados periféricos por suas questões socioeconômicas e de *status* sociais, já o São João se localiza a cerca de seis quilômetros da área central da cidade, no extremo oeste da área urbana.

As narrativas orais presentes na obra “Memória do povo: vozes do século XX”, de Beraldo e Reis (2012), contribuem para as descrições destes locais nas décadas de 30, 40 e 50.

Em 1943, as ruas do bairro (São Geraldo) eram de terra, as casas eram dentro da rua. E essas ruas eram bem estreitinhas. Naquela época podia contar as casas. Para ir para escola, tinha que passar debaixo da ponte, mas o rio não era ali ainda. A gente encontrava vaca brava. Aí a gente tinha que correr e esconder dentro das manilhas. E quantas vezes a vaca bufou na manilha tentando pegar a gente. Passamos muita dificuldade para estudar. Quando chovia fazia aquele barro.

Depoimento de Maria das Dores Costa, conhecida como Santa (BERALDO & REIS, 2012, p. 47).

Aqui (bairro São João) era pequenininho, não tinha nada aqui. Era dali daquele campinho para baixo só. Era poucas famílias que tinha. Tinha uma vendinha só aqui no São João e, por isso, ficou por nome de Vendinha. Ali, no começo do bairro, era uma plantação de eucalipto e foi o começo do bairro. No começo, aqui era só um trilhinho para o povo passar. Não tinha água e a luz era da prefeitura, não era da Cemig. Os moradores tinham cisterna. Eu fui dos primeiros a morar aqui e comecei com um bar. (...) Antigamente aqui tinha a família dos Barrero, dos Marquete, tinha o Zé Luiz que era sargento do quartel, tinha a Dona Rosa também. Aqui tinha um sanatório. Ficava ali perto do Jardim Amazonas, na entrada do bairro. Internava bastante gente ali que tinha cabeça fraca. (...) Aqui não tinha supermercado, nem calçamento. (...) Antes era pura terra, puro brejo e nem carro subia aqui. Depoimento de José Gonçalves de Assis, conhecido como Seu Zezito (BERALDO & REIS, 2012, p. 15-16).

No final da Avenida São Francisco (denominação atual, no período uma estradinha rural) havia um tanque com água que ia até o joelho. As lavadeiras do Alto das Cruzes (atual bairro do Santo Antônio) vinham lavar roupa ali com sabão de cinza e levavam para casa para enxugar. Depoimento de Alexandre de Araújo (BERALDO & REIS, 2012, p. 36).

Meus pais ganharam este terreno dos meus avós. De lá (outro bairro da cidade) viemos para cá, eu e meus quatro irmãos, quando eu tinha sete anos (1941). (...) O bairro (Tijuca) era poucas casas. Desta esquina para lá tudo era pasto. A única casa que tinha aqui era dos meus avós. Depois meus pais construíram aqui neste terreno. Era uma coisa feita de adobe e depois é que foi melhorando. Depoimento de Terezinha Cobra Batista (BERALDO & REIS, 2012, p. 133).

É necessário salientar, com base nas narrativas de antigos moradores destes bairros de Pouso Alegre, e na concepção de Alves (2011), as diferenças e similaridades entre periferias e subúrbios. De acordo com a autora, a expansão da metrópole paulistana, desde os anos quarenta do século XX, ocorreu através de loteamentos que eram interligados com os locais de trabalho. “É nesse momento que se começa a falar em periferias e não mais em subúrbios, até então associados a áreas de transição entre o campo e a cidade e que, em geral, se

localizavam nas proximidades de uma estação ferroviária” (ALVES, 2011, p. 111). Mesmo se tratando de contextos contemporâneos, as dinâmicas demográficas, econômicas e socioespaciais entre São Paulo e Pouso Alegre diferiam (e diferem) em significativas proporções, e, portanto, através das narrativas dos antigos moradores de Pouso Alegre, ficam notórias as características suburbanas dos locais descritos naquele período histórico, pois mesclam aspectos tipicamente rurais em um espaço que se urbanizava.

Nas quatro narrativas algumas características se evidenciaram como comuns, mesmo se tratando de distintos bairros e percepções do meio. Em todos os locais eram poucas as residências, sendo recorrentes as descrições de cenários rurais, elucidados por vacas, pastos, plantações de eucalipto, e se percebe que havia baixa densidade de construções em todos eles. Também fica evidente a falta de infraestrutura, narrada de distintas formas por meio da ausência de calçamento das vias, de abastecimento de água, a precariedade da organização do sistema viário, e mesmo pela pequena quantidade de estabelecimentos comerciais.

Portanto, neste período histórico, os bairros citados podem ser descritos tanto como suburbanos quanto como periféricos, pois ao mesmo tempo em que era nítida a mescla entre elementos urbanos e rurais, havia considerável depreciação destes locais pelas elites e a mídia local da época. Conforme dito anteriormente, com exceção do bairro São João, os demais se localizavam (e se localizam) próximos à área central da cidade de Pouso Alegre, porém em um ambiente físico que pode ter contribuído para torná-los menos valorizados financeiramente e mesmo socialmente.

Em um período onde os deslocamentos eram eminentemente dificultados pela pequena disposição de veículos automotores, em especial para as populações de menor rendimento, as áreas íngremes apresentavam consideráveis restrições na circulação intraurbana, e isto pode ter sido determinante para a desvalorização dos bairros da Tijuca e do Santo Antônio, mesmo estando localizados próximos da área central de Pouso Alegre.

O São Geraldo, por sua vez, estava “separado” do centro da cidade por dois “obstáculos” físicos e simbólicos: a linha da estrada de ferro e o rio Mandu, sendo que o bairro se adensou em suas várzeas, onde não raro ocorriam enchentes (figura 22), que gradativamente foram se tornando mais frequentes, devido a maior impermeabilização do solo no bairro, a precariedade da rede de águas pluviais, e pelas alterações no leito do rio (FARIA, 2008; CARVALHO, 2013).

Figura 22 – Várzeas inundadas do rio Mandu no bairro São Geraldo, em 1950.



Fonte: Arquivo do Museu Municipal Tuany Toledo.

No período entre 1940 e 1960, consideráveis afluências de emigrantes saíram de Minas Gerais com destinos as metrópoles de São Paulo e Rio de Janeiro, o que reflete a estagnação econômica de vastas áreas do estado neste período. E o município de Pouso Alegre, mesmo estando situado em uma das regiões de maior desenvolvimento socioeconômico no espaço mineiro, também apresentou considerável fluxo emigratório, o que se evidencia na tabela 1:

Tabela 1 – Crescimento populacional no município de Pouso Alegre, entre 1940 e 1960.

	Urbana	Rural	Total
1940	11.582	8.170	19.752
1950	12.509	8.161	20.670
1960	18.852	8.911	27.763

Fonte Censos Demográficos do IBGE.

Tendo como parâmetro as informações presentes na tabela 1, se percebe o pequeno crescimento populacional ocorrido em Pouso Alegre, no decorrer da década de 40. Neste período histórico, a população residente no espaço rural sofreu pequeno decréscimo, e o crescimento urbano também foi pouco representativo, pois, enquanto a cidade de Pouso Alegre apresentou acréscimo de 8% em seu contingente populacional, o crescimento urbano

no Brasil foi de 45,8%, sendo este índice ainda mais elevado nas metrópoles, como São Paulo e Rio de Janeiro (BAENINGER, 1998).

Há considerável correlação entre o mercado de trabalho e os deslocamentos migratórios, como salienta Martine (1995, p. 61):

De modo geral, a redistribuição espacial da população e a evolução do mercado de trabalho guardam estreita relação entre si. A população costuma deslocar-se e fixar-se em determinadas localidades ou regiões, em função das mudanças na configuração espacial do dinamismo econômico. O fortalecimento da atividade econômica numa determinada região gera emprego e atrai migrante; a estagnação inicia o processo contrário e acaba expulsando a população.

Apesar dos discursos enaltecidos do progresso de Pouso Alegre na mídia local, a economia municipal era pouco diversificada e produtiva, e, com isso, a cidade não absorveu os contingentes populacionais de seu espaço rural e das áreas vizinhas. Considerável parcela destes migrantes se destinou para São Paulo, devido ao desenvolvimento econômico desta metrópole e a relativa proximidade geográfica.

Na obra de Beraldo & Reis (2012) há diversas narrativas de pessoas que migraram de Pouso Alegre para as metrópoles, em especial São Paulo, com interesses distintos, como para trabalhar em banco e na construção civil, fazer cinema, jogar futebol, montar um “negócio próprio”, especializar nos estudos, e mesmo pessoas que produziam em Pouso Alegre e comercializavam em São Paulo, principalmente produtos agropecuários. As narrativas orais, selecionadas pelas autoras, demonstraram que a cidade de Pouso Alegre até atraía migrantes de outros locais, mas que nas décadas de 30 e 40, o emigrar para São Paulo, e em menor escala para o Rio de Janeiro e Belo Horizonte, fazia parte do imaginário da população local, que considerava estas metrópoles como atrativas para a realização de suas mais distintas aspirações.

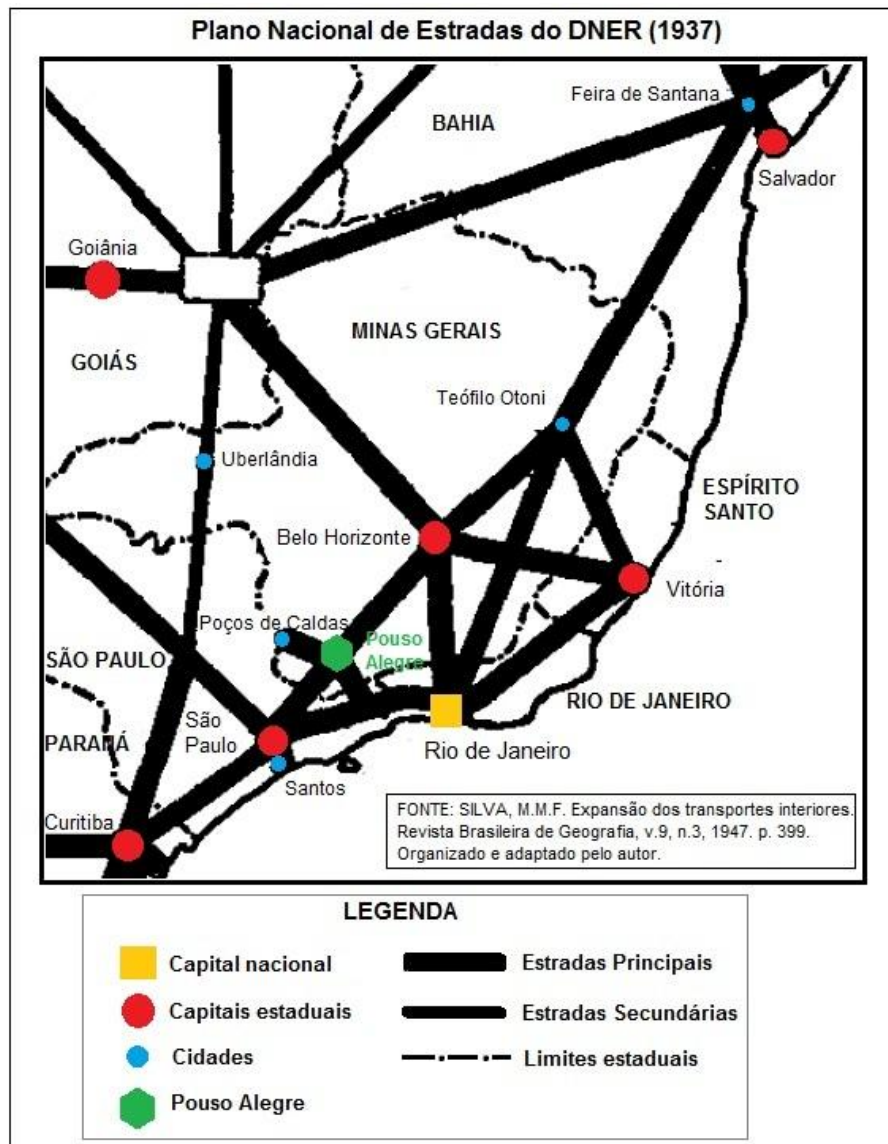
Na década de 50, com a eminência da melhor integração, por vias asfaltadas, entre Pouso Alegre e outras localidades da região, e com as metrópoles de São Paulo, Rio de Janeiro e Belo Horizonte, e, por consequência, as novas possibilidades econômicas, a população municipal apresentou considerável crescimento (34,3%), no período entre 1950 e 1960 (IBGE: Censos Demográficos), sendo mais evidente no espaço urbano, que atraía migrantes das áreas rurais e das pequenas localidades vizinhas.

4 – Novos caminhos de uma cidade que cresce

4.1 – A construção da Fernão Dias

Nos jornais de Pouso Alegre, do período entre as décadas de 30 e de 50, eram frequentes as reportagens que abordavam a precariedade das estradas que interligavam a cidades aos espaços rurais e centros urbanos circunvizinhos, e também com as capitais. Apesar de haver projetos para a implantação de rodovias asfaltadas desde a década de 30 (mapa 8), que permitissem o tráfego mesmo nos chuvosos verões, a efetivação só ocorreu a partir da década de cinquenta.

Mapa 8 – Plano Nacional de Estradas do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, e a posição geográfica de Pouso Alegre no cenário regional.



Fonte: SILVA (1947), adaptado pelo autor.

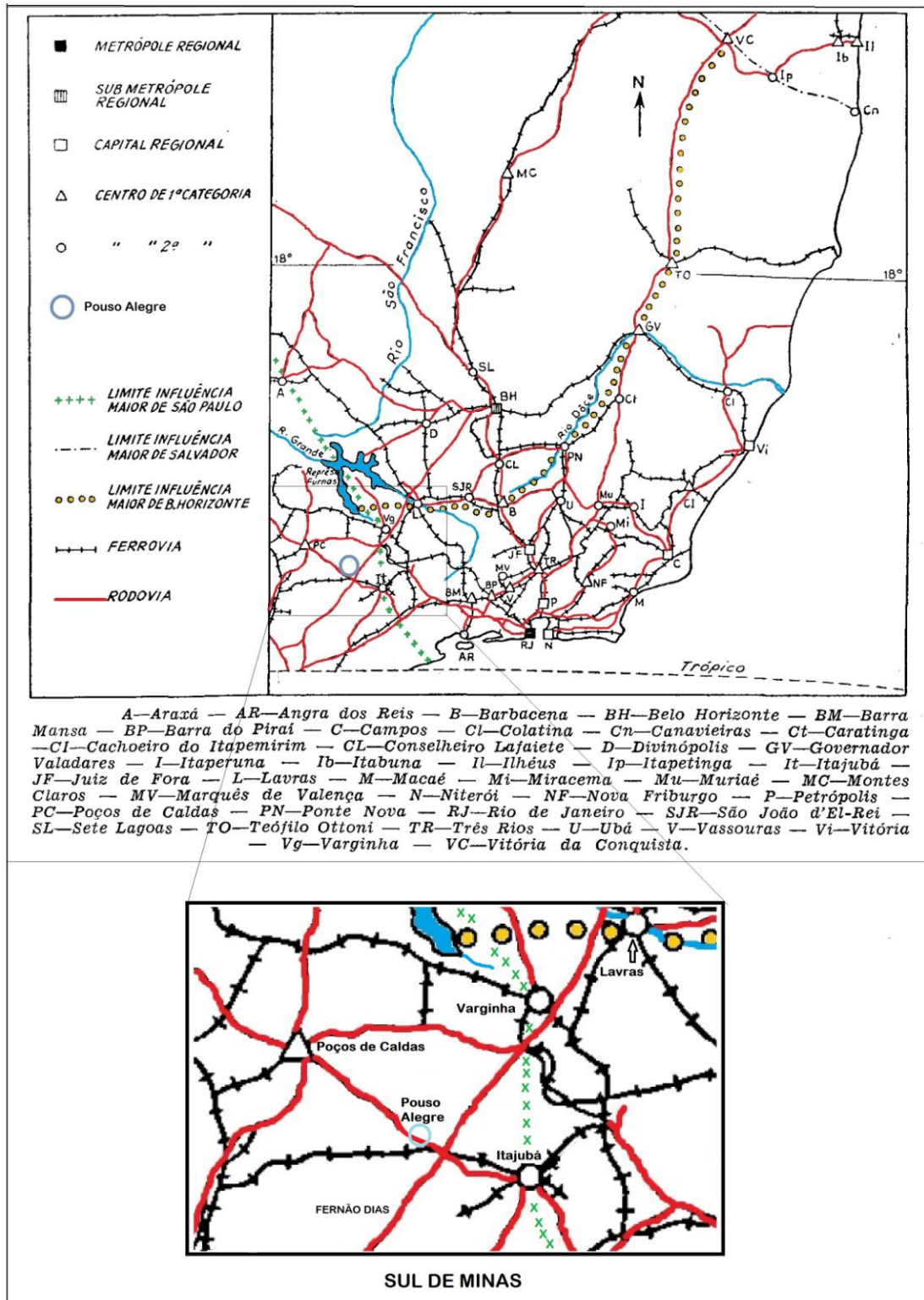
O mapa 8 ilustra o interesse do governo de Getúlio Vargas na implantação de rodovias que contribuíssem para uma maior integração do território nacional. Pode-se perceber, também, a delimitação do Distrito Federal, para onde verteriam estradas interligando-o com as principais cidades brasileiras, como São Paulo, Rio de Janeiro, Belo Horizonte e Salvador, e também com outras localidades das regiões Norte e Nordeste, o que evidenciava o intuito de reduzir as desigualdades demográficas e econômicas que havia entre as áreas próximas ao litoral, e o amplo interior brasileiro. Além disso, com o avanço da industrialização, especialmente na cidade de São Paulo, era preciso melhor integrar as regiões produtoras de matérias-primas, as unidades fabris e os mercados consumidores (SANTOS, 1968).

Na década de 40, e em especial nos anos 50, várias rodovias foram construídas e pavimentadas no Brasil, como são exemplos a Rio – São Paulo, a Rio – Belo Horizonte, e a São Paulo – Curitiba – Porto Alegre. No governo de Juscelino Kubistchek (1956 – 1961) o setor rodoviário ganhou maior impulso, o que condiz com o interesse em desenvolver a indústria automobilística nacional. Segundo Ferreira (2006), a relativa precariedade da rede ferroviária brasileira, a integração entre políticas nacionais e estaduais de transportes, em especial após o “Fundo Rodoviário Nacional”, de 1945, e o interesse na atração de investimentos externos voltados ao setor automobilístico, coatuaram para o avanço do setor rodoviário em detrimento de outros modais, algo que se configurou efetivamente na segunda metade do século XX.

No “Plano Nacional de Estradas” duas rodovias tem grande relevância para Pouso Alegre e a região sulmineira: a que integraria São Paulo e Belo Horizonte (atual BR-381 - Fernão Dias, inaugurada em 1961), e a que interligaria Poços de Caldas à rodovia Presidente Dutra (atual BR-459, concluída em 1963). A primeira, no contexto regional, atravessa os municípios de Extrema, Camanducaia, Cambuí, Pouso Alegre, São Gonçalo do Sapucaí, Três Corações e Lavras. A segunda tem início em Poços de Caldas, nos limites com o estado de São Paulo, e cruza Pouso Alegre, Santa Rita do Sapucaí, Itajubá e prossegue até a rodovia Presidente Dutra (BR 116) no município paulista de Lorena. A conexão entre estas referidas rodovias se dá no município de Pouso Alegre, e a implantação e inauguração destas vias refletiu efetivamente nas dinâmicas econômicas, demográficas e socioculturais da cidade e do Sul de Minas.

O mapa 9 ilustrará a posição dos municípios sulmineiros na rede urbana nacional e a rede de transportes ferroviários e rodoviários existentes no período retratado (1961).

Mapa 9 – Posição dos municípios sulmineiros na rede urbana nacional e regional.



Fonte: GEIGER & DAVIDOVICH (1961, p. 317), adaptado pelo autor.

Tendo como parâmetros as informações do mapa 9, é importante mencionar algumas questões importantes para se entender a rede urbana sulmineira da época, e a situação de Pouso Alegre pouco tempo antes da conclusão da rodovia Fernão Dias.

1 – A cidade de Poços de Caldas foi considerada como “centro de primeira categoria”, enquanto Itajubá, Varginha e Lavras se posicionavam como “centro de segunda categoria”²⁸. Pouso Alegre, de acordo com a classificação dos autores, não apresentava importância mais efetiva na rede urbana sulmineira da época.

2 – Como legado de sua posição de capital federal, o Rio de Janeiro exercia influência em considerável extensão do Sul de Minas, em especial nas áreas a leste da região; porém, é válido destacar que em Lavras a influência da referida metrópole era partilhada com a de Belo Horizonte, enquanto que em Varginha e em Itajubá a cidade de São Paulo exercia significativa influência. O oeste do Sul de Minas, onde se situam Poços de Caldas e Pouso Alegre, era polarizado pela metrópole paulistana.

3 – A implantação das rodovias favoreceu a maior integração entre as principais cidades da região. Pouso Alegre, por exemplo, passou a ter ligação mais efetiva com Poços de Caldas, que até então era restrita a precárias estradas de terra ou por um grande deslocamento por ferrovia, onde tinha a necessidade de baldeação; com Lavras e Varginha a situação era um tanto semelhante, devido a inexistência de linhas férreas no trajeto entre estas cidades, e apenas com Itajubá, através da “Rede Sulmineira”, havia ligação direta.

4 – Enquanto na malha ferroviária Pouso Alegre era apenas um “local de passagem”, com a implantação das rodovias a cidade passa a possuir uma localização um tanto estratégica no espaço regional, na medida em que duas das principais vias que atravessam o Sul de Minas se cruzam no seu território municipal. Neste contexto, Itajubá, que até então constituía um importante entroncamento ferroviário para a rede regional, tem sua centralidade reduzida se comparada a Pouso Alegre.

A construção da rodovia Fernão Dias representaria, portanto, uma nova forma de interligação entre Pouso Alegre e outras localidades sulmineiras, e as demais cidades brasileiras, em especial com Belo Horizonte, São Paulo e o Rio de Janeiro, metrópoles situadas a certa proximidade com Pouso Alegre por vias rodoviárias, ao contrário dos maiores trajetos pelas linhas férreas²⁹.

²⁸ De acordo com as definições de Geiger e Davidovich (1961), os centros de primeira categoria são constituídos por cidades com população entre 10 e 30 mil habitantes, que possuem entroncamentos ferroviários, ou alguma projeção industrial, geralmente de bens de consumo; os centros de segunda ordem são constituídos por cidades com população entre 10 e 20 mil habitantes, e seu raio de influência regional são menores que dos centros urbanos com hierarquia superior.

²⁹ Por rodovias, Pouso Alegre dista 387 quilômetros de Belo Horizonte, 200 de São Paulo e 380 quilômetros do Rio de Janeiro. Por via ferroviária, as distâncias eram de 845 quilômetros para Belo Horizonte, 335 para São Paulo e 506 para o Rio de Janeiro (GETÚLIO, 1963; REVISTA A EQUIPE, 1971). Em 1984 Pouso Alegre deixou de ter ligações ferroviárias com outras cidades.

Um espaço geográfico é constituído por “fixos e fluxos”. Os fixos são representados pelos objetos, como as vias de transportes, as unidades industriais, as edificações, que permitem ações que modificam o próprio lugar e favorecem fluxos novos ou renovados que recriam as condições econômicas e socioambientais locais. Por sua vez, os fluxos são o resultado direto ou indireto das ações e atravessam ou se instalam nos fixos, modificando a sua significação e o seu valor, ao mesmo tempo em que, também, se modificam (SANTOS, 1996). No início da década de 50 teve início a construção da rodovia Fernão Dias, que interligaria por estrada asfaltada as cidades de São Paulo e Belo Horizonte, atravessando o Sul de Minas. A chegada das máquinas, que ficaram expostas no centro da cidade (figura 23), era motivo de otimismo para a população local e regional, em especial pelas perspectivas de novas possibilidades econômicas, que viriam ocasionar mudanças nas dinâmicas populacionais, econômicas e socioculturais de Pouso Alegre.

Figura 23 – Máquina utilizada na construção da rodovia Fernão Dias exposta nas proximidades da estação ferroviária de Pouso Alegre, na década de 50.



Fonte: Arquivo do Museu Municipal Tuany Toledo.

A interligação entre Pouso Alegre e outros centros urbanos regionais, em meados da década de 50, se dava através de voos regulares para as cidades de Belo Horizonte, São Paulo e Rio de Janeiro³⁰. As linhas férreas interligavam Pouso Alegre a cidades da região, como Itajubá, Santa Rita do Sapucaí e Ouro Fino pela “estrada de ferro Sulmineira, da Rede Mineira de Viação”, que permitiam, através de baldeações, atingir outros destinos. Havia, também, no

³⁰ Para São Paulo e Belo Horizonte em voos em dias alternados (terça, quinta e sábado) pela empresa “Consórcio Real Aerovias”, e para o Rio de Janeiro os voos eram pela empresa NAB.

período, empresas de ônibus intermunicipais que ligavam Pouso Alegre a cidades da região e para as metrópoles acima citadas, através de estradas de terra, porém em números de viagens ainda um tanto reduzidas³¹ (INFORMATIVO POUSOALEGRENSE, 1957).

A maior facilidade para a circulação, tanto de pessoas como de produtos, decorrente do asfaltamento das rodovias BR-381 (Fernão Dias – São Paulo – Belo Horizonte), BR-459 (Poços de Caldas – Lorena) e MG-290 (Pouso Alegre – Ouro Fino), na primeira metade da década de sessenta, colaborou para incitar o discurso da centralidade geográfica de Pouso Alegre, conforme é demonstrado na figura 24.

Figura 24 – A ênfase na posição geográfica de Pouso Alegre.



Fonte: Semana Religiosa, 1960.

³¹ Quatro viagens diárias para Itajubá, três para Poços de Caldas, Ouro Fino, Santa Rita do Sapucaí e Bragança Paulista, duas para Belo Horizonte, Lavras, Paraisópolis e Machado, e apenas uma viagem diária para São Paulo, Rio de Janeiro, Aparecida e Varginha. Foram consideradas apenas as cidades mais populosas, mas nestes trajetos as localidades vizinhas, como Borda da Mata, Congonhal, Ipiuína, Estiva e Careçu eram acessadas.

O discurso da centralidade geográfica de Pouso Alegre, em relação às metrópoles de Belo Horizonte, São Paulo e Rio de Janeiro, é enaltecida de forma marcante na matéria do semanário, que cita a “belíssima posição da cidade e de ‘nossa’ diocese”. Neste caso, é importante mencionar que no ano de 1962, a diocese de Pouso Alegre é elevada a condição de arquidiocese, porém, além dos benefícios atrelados a Igreja, fica nítido, também, o otimismo com relação ao progresso, evidenciado pela frase “situada no triângulo das maiores capitais, Pouso Alegre enfrenta o futuro com largas perspectivas de grande progresso”, e que é ilustrado com o mapa que destaca a cidade de Pouso Alegre, a rede de estradas, e a sua posição em relação às cidades de Belo Horizonte, São Paulo e Rio de Janeiro, além da rede urbana regional.

A posição geográfica de Pouso Alegre, com o advento da conclusão das rodovias, foi evidenciada também por jornais de circulação nacional. Em “O Globo” (edição de 24/2/1959), a cidade é descrita como “privilegiada, com ótima localização geográfica e com uma sociedade culta, onde não há endemias como a doença de Chagas” (anexo 2). O diário paulistano “A Gazeta” (edição de 18/2/1959)³² realizou uma reportagem sobre a construção da rodovia Fernão Dias, intitulada “576 quilômetros de rodovia entre as capitais paulista e mineira”, em que, entre descrições das paisagens rurais e urbanas do trajeto e das condições das estradas, Pouso Alegre foi apontada como “verdadeira capital do Sul de Minas”, devido a ser a “maior da região”³³, ao seu dinamismo e ao ritmo acelerado de seu desenvolvimento; além disso, a matéria cita que em diálogos entre os repórteres e os moradores da cidade, ficam evidentes o otimismo dos munícipes com a conclusão da Fernão Dias, que permitiria rápidos deslocamentos entre Pouso Alegre e São Paulo.

Na reportagem do jornal “A Gazeta”, a cidade de Pouso Alegre é referenciada como a “verdadeira capital do Sul de Minas”. Com relação a esta condição, autores como Santos (1981), Corrêa (1997) e Souza (2011) afirmaram que toda cidade apresenta certa centralidade, por atender as necessidades de seus usuários diretos, e que sua intensidade varia “em função da densidade demográfica, das comunicações e da economia regional, bem como do

³² Devido à péssima condição da fonte, que se encontra com letras minúsculas e com partes ilegíveis, ela não será disponibilizada em anexo. A reportagem foi obtida no acervo do Museu Municipal Tuany Toledo e com o auxílio de uma lupa foram analisados os trechos legíveis e mais relevantes para esta pesquisa.

³³ De acordo com o último censo demográfico anterior a reportagem (IBGE: 1950), no Sul de Minas as cidades mais populosas eram Itajubá (20657 habitantes), Poços de Caldas (19109), Passos (14044), Varginha (13147) e depois Pouso Alegre (12582). Portanto, neste período Pouso Alegre não era a “maior da região” em um critério demográfico, porém era a mais populosa das cidades sulmineiras no trajeto pela Fernão Dias em direção à divisa com São Paulo, e talvez esta seja a razão da matéria tê-la referida como “a maior da ‘região’”. É importante também elucidar que mesmo se usado o censo demográfico de 1960 (posterior à referida reportagem), Pouso Alegre não era a mais populosa do Sul de Minas.

comportamento de seus habitantes” (SANTOS, 1981, p. 27). Apesar de não ser considerada uma cidade com significativa centralidade na rede urbana regional, condição que foi evidenciada pelos estudos de Geiger & Davidovich (mapa 9), Pouso Alegre neste período atraía moradores das áreas rurais e das pequenas cidades circunvizinhas que encontravam estabelecimentos comerciais e de prestação de serviços não disponíveis em seus locais de origem³⁴.

4.2 – A economia pousoalegrense começa a se diversificar e a cidade cresce

No decorrer dos anos cinquenta, a industrialização na região Sudeste ganha considerável impulso, que é resultado do crescimento do mercado consumidor, a existência de infraestrutura de transportes ferroviário e rodoviário, a atração de mão de obra, a disponibilidade de energia, dentre outros fatores (GEIGER, 1963). Nesta conjuntura, de acordo com as palavras do autor, quatro áreas poderiam ser consideradas como “regiões industriais” no período, e que podem ser visualizadas no mapa 10.

- São Paulo e seu entorno, que engloba as cidades de Campinas, Santos, Sorocaba, Piracicaba, Jundiaí, e outras menores, que forma uma região com grande densidade de centros industriais, e apresentava consideráveis modernidades dos sistemas produtivos, e com notável diversificação da produção. Esta área é a de maior dinamismo industrial no Brasil daquele período.

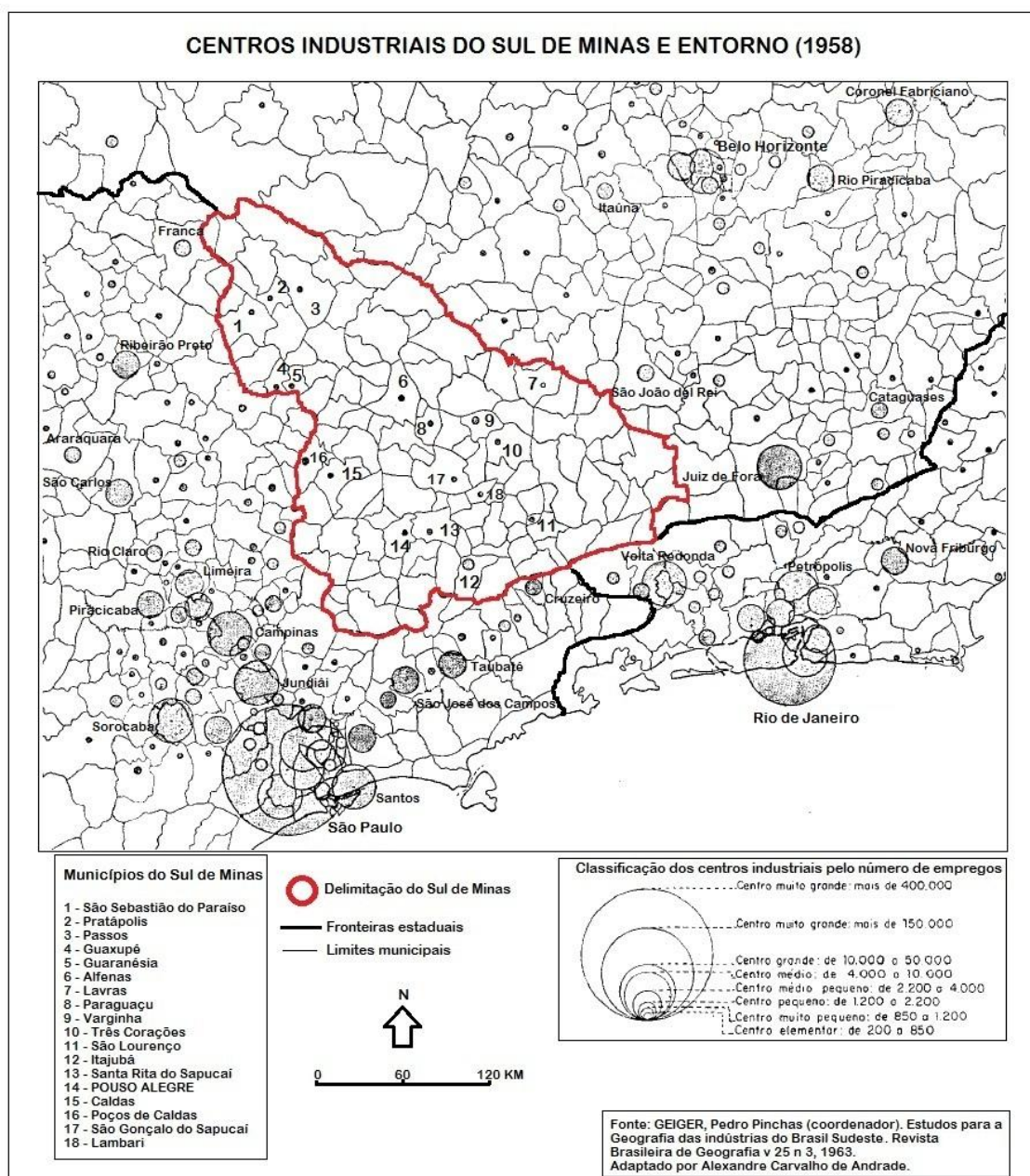
- Rio de Janeiro, juntamente com os municípios da Baixada Fluminense, Região Serrana fluminense e Zona da Mata mineira. Esta unidade espacial se caracterizava pela ampla presença de indústrias tradicionais, principalmente a têxtil, e que, se comparada a região capitaneada por São Paulo, era uma área mais estagnada e de menor dinamismo da produção industrial.

- Belo Horizonte e os municípios mineradores do “quadrilátero ferrífero”, que concentravam metalúrgicas e siderúrgicas, que se encontravam atreladas as reservas de minério de ferro abundantes na área. Ademais, havia a presença de industriais tradicionais (têxteis, alimentícias) que abasteciam os mercados locais e regionais.

³⁴ Em pesquisas em anúncios de jornais de Pouso Alegre da década de 50, foram constatados estabelecimentos como concessionárias de veículos, 5 agências bancárias, lojas de instrumentos musicais, mobiliário, “roupas finas” (termo usado na propaganda do estabelecimento), eletrodomésticos, brinquedos, louças, relógios, jóias e ótica; serviços odontológicos e médicos variados; transportadoras e distribuidoras de produtos; beneficiadoras de gêneros agropecuários, como torrefação de café, fecularias e máquinas de beneficiar arroz. Em considerável parcela destas propagandas eram utilizados termos como “único na região”, o “primeiro da região”, ou mesmo o “que antes era encontrado apenas nas capitais, agora em Pouso Alegre”.

- Vale do Paraíba, localizado no trajeto entre as cidades de São Paulo e Rio de Janeiro, com destaque para a siderurgia em Volta Redonda na porção fluminense, e as cidades industriais paulistas de Taubaté e São José dos Campos, que passavam por crescente diversificação da produção.

Mapa 10 – Centros industriais do Sul de Minas e de áreas do entorno.



Fonte: GEIGER (1963), adaptado pelo autor.

Como é demonstrado no mapa 10, o Sul de Minas, mesmo que localizado nas proximidades de regiões que já possuíam uma significativa produção industrial, apresentava

uma economia estruturada nas atividades agropecuárias, no comércio e na prestação de serviços, neste caso, especialmente nas cidades mais populosas, como Poços de Caldas, Varginha, Pouso Alegre, Passos, Itajubá e Lavras.

Mesmo sendo uma atividade econômica secundária em relação a agropecuária, ao comércio e aos serviços, Pouso Alegre possuía indústrias de beneficiamento e transformação de produtos agropecuários, com destaque para a “laticínios Vigor”, inaugurada em 1956. Outra empresa relevante para a economia local era a “metalúrgica Mariosa”, que produzia latas para laticínios e indústrias alimentícias, e atendia a demanda existente na região (BERNARDES, 1963).

Porém, a cidade se beneficiaria com a nova rodovia recém-inaugurada (Fernão Dias) e tinha função de “centro distribuidor de mercadorias, atendendo seu comércio a outros municípios vizinhos” (BERNARDES, 1963, p. 286). Tal situação é, em partes, resultado do asfaltamento de rodovias que interligavam a cidade de Pouso Alegre com outros centros urbanos e espaços rurais regionais, mas também de novos investimentos econômicos, que contribuíram para que a cidade fosse considerada como um “centro subregional” na rede urbana brasileira de 1966 (IBGE: Regiões de Influência das Cidades, 2007).

Pouso Alegre passou por consideráveis transformações no campo educacional, devido à criação da Faculdade de Direito do Sul de Minas (1959) e da Fundação Educacional do Vale do Sapucaí (1965). Também neste período foi fundado o Instituto Nacional de Telecomunicações, na vizinha cidade de Santa Rita do Sapucaí, que contribuiu para o posterior desenvolvimento de um polo tecnológico na região.

Resultado de fatores como a implantação das rodovias, a criação de faculdades, a diversificação e expansão do comércio e dos serviços, e mesmo de certo progresso do setor industrial, na década de 60, Pouso Alegre apresentou considerável crescimento populacional, como é evidenciado na tabela 2:

Tabela 2 – Crescimento populacional no município de Pouso Alegre, entre 1960 e 1970.

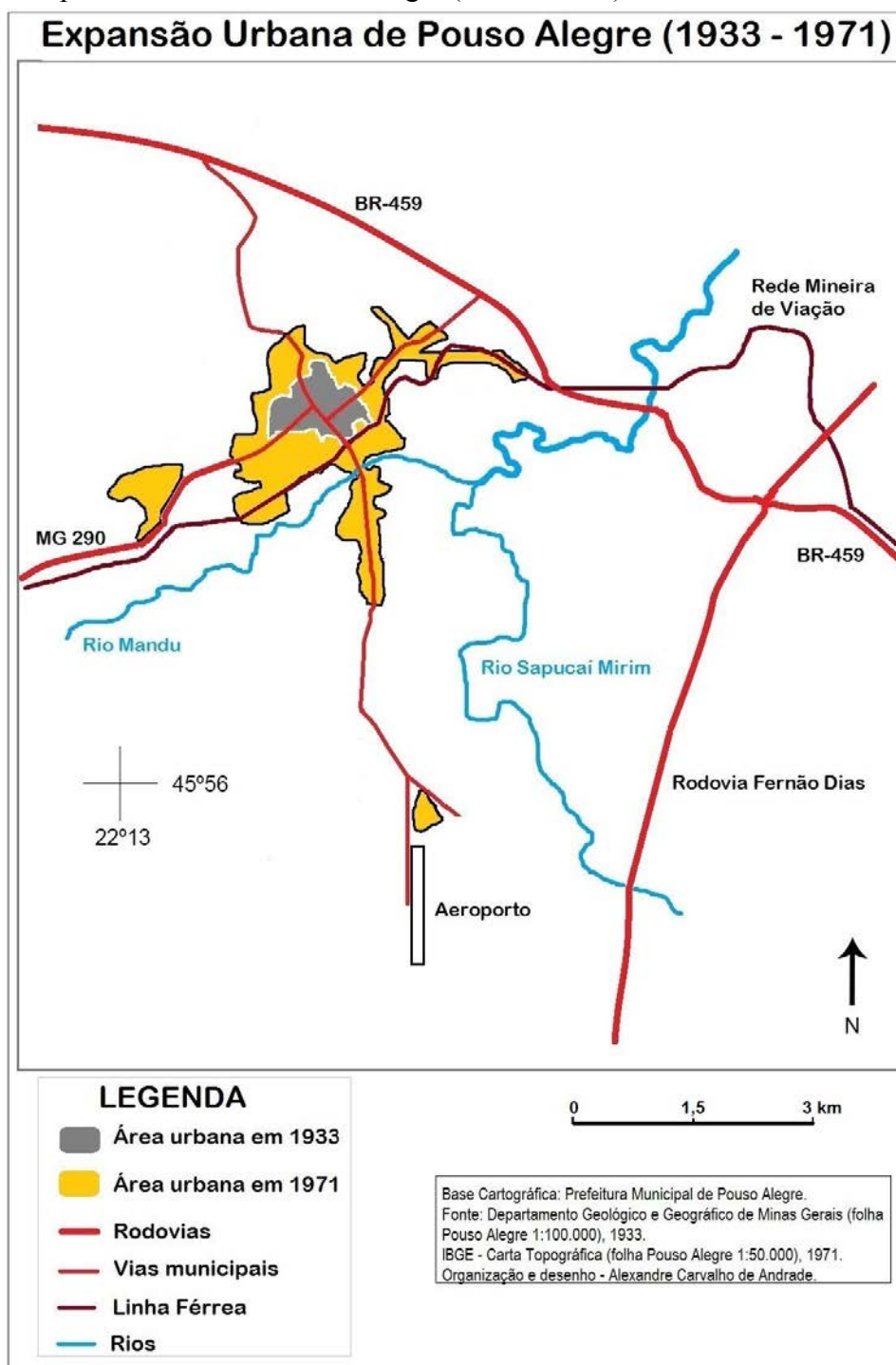
	Urbana	Rural	Total
1960	18.852	8.911	27.763
1970	29.208	8.864	38.072

Fonte Censos Demográficos do IBGE.

No período retratado, Pouso Alegre teve um crescimento urbano significativo, enquanto a população rural sofre decréscimo. É um contexto histórico em que o Brasil se

urbaniza rapidamente, seja nas metrópoles ou nas cidades médias, que progressivamente aumentam sua importância demográfica e econômica na rede urbana nacional (MATOS, 2003). Resultado do acréscimo populacional ocorrido nas últimas décadas, a área urbana de Pouso Alegre teve expressiva expansão, e conforme pode ser visualizado no mapa 11, a linha férrea e as estradas contribuíram para direcionar esta urbanização.

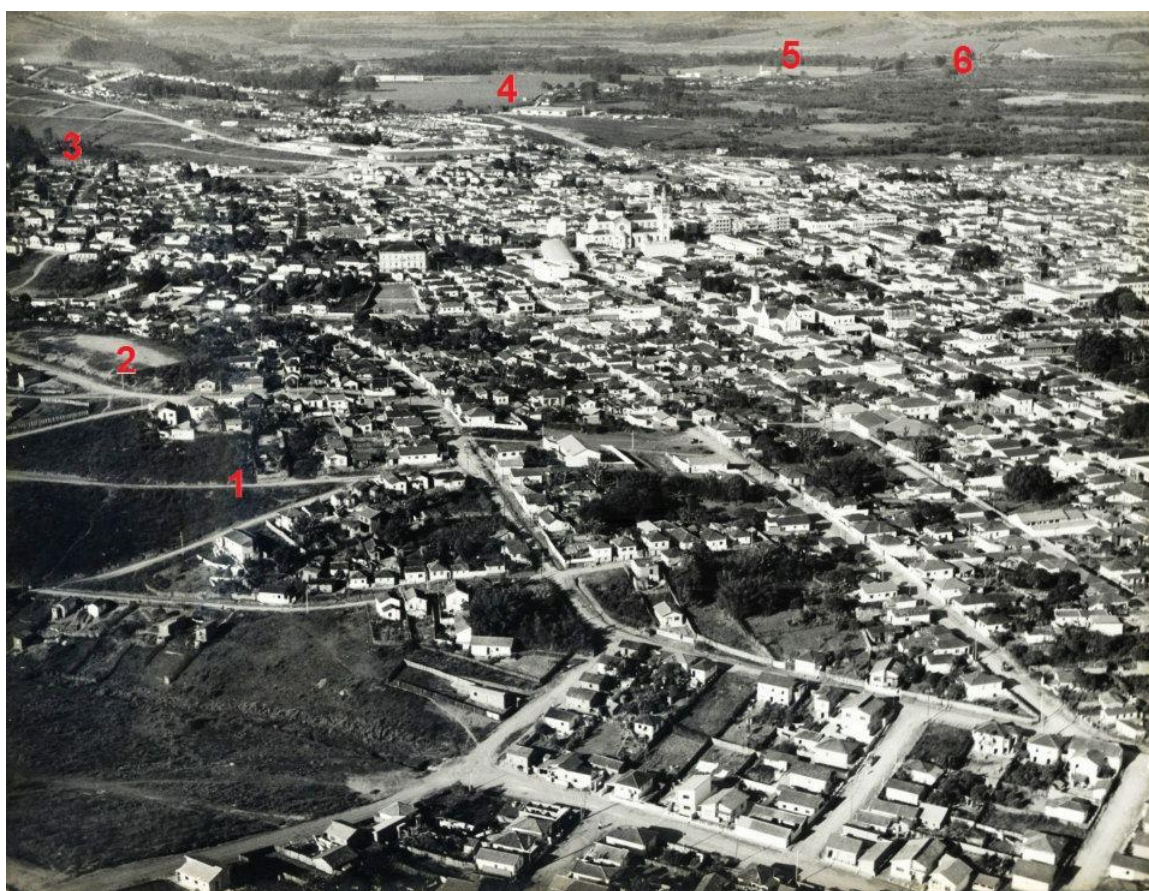
Mapa 11 – Expansão urbana de Pouso Alegre (1933 – 1971).



Fonte: Departamento Geológico e Geográfico de Minas Gerais (1933), IBGE (1971).

O processo de expansão urbana de Pouso Alegre, no período anterior a década de 70, ainda que considerável, ocorreu majoritariamente em áreas próximas a região central. As exceções são os bairros do São João, localizado a oeste da mancha urbana principal, e o São Cristóvão, ao sul, nas proximidades do aeroporto. Em direção a BR-459, a linha férrea foi importante indutora para a expansão urbana, assim como a Rua Comendador José Garcia. As figuras 25 e 26 ilustram a fisionomia da cidade de Pouso Alegre no período e permitem evidenciar algumas mudanças socioespaciais.

Figura 25 – Vista aérea parcial da cidade de Pouso Alegre, no início da década de 70.

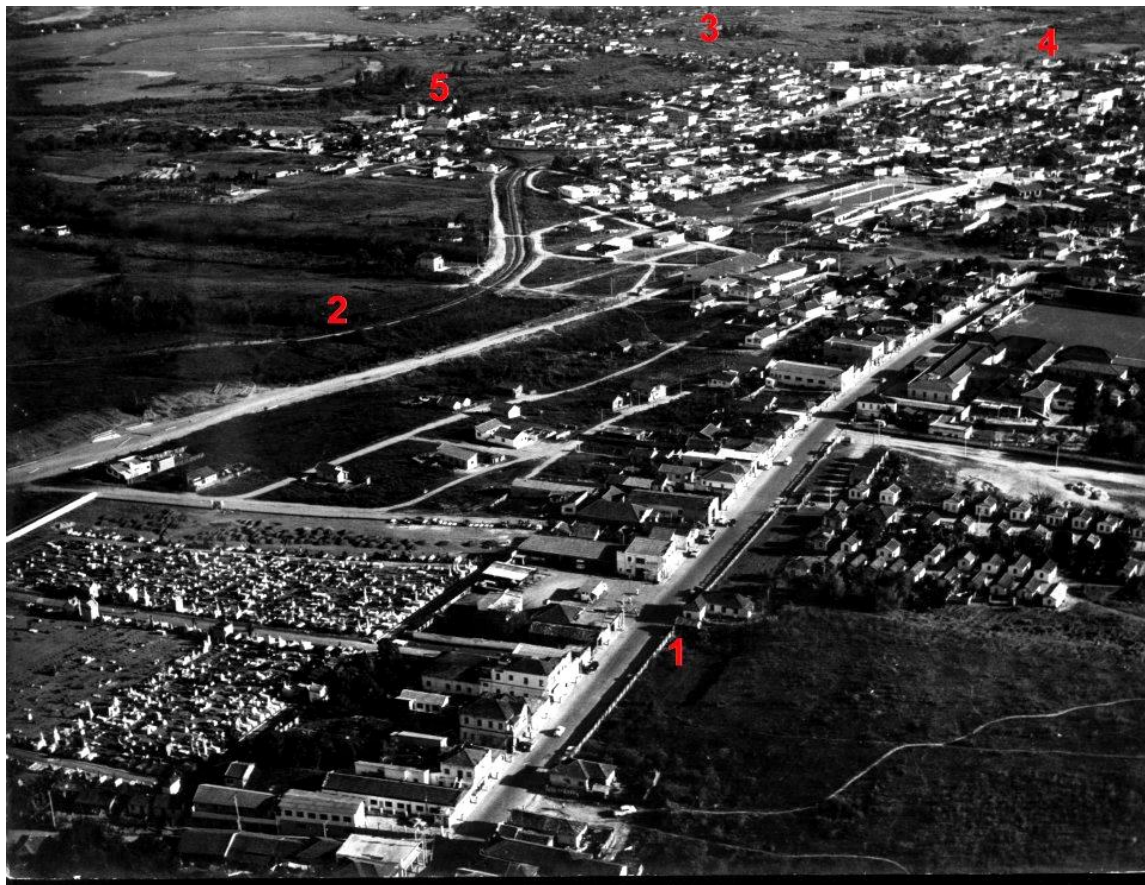


Fonte: Arquivo do Museu Municipal Tuany Toledo.

Como pode ser visualizada na imagem, a área em primeiro plano, constituída pelos bairros da Tijuca e Saúde (pontos 1 e 2), possui relevo acidentado, e se caracteriza pela presença de vertentes íngremes e nítida amplitude topográfica em relação a região central da cidade. O mesmo ocorre com o bairro Santo Antônio (3), anteriormente denominado como “Morro das Cruzes” e outros que se urbanizaram posteriormente, como Primavera, João Paulo, Medicina e Santa Dorothéa. Os pontos 4 e 5, localizados a leste da área central, são espaços em processo de urbanização, às margens da linha férrea, em setores com baixa

declividade, já próximos às várzeas por onde corre o rio Sapucaí Mirim, pouco após a foz do rio Mandu (ponto 6).

Figura 26 – Vista aérea parcial da cidade de Pouso Alegre, no início da década de 70.



Fonte: Arquivo do Museu Municipal Tuany Toledo.

Tendo em primeiro plano a região situada a leste da área central (ponto número 4), a figura 26 ilustra o baixo adensamento de construções neste setor da cidade, onde a Rua Comendador José Garcia (1) e a linha férrea (2) colaboram para induzir o crescimento urbano nesta direção. Conforme mencionado anteriormente, no início do século XX as áreas situadas a leste do centro de Pouso Alegre não apresentaram o mesmo processo de desenvolvimento urbano dos espaços a oeste, onde foram construídas importantes edificações, em especial as vinculadas a Igreja, como são exemplos a escola Santa Dorothéa e o Palácio Episcopal. Porém, a partir da década de 70, esta área retratada passará por significativo processo de expansão urbana e de adensamento de construções; o mesmo ocorre com os espaços situados acima do ponto 5 (laticínio Vigor), como inclusive é evidenciado pelo bairro São Geraldo (3).

Devido a este processo de crescimento urbano e a atração de investimentos econômicos, os discursos sobre o contínuo progresso de Pouso Alegre foram frequentes nos jornais locais, como serve de exemplo o publicado em “*A folha*”, de 1969:

Pouso Alegre - Cidade que cresce assustadoramente...
Conhecemos perfeitamente o sul de Minas, e quanto mais viajamos, e mantemos contato com as cidades vizinhas sulmineiras, percebemos claramente que todas crescem, mas a nossa querida Pouso Alegre se destaca entre as demais pelo espantoso crescimento natural em todos os sentidos.

Os discursos referentes ao progresso, a modernização e o desenvolvimento, se materializaram por meio de novas edificações e/ou da adequação de espaços públicos que eram considerados como deteriorados, e ultrapassados. Na visão dos atores sociais da época, em especial os políticos, empresários e jornalistas, era fundamental que a cidade se preparasse para um vultoso ciclo de crescimento econômico e populacional, e isto pode ser notado nas situações abaixo descritas sobre a construção da rodoviária e a demolição e reconstrução do mercado municipal.

Na passagem da década de 60 para a de 70 foi implantada, na Praça João Pinheiro, uma edificação onde funcionou a estação rodoviária³⁵ e a prefeitura municipal (Figura 27), e que constituía, pelos discursos da época, mais uma evidência de modernidade da crescente cidade, em um período marcado por grandes obras públicas de caráter modernizante em plano nacional. O parque infantil da Praça João Pinheiro se encontrava em estado de abandono, sendo considerado como um espaço em desvalorização devido a proximidade com a “zona boêmia da cidade”, onde haviam bares e casas de prostituição, e que, de acordo com os jornais da época, abalavam os “bons costumes” presentes no local (ISHIMURA, 2008)³⁶.

Com a eminente inauguração da nova edificação, e a apropriação de uma parte do parque infantil da Praça João Pinheiro, discursos progressistas e enaltecidos eram propagados pelo poder público na mídia local. E, em um período onde o governo ditatorial reprimia duramente os opositores, não foi possível evitar a redução do espaço do parque. É pertinente destacar que a implantação da rodoviária no local foi marcada por opiniões divergentes antes e após a sua inauguração. Anteriormente, havia pessoas que defendiam a manutenção do parque e que eram contra a implantação da estação, que foi propagada pelo

³⁵ É importante mencionar que até o referido momento os ônibus interurbanos paravam em pontos distintos na região central da cidade, em especial nas proximidades da Praça Senador José Bento, onde estavam as agências e representantes das empresas que realizavam as viagens.

³⁶ Porém, de acordo com narrativas orais, que foram citadas por Ishimura (2008), havia membros da política e da elite local que frequentavam a zona boêmia, o que gerava eminentes conflitos entre membros da sociedade e o poder público, que, em alguns casos, tinham relações de cumplicidade com as prostitutas. Fato este que também foi evidenciado por Assis (2005).

poder público como algo que dignificaria e moralizaria o local; porém, após a sua inauguração, houve quem reconheceu que a rodoviária favoreceu a maior circulação de pessoas “de bem” pela área do entorno, enquanto outras descreveram que aumentou a prostituição, a mendicância, assim como a incidência de furtos e roubos (ISHIMURA, 2008). O fato é que a presença da rodoviária pressionou o poder público a retirar a “zona de meretrício” do entorno da Praça, que foi deslocada para a periferia da cidade anos depois (ASSIS, 2005).

Figura 27 – Estação rodoviária de Pouso Alegre, no início da década de 70.



Fonte: Arquivo de Juliano Hiroshi Ishimura.

Outro local que sofreu consideráveis críticas de setores da população e da mídia foi o mercado municipal, descrito pelos jornais locais da época como sujo, abandonado e deteriorado. Para estes era necessária uma nova reforma no mercado municipal e a organização do comércio no seu entorno. Porém, ao invés da recuperação da edificação, que possuía relevante valor histórico e paisagístico, foi decidida a demolição do mercado e de seu largo, onde ficava o “obelisco do centenário”. Inaugurado em outubro de 1970, “o estilo tradicional de arquitetura cedeu lugar a um modelo mais moderno e grandioso, sendo totalmente descaracterizado” (ANDRADE *et al*, 2013, p.14).

Os discursos referentes a modernização, e sua materialização nos espaços públicos acima descritos, foram frequentemente atrelados ao desenvolvimento e ao progresso

econômico, que no contexto da passagem da década de 60 para 70 era muito associado ao crescimento industrial, ao aumento de unidades produtivas e a geração de empregos nas fábricas. Todavia, apesar da certa diversificação na economia de Pouso Alegre, o setor secundário em 1969 representava apenas 8% do ICMS municipal, contra 12% da agropecuária e 80% do comércio e dos serviços (REVISTA A EQUIPE, 1971).

O processo de industrialização passaria a ter certo impulso a partir da passagem da década de 60 para 70, em decorrência de políticas públicas municipais de atração de empresas³⁷, a localização de Pouso Alegre, a existência de infraestrutura, o processo de desconcentração industrial em especial a partir de São Paulo, dentre outros fatores. Os discursos políticos do período enalteciam a atração de investimentos industriais como alicerces ao desenvolvimento econômico de Pouso Alegre, como foi o caso do dizer do prefeito Simão Pedro, no jornal paulistano “O Municipalista”, em 1973: “Pouso Alegre quer mais indústrias”, em que foi evidenciada a infraestrutura local, sua posição geográfica “estratégica” e as políticas de apoio à implantação de unidades produtivas.

A década de 70 foi um período de significativo crescimento da produção industrial em Pouso Alegre e em cidades das proximidades, como Itajubá, Paraisópolis e Extrema (FIGUEIREDO & DINIZ, 2000). No caso de Pouso Alegre, em 1975 o município recebeu a unidade industrial das “Refinações de Milho Brasil”, que foi implantada em uma área até então rural, seis quilômetros ao sul da cidade; no ano seguinte houve a instalação da “São Paulo Alpargatas”, às margens da rodovia Fernão Dias (FERRER *et al*, 2012). É válido mencionar que as duas foram contempladas com doação pela prefeitura dos terrenos onde se implantaram, e contaram com incentivos fiscais estaduais e municipais (ANEXO 3).

A afluência destas unidades produtivas, anteriormente alocadas na Região Metropolitana de São Paulo, elucida o processo de desconcentração industrial que fazia parte do contexto econômico brasileiro da época, e que o Sul de Minas e cidades como Pouso Alegre foram diretamente beneficiados (DINIZ & CROCCO, 1996; DULCI, 2002). A partir de meados da década de 70, importantes transformações econômicas, demográficas, socioculturais e políticas ocorreram em Pouso Alegre, o que refletiu em novas configurações em seu espaço urbano e, também, em sua polaridade em âmbito regional.

³⁷ A lei nº 920, de agosto de 1969 dispõe sobre a isenção de impostos para indústrias se implantarem no município de Pouso Alegre. Quanto maior o número de empregos gerados, mais extenso é o período para isenção de impostos municipais. A lei se encontra em anexo (Anexo 3).

5 – Pouso Alegre, uma cidade média

5.1 – As novas dinâmicas econômicas e populacionais

Na segunda metade da década de 70, Minas Gerais atravessava um período promissor para o desenvolvimento industrial do estado, em especial pela implantação da unidade produtiva da FIAT em Betim, região metropolitana de Belo Horizonte, onde anteriormente havia sido inaugurada a refinaria de petróleo Gabriel Passos, da Petrobrás (FREDERICO, 2009). Diniz & Lemos (1999), ressaltaram o interesse do governo estadual mineiro em promover, a partir da indústria automobilística, uma rede de fornecedores alocados em Minas Gerais, que colaborariam para a formação de núcleos industriais em uma concepção de “distrito industrial centro-radial”, em que a empresa principal detinha uma relação de prioridade na compra da produção das empresas menores, que se alocavam a certa distância.

Este também é um período em que a desconcentração industrial, a partir da região metropolitana de São Paulo, ganha considerável dimensão³⁸, e outras cidades localizadas a certa proximidade desta acabaram se beneficiando com este processo, inclusive as de estados vizinhos (DINIZ & CROCCO, 1996; SANTOS & SILVEIRA, 2001; MARTINS, 2007). No trajeto entre as regiões metropolitanas de São Paulo e Belo Horizonte, Pouso Alegre foi, a partir de então, um município que recebeu expressivos investimentos industriais, o que contribuiu efetivamente para nítidas transformações econômicas, demográficas e socioespaciais que se sucederam e coexistiram no espaço local e mesmo regional.

No ano de 1979, por intermédio do governo estadual de Minas Gerais, foi inaugurado o “distrito industrial de Pouso Alegre”, que, localizado às margens da rodovia Fernão Dias, evidencia o interesse pela industrialização no município e da própria região³⁹. Somando a isto a existência de subsídios fiscais municipais e estaduais para a implantação de unidades industriais, de uma localização privilegiada em relação aos principais mercados consumidores do país, e de certa infraestrutura, Pouso Alegre recebeu significativos investimentos industriais, o que colaborou para que estivesse dentre as aglomerações com maior dinamismo

³⁸ Em 1970, a Região Metropolitana de São Paulo era responsável por 44,1% do valor da transformação industrial no Brasil, e possuía 33,6% dos empregados em indústrias no país. Em 1990 estes valores se reduziram para 26,3% e 22,1% respectivamente (DINIZ & CROCCO, 1996).

³⁹ Além de Pouso Alegre, foram implantados, por intermédio do governo estadual, os distritos industriais de Itajubá (1976), Três Pontas (1982), Lavras (1984), Passos (1987), Elói Mendes (1988), Extrema (1995), Santa Rita do Sapucaí (2000), dentre outros. Fonte: CODEMIG (Companhia de Desenvolvimento de Minas Gerais), 2013.

no setor secundário nacional, no período que abrange as décadas de setenta e oitenta⁴⁰ (DINIZ & CROCCO, 1996).

Conforme anteriormente mencionado, na segunda metade dos anos 70, Pouso Alegre recebe as unidades produtivas das Refinações de Milho Brasil (setor alimentício) e da São Paulo Alpargatas (calçados). Estas empresas, que deslocaram parte de seus processos produtivos da região metropolitana de São Paulo para o município, evidenciam a involução industrial da metrópole e a absorção destes investimentos pelas cidades médias. Assim, se as metrópoles brasileiras, em especial São Paulo, ao mesmo tempo em que atraíam, dispersavam pessoas e unidades produtivas, as áreas das suas proximidades foram dinamizadas a partir dos desdobramentos destes processos, como foi o caso do Sul de Minas Gerais (DULCI, 2002).

Apesar das ações políticas, sejam elas estaduais ou municipais, o impulso para o deslocamento de unidades industriais, da metrópole paulistana em direção as áreas interioranas do próprio estado e das áreas vizinhas (Norte do Paraná, Sul de Minas), ocorreu mais efetivamente devido às lógicas de mercado, de maneira que o desenvolvimento destes locais tenha sido de fora para dentro (DULCI, 2002). Na década de 80, este processo aumentou em intensidade, em especial com a implantação de empresas como a Latasa (latas de alumínio), a Brasinca (automobilística), a Sobral/Invicta (refratários) e a Sanobiol (farmacêutica), que na segunda metade da referida década optaram por Pouso Alegre para instalar suas unidades produtivas, o que foi motivo de intensos discursos propagados pelas administrações públicas municipais a respeito do “progresso industrial” local, e isto também era repetido frequentemente na mídia local e regional⁴¹.

No decorrer dos anos 90 e nas primeiras décadas do século XXI, incentivada pela duplicação da Rodovia Fernão Dias, houve a continuidade no processo de desenvolvimento

⁴⁰ Diniz & Crocco (1996) definiram como “aglomerações industriais relevantes” (AIR) as “microrregiões homogêneas” com mais de 10 mil pessoas trabalhando na indústria em 1991. A aglomeração de Pouso Alegre foi considerada como uma “AIR” dinâmica, com crescimento médio da produção e do emprego industriais acima de 50% superior a da média brasileira entre 1970 e 1991. O crescimento da AIR Pouso Alegre foi de 5,8% ao ano, enquanto a nacional foi de 3,5%. Outras AIR do Sul de Minas consideradas “dinâmicas” foram Poços de Caldas e Itajubá. Estas áreas estavam, portanto, no que Clélio Campolina Diniz definiu como “polígono industrial”, que tem como vértices as cidades de Belo Horizonte – Uberlândia – Maringá – Porto Alegre – Florianópolis – São José dos Campos – Belo Horizonte, formada por AIRs dinâmicas que apresentavam certa contiguidade espacial, o que levou a denominação do processo de “desconcentração concentrada” da industrialização nacional.

⁴¹ Na condição de morador da vizinha cidade de Itajubá, localizada a 65 quilômetros da área de estudos desta pesquisa, foi corriqueiro ouvir, no fim da década de 80 e início dos anos 90, comentários de amigos, familiares e professores sobre o “crescimento industrial” de Pouso Alegre, e que rapidamente esta “passaria” Itajubá, o que significava, no pensamento vigente da época, ser mais populosa e desenvolvida economicamente. É válido dizer que Pouso Alegre tinha menor população que Itajubá no censo de 1980, mas a ultrapassou em 1991, o que permitiu a formulação de outro termo, que “Pouso Alegre estava deixando Itajubá ‘para trás’”. Mais recentemente, já na condição de residente em Pouso Alegre, é costumeiro ouvir dos itajubenses que “Pouso Alegre deixou Itajubá para trás faz muito tempo”.

industrial de Pouso Alegre, com a implantação de empresas nos mais diversos setores produtivos, conforme demonstra a tabela 3.

Tabela 3 – Unidades industriais em funcionamento em Pouso Alegre⁴².

Empresa ⁴³	Número de funcionários	Ano de instalação	Setor	Capital
J.Macêdo	253	1953	Alimentos	Brasileiro
Unilever	899	1975	Alimentos	Anglo-holandês
Locomotiva	415	1976	Têxtil	Brasileiro
Britasul	78	1978	Minerais não metálicos	Local
Usiminas Automotiva	1241	1987	Automobilística	Brasileiro
Sobral/Invicta	800	1987	Refratários	Estadunidense
Icebom	193	1987	Alimentos	Local
Sanobiol	481	1988	Farmacêutica	Brasileiro
Ideal Antenas	109	1990	Materiais elétricos	Local
Prática Fornos	201	1991	Eletrodomésticos	Local
Johnson Controls	613	1997	Automobilística	Estadunidense
Sumidenso	702	1997	Automobilística	Japonês ⁴⁴
Cimed	749	1998	Farmacêutica	Brasileiro
Tropical Foods	56	1998	Máquinas industriais	Italiano ⁴⁵
União Química	574	2001	Farmacêutica	Brasileiro
Biobase	79	2002	Farmacêutica	Local
Braview	172	2004	Informática	Local
Kmex	186	2004	Informática	Italiano
Yoki	1096	2006	Alimentos	Brasileiro
Silver/Tigre	733	2008	Plásticos	Brasileiro
Rexam	60 ⁴⁶	2011 ⁴⁷	Alumínio	Inglês
Isofilme	84	2012	Plásticos	Brasileiro

Fonte: Número de funcionários – FIEMG (Federação das Indústrias de Minas Gerais): Cadastro Industrial de Minas Gerais (2013). Demais informações nos sites das empresas.

⁴² A JPX, fabricante de automóveis, produziu no município entre 1992 e 1997, quando faliu. A Verlon, indústria calçadista, produziu no município entre 1984 e 2002, quando também faliu.

⁴³ A Unilever adquiriu as “Refinações de Milho Brasil”, que pertencia a “Bestfoods”, em 2000.

-O grupo “Brasfanta” adquiriu a Locomotiva junto a Alpargatas em 2010.

-A Usiminas adquiriu a Brasinca em 1987, e o setor automobilístico da Usiminas pertence ao grupo Aethra desde 2013.

-O grupo “J. Macêdo” adquiriu o pastificio Chiarini, que era de capital local, em 2009.

-A Sobral/Invicta foi adquirida em 2012 pela “The Coleman Company”, em 2012

⁴⁴ A matriz no Brasil é em Pouso Alegre desde a abertura da unidade produtiva no município.

⁴⁵ A matriz no Brasil é em Pouso Alegre desde a abertura da unidade produtiva no município.

⁴⁶ O número de funcionários da empresa foi repassado por um funcionário do setor administrativo da mesma, pois não constava a unidade Pouso Alegre nos indicadores do Cadastro Industrial de Minas Gerais.

⁴⁷ Funcionou de 1989 até 2002 como Latasa, e reabriu em 2011, como Rexam, empresa esta que comprou a “Latasa” em 2003.

Pouso Alegre possui um perfil diversificado de sua produção industrial. Nas décadas de 70, havia a prevalência de empresas nos setores têxtil e alimentícia, mas, a partir da década de 80, houve a implantação de indústrias automobilísticas, farmacêuticas, de plásticos e de informática. Nas proximidades de Pouso Alegre, todavia, existem localidades e regiões em que coexistem empresas de um mesmo setor econômico, fazendo que estes espaços apresentem consideráveis relevâncias na produção destes artigos no contexto estadual e nacional, como são exemplos, principalmente, o Circuito das Malhas⁴⁸ e o Vale da Eletrônica⁴⁹.

Com relação a origem do capital das unidades industriais de Pouso Alegre (tabela 3), é possível estipular 4 categorias:

1 – Empresas de capital externo que se implantaram no município, e que, devido a isto, a gestão é realizada a partir de “ordens” provenientes de outros centros urbanos nacionais e globais, e que são exemplificadas pelas maiores unidades fabris do município, como Unilever, Usiminas Automotiva e Yoki. A atuação das unidades fabris em Pouso Alegre é parte da rede produtiva destas empresas, que está assim atrelada aos comandos em escala global e que se apropriam do território local (SANTOS, 1996).

2 – Empresas de capital transnacional, e que a gestão da produção e comercialização no território nacional se faz a partir de Pouso Alegre. São exemplos neste caso, a Sumidense e a Tropical Foods. Esta situação ilustra o que Harvey (1989), Santos (1996), Finquelievich (2001), dentre outros, definiram como a descentralização na rede empresarial com o advento do progresso no sistema de transportes e comunicações, e também da maior flexibilidade das relações entre áreas produtoras e consumidoras nos mercados nacional e global.

3 – Empresas de capital local, que atuam em setores onde Pouso Alegre, e especialmente a região, possuem certa tradição, como são exemplificadas pela Ideal Antenas, a Braview e a Prática, nas produções de eletroeletrônicos, telecomunicações e informática, segmentos que

⁴⁸ Constituído pelos municípios de Borda da Mata, Bueno Brandão, Jacutinga, Monte Sião e Ouro Fino, esta área é a terceira principal fabricante de “tecidos e artigos de malha” do Brasil, sendo superada apenas pela Região Metropolitana de São Paulo e pelo Vale do Itajaí. A especialização da mão de obra industrial demonstra a importância desta prática para a economia dos principais municípios produtores no Circuito das Malhas, pois em Monte Sião, 66,4% dos trabalhadores do setor secundário estão no ramo têxtil, em Jacutinga 57,7%. É válido ressaltar que a produção regional é estruturada em pequenas empresas de capital familiar, que comercializam os produtos nas cidades, em lojas próprias, mas também escoam para outros econômicos nacionais, e em menor escala para o exterior (FUINI, 2007).

⁴⁹ O termo “Vale da Eletrônica” é frequentemente associado às cidades de Santa Rita do Sapucaí e Itajubá, locais onde há a interação entre as instituições de ensino superior (Inatel/Santa Rita) e (Unifei/Itajubá) com a produção industrial em empresas “tecnológicas” dos setores de eletroeletrônica, telecomunicações e materiais de transporte. Pouso Alegre, por vezes, também é incluída a esta “rota tecnológica”, que tem na BR-459 seu eixo de estruturação espacial, e que motivou a criação de projetos de desenvolvimento por parte do governo estadual, voltado ao desenvolvimento deste segmento produtivo em escala regional (AMORIM FILHO & ABREU, 2000; CASTRO, 2000, ARANTES, 2002; QUEIROGA, 2005; FARIA, 2007).

são consideravelmente desenvolvidos em municípios vizinhos, como Santa Rita do Sapucaí e Itajubá (ARANTES, 2002).

4 – Empresas anteriormente de capital local e que foram adquiridas por corporações que atuam no mercado nacional, como é o caso do antigo “pastificio Chiarini”, até então de controle familiar, e que produzia voltado ao mercado regional desde a década de 50, e que foi incorporada pelo grupo “J. Macedo” em 2009, que produz e comercializa seus artigos em âmbito nacional. Esta situação de aquisição de empresas está presente, também, em distintos municípios e regiões do Brasil (SANTOS & SILVEIRA, 2001).

A implantação e o crescimento destas empresas no território municipal de Pouso Alegre contribuíram para que novos agentes externos e internos atuassem neste espaço, o moldando de acordo com os interesses econômicos, políticos e culturais que o envolve. Desta maneira, em plano local foram necessárias políticas públicas para favorecer o crescimento industrial, o que envolveu também a adequação da infraestrutura viária, habitacional e mesmo financeira e tributária municipal. E, a partir destas estruturações, o território pousoalegrense vai se conformando para acolher às exigências de corporações que atuam em âmbito global (FARIA, 2012).

A cidade de Pouso Alegre passa, assim, a ter novos atores sociais, econômicos e políticos que se apropriam de porções espaciais da cidade de acordo com seus objetivos, que, no caso das corporações econômicas industriais, mas também das comerciais e de prestações de serviços, almejam usar dos atributos locais para ampliar sua atuação em mercados nacional e global.

É justamente nas últimas décadas que houve a ampliação da atuação de empresas transnacionais do setor industrial no território pousoalegrense, e foi neste mesmo período que corporações de capital e gestão externa, nos segmentos de comércio e prestações de serviços de transportes, hospedagem, alimentação, comunicações e educação, passaram a ter maior presença na cidade, o que contribui decisivamente para aumentar a diversidade de interesses que atuam no local.

As dinâmicas produtivas das empresas industriais, comerciais e de prestações de serviços, e os processos migratórios, que em muito contribuíram para o crescimento populacional de Pouso Alegre, interagiram para haver significativas transformações no mercado de trabalho local, no período entre 1970 e 2010, como é elucidado na tabela 4.

Tabela 4 – População com mais de 10 anos, ocupada, por setores econômicos⁵⁰.

	Primário (%)	Secundário (%)	Terciário (%)	Total (%)
1970	3.250 (28,3%)	2.124 (18,5%)	6.107 (53,2%)	11.481 (100%)
1991	3.096 (8,9%)	13.076 (37,5%)	18.654 (53,6%)	34.826 (100%)
2010	5.004 (7,8%)	18.923 (29,4%)	40.385 (62,8%)	64.312 (100%)

Fonte: IBGE (Censos Demográficos, 1970, 1991 e 2010).

As dinâmicas produtivas, tanto as globais quanto as que incidem no espaço local de Pouso Alegre, entre 1970 e 2010, fizeram com que houvesse significativas mudanças no número de trabalhadores, bem como na distribuição destes por setores econômicos. E, conforme elucidado na tabela 4, este processo pode ser analisado através de dois momentos.

No primeiro, entre 1970 e 1991, houve considerável crescimento no número de pessoas com ocupação profissional. Em termos demográficos, é válido destacar que neste período já estava em curso o processo de redução da fecundidade no Brasil, e, assim, uma expressiva parcela da população brasileira estava inserida na idade adulta, portanto produtiva⁵¹ (BRITO, 2007). Mas, no contexto de Pouso Alegre, da mesma forma como em outras cidades médias do Sudeste brasileiro, a migração teve papel decisivo para a expansão da população em “idade produtiva” (MARTINE, 1995; BAENINGER, 2003).

Assim, a cidade de Pouso Alegre, no referido período, apresentou um significativo crescimento da população ocupada no setor secundário, como reflexo da implantação de unidades industriais no município, e mesmo da afluência de migrantes que vieram de localidades vizinhas, mas também da metrópole paulistana, para trabalhar em empresas que deslocaram parte (ou toda) sua produção para Pouso Alegre. Em termos absolutos, o setor primário sofreu pequena retração, mas foi notória a perda de sua participação relativa na distribuição da população ocupada. Por sua vez, o setor terciário apresentou um ritmo de crescimento expressivo, comparável a média do conjunto da população ocupada, o que é

⁵⁰ As atividades do setor primário são a agropecuária, extração florestal e pesca; as indústrias de transformações, extrativistas e da construção civil constituem as pertencentes ao setor secundário; o comércio, a administração pública, os serviços de educação, saúde, segurança, transportes e comunicações, as artes e a ciência são pertencentes ao setor terciário (IBGE: Censos Demográficos).

⁵¹ De acordo com os censos demográficos, em Pouso Alegre, dentre as faixas etárias, as que apresentaram maior crescimento no período entre 1960 e 1970 foram as de 10-19 e 20-29 anos; entre 1980 e 1991, e também entre 2000 e 2010, foram as de 20-29 e 30-39 anos (ALMEIDA JÚNIOR *et al*, 2012).

evidenciado pela sua participação relativa no período entre 1970 e 1991, que se manteve praticamente estável.

Entre 1991 e 2010, o crescimento da população em idade ativa continuava a se fazer presente em Pouso Alegre, no estado e no país; o mesmo se pode dizer com relação a atração de migrantes pelas cidades médias e da maior participação da mulher no mercado de trabalho⁵². Porém, com relação a população ocupada por setores econômicos, houve o crescimento absoluto de todos, inclusive do primário, em que a produção de morangos, em escala comercial, atrai migrantes de outras regiões do país, além de colaborar para minimizar a migração de pessoas entre setores produtivos, mas também de local de moradia; no setor industrial, mesmo tendo perdido importância relativa, ocorreu um acréscimo considerável no número de pessoas ocupadas no setor. Refletindo o crescimento do mercado consumidor, a maior centralidade de Pouso Alegre no contexto regional, e as dinâmicas produtivas das empresas comerciais e de prestação de serviços de capital local e/ou externo, a população ocupada no setor terciário teve grande crescimento, chegando a atingir mais de 62% do total.

A construção, e posteriormente a duplicação da Fernão Dias⁵³, favoreceu o crescimento e a diversificação da economia na região do Sul de Minas, em especial dos municípios localizados em sua área de influência direta, como Pouso Alegre (QUEIROGA, 2005).

No fim do século XX, em reportagens veiculadas na mídia regional e mesmo em publicações nacionais, Pouso Alegre foi diversas vezes mencionada como o “Tigre Mineiro”, devido ao processo de crescimento econômico verificado nas décadas de 70,80 e 90, e que seria, de acordo com estas matérias, potencializado com a duplicação da rodovia Fernão Dias (anexo 4).

O crescimento e a diversificação da economia mineira, especialmente após a década de setenta, foram acompanhados pela necessidade de mão de obra, sobretudo nas regiões mais dinâmicas do estado, como a Região Metropolitana de Belo Horizonte, o Sul de Minas e o Triângulo Mineiro, o que motivou a afluência de migrantes para estas áreas⁵⁴ (CARVALHO

⁵² Em 1970, 2763 mulheres tinham ocupação profissional em Pouso Alegre (24,06% do total). Em 2010 eram 25720 as que possuíam ocupação (40,0% do total). Nas ocupações industriais: 115 (5,4% do total do setor) em 1970 e 4507 (23,8%) em 2010. Fonte: IBGE (Censos Demográficos, 1970 e 2010).

⁵³ A duplicação da Fernão Dias foi iniciada em 1993 e concluída apenas em 2005. Em 2008 a rodovia foi concedida para a OHL, que desde 2012 pertence à Arteris, responsável pelos 561 quilômetros da “Autopista Fernão Dias”, denominação esta utilizada pela empresa para a rodovia.

⁵⁴ Entre 1985 e 2000, a geração de empregos em Pouso Alegre foi 58,5% superior à média nacional. No primeiro momento, 0,053% dos postos de trabalho no Brasil estavam no município, que passou a representar 0,084% em 2000 (MARTINS *et al*, 2007). Mesmo que em menor intensidade que o registrado no município de Pouso Alegre, outras cidades médias do Sul de Minas, como Poços de Caldas, Varginha, Passos e Alfenas também apresentaram ritmo superior a média brasileira.

et al, 2002; BRITO & HORTA, 2002). Pouso Alegre foi um município com considerável relevância neste contexto, em especial porque o desenvolvimento industrial teve necessidade por mão de obra, o que atraiu migrantes das mais diversas procedências.

O crescimento econômico atrelado ao incremento populacional, que também se sucedeu em âmbito regional, foi determinante para motivar a expansão e a diversificação dos setores comerciais e de prestação de serviços no município, e que são evidenciados pela construção de *shopping centers*, a entrada de redes comerciais de capital externo em distintos segmentos, a expansão do hospital regional Samuel Libânio, a criação e expansão de instituições de ensino superior, e, por consequência, houve o aquecimento do mercado imobiliário e de construção civil.

A posição geográfica, em especial com a duplicação da Rodovia Fernão Dias, ao mesmo tempo em que permitiu a atração de novas empresas, a maior geração de empregos, e uma melhor circulação de produtos e pessoas entre os lugares, motivou frequentes discursos públicos e privados sobre o potencial econômico regional. A interação entre estes fatores colaborou para a atração de consideráveis afluências de migrantes para Pouso Alegre e algumas localidades circunvizinhas⁵⁵, o que contribuiu para o rápido crescimento populacional do município, conforme é elucidado na tabela 5.

Tabela 5 – Crescimento populacional em Pouso Alegre, no período entre 1970 e 2010.

	Urbana	Rural	Total
1970	29.208	8.864	38.072
1980	50.813	6.551	57.364
1991	74.322	7.514	81.836
2000	97.597	8.990	106.587
2010	119.602	10.984	130.586

Fonte: Censos Demográficos do IBGE.

A partir da década de 70, o município de Pouso Alegre teve um ritmo acelerado de crescimento populacional, conforme é evidenciado na tabela 5, e que o colocou em posição de destaque no estado de Minas Gerais, e mesmo no Sudeste brasileiro, conforme demonstrado

⁵⁵ A microrregião de Pouso Alegre foi, dentre todas as pertencentes ao Sul de Minas, a que apresentou maior saldo migratório, seja nas trocas interestaduais ou intraestaduais, nos períodos entre 1986 - 1991, e 1995 - 2000. Esta situação atesta o potencial de atração populacional de Pouso Alegre, mas também de outras localidades de sua microrregião, como Cambuí e Extrema, cidades localizadas às margens da rodovia Fernão Dias (AUGUSTO, 2007).

em diversas pesquisas científicas⁵⁶. Este acréscimo foi mais significativo na área urbana, fato este recorrente em outras cidades médias brasileiras, que, dentre outros papéis na rede urbana regional e nacional, deve ter “a capacidade de receber e fixar os migrantes das cidades menores ou da zona rural, por meio do oferecimento de oportunidades de trabalho” (AMORIM FILHO & SERRA, 2001, p.9).

Por meio do uso de narrativas orais, Gregório (2012) elucidou o êxodo de pessoas provenientes das áreas rurais do município para trabalhar nas indústrias que se instalavam em Pouso Alegre, em especial na década de 70; para estes sujeitos sociais, de acordo com suas próprias narrativas, o trabalho na indústria oferecia maiores perspectivas de ascensão socioeconômicas que as existentes nas atividades agropecuárias. A diminuição da população rural municipal, nas décadas de 70 e 80, evidencia este deslocamento espacial de migrantes do campo para a cidade.

Porém, a mão de obra local, em especial a proveniente dos espaços rurais e das pequenas cidades vizinhas, não era suficiente para as necessidades das empresas, principalmente as industriais, tanto em termos de contingentes numéricos quanto pela baixa qualificação profissional e a inexperiência na lida com as rotinas de trabalho, eminentemente mais racionalizadas nas indústrias se comparadas às práticas agropecuárias anteriormente desenvolvidas por estas pessoas.

Assim, tendo em vista que algumas indústrias que se instalaram em Pouso Alegre, foram decorrentes do deslocamento de empresas originárias na região metropolitana de São Paulo, a exemplos da Alpargatas e a Brasinca, houve a migração de trabalhadores junto às unidades produtivas, sendo que estes eram valorizados por estas empresas, pois tinham experiência (FREITAS, 2003). Na tabela 6 é demonstrada a origem dos migrantes em Pouso Alegre, nos anos de 1970, 1991 e 2010.

⁵⁶ Na década de 80, Pouso Alegre foi o segundo município que apresentou maior crescimento médio anual, dentre os polos regionais do interior de Minas Gerais, sendo superado apenas por Uberlândia (MATOS, 1997); -Nos períodos entre 1986-1991 e 1995-2000, Pouso Alegre esteve no grupo das cidades médias de Minas Gerais que mais atraíram migrantes (RIGOTTI & CAMPOS, 2009); -Entre 1970 e 2000, Pouso Alegre foi o município do Sul de Minas com maior ritmo de crescimento populacional, o que fez aumentar sua participação no conjunto da população regional (MARTINS *et al*, 2007); -De acordo com os censos demográficos do IBGE, Pouso Alegre apresentou ritmo de crescimento populacional de 30,5% no período entre 1991-2000, e de 22,3% entre 2000-2010, índice superior a média estadual, de 13,6 e 9,2%, e nacional, de 15,6 e 13,2% (FARIA, 2012); -Pouso Alegre foi a cidade média “não metropolitana” com maior taxa de crescimento populacional em Minas Gerais, no período entre 2000 e 2010. E a quinta do Sudeste, tendo sido superada apenas por Macaé, Cabo Frio e Angra dos Reis (RJ) e Linhares (ES), sendo a 17º de todo o país (MATOS, 2012).

Tabela 6 – Migrantes em Pouso Alegre, no período entre 1970 e 2010.

	1970	1991	2010
Naturais do município	26.322	47.787	74.114
(% do total)	(69,1%)	(58,4%)	(56,8%)
Não naturais do município	11.750	34.049	56.472
(%)	(30,9%)	(41,6%)	(43,2%)
Naturais do estado de Minas Gerais (%)	36.451	71.843	108.582
(%)	(95,7%)	(87,8%)	(83,1%)
Naturais de outros municípios de Minas Gerais (%)	10.129	24.056	34.468
(%)	(26,6%)	(29,4%)	(26,4%)
Não naturais do estado	1.621	9.993	22.004
(%)	(4,3%)	(12,2%)	(16,9%)
Naturais do Sudeste	37.575	79.092	123.047
(%)	(98,7%)	(96,6%)	(94,2%)
Naturais de outros estados do Sudeste (%)	1.074	7.249	14.465
(%)	(3,0%)	(8,8%)	(11,1%)
Naturais de outras regiões brasileiras (%)	350	2.744	6.979
(%)	(0,9%)	(3,1%)	(5,3%)
Naturais do Nordeste	161	1.142	4.053
(%)	(0,4%)	(1,4%)	(3,1%)
Naturais do Sul	142	1.148	1.964
(%)	(0,4%)	(1,4%)	(1,5%)
Naturais do Centro-Oeste	37	143	569
(%)	(0,1%)	(0,2%)	(0,4%)
Naturais do Norte	10	56	393
(%)	(0%)	(0,1%)	(0,3%)
Brasileiros sem especificação	147	33	359
(%)	(0,4%)	(0%)	(0,3%)
Brasileiros	37.998	81.616	130.356
(%)	(99,8%)	(99,7%)	(99,9%)
Estrangeiros	74	220	230
(%)	(0,2%)	(0,3%)	(0,1%)
População Total	38.072	81.836	130.586
(%)	(100%)	(100%)	(100%)

Fonte: IBGE, Censos Demográficos (1970, 1991 e 2010).

No ano de 1970, 69,1% dos moradores de Pouso Alegre eram naturais do município, em 1991 este percentual se reduziu para 58,4%, e atingiu 56,8% em 2010. A entrada de migrantes no período apresentou certa diversificação quanto a origem do deslocamento, como é ilustrado na tabela 6. No primeiro recorte temporal (1970-1991) houve considerável aumento dos naturais de outros municípios de Minas Gerais, que passou de 26,6% para 29,4% do total de habitantes, e dos naturais em outras unidades da federação, que em 1970 eram

4,3% dos residentes no município e passaram a representar 12,2% em 1991, sendo estes majoritariamente nascidos no estado de São Paulo⁵⁷.

A presença dos migrantes interestaduais apresentou significativa expansão no período entre 1991 e 2010, e seu contingente passou de 9.993 para 22.004 habitantes, o que significa que os naturais de outros estados correspondem a 16,9% dos habitantes de Pouso Alegre. Os paulistas continuam sendo os de maior número, porém houve considerável crescimento na presença de nordestinos, que constituem mais de 4.000 habitantes⁵⁸. Os sulistas, principalmente os paranaenses, também são representativos, sendo os naturais do Norte, Centro-Oeste, e de outros países, em números mais modestos.

Se comparado ao período anterior a década de 50, houve expressiva diversidade econômica e sociocultural no município de Pouso Alegre, e isto incidiu também em novas formas de práticas cotidianas. A presença destes referidos migrantes, além de contribuir para o crescimento populacional e a estruturação de novas atividades produtivas, também favoreceu a diversificação sociocultural no município.

Mendes (2013) demonstrou a importância dos migrantes paulistas para a consolidação de novas formas de entretenimento, como servem de exemplos os praticantes de *skate*. Simões (2013) elucidou as formas de sociabilidade dos migrantes nordestinos em Pouso Alegre, que organizam anualmente uma festa, promovida pelo Centro de Tradições Nordestinas do Sul de Minas, para favorecer a integração destes moradores, e, especialmente, retomarem práticas socioculturais de seus locais de origem, como as músicas, a gastronomia, as danças, dentre outras.

É válido ressaltar, também, o aumento da migração pendular, desenvolvida por moradores de municípios vizinhos, como Congonhal, Borda da Mata, Cachoeira de Minas, dentre outros, que trabalham e/ou estudam em Pouso Alegre. Esta situação colabora para a maior circulação de pessoas pelo espaço municipal, que também é resultado de sua importância na rede urbana regional.

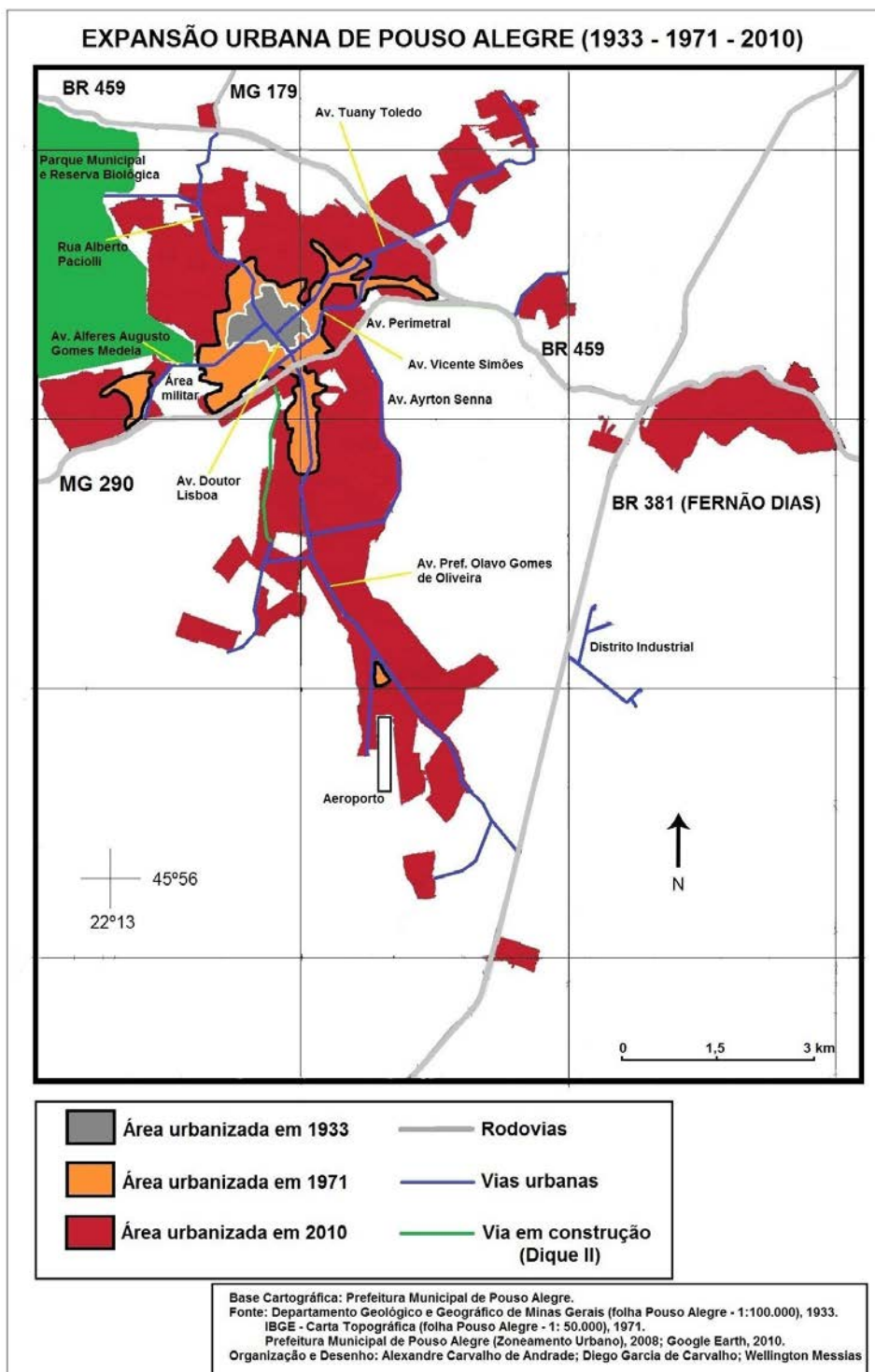
⁵⁷ Em 1991 Pouso Alegre era o segundo município do Sul de Minas, e o quinto de Minas Gerais, com maior volume de migrantes paulistas, que totalizavam 6697 habitantes (MATOS, 1999); estes representavam 19,7% dentre todos os não naturais do município, sendo 92,4% dos migrantes provenientes dos estados do Sudeste (excluído Minas Gerais), e 70% dentre todos os não naturais do estado (IBGE: Censo Demográfico, 1991). É válido mencionar que a maior parte destes tinha origem urbana, especialmente da Região Metropolitana de São Paulo (STÉFANI & RANGEL, 2002).

⁵⁸ A entrada de migrantes nordestinos foi mais intensa na década de 90. Em 2000, havia 3358 residentes em Pouso Alegre naturais de estados do Nordeste, número este quase três vezes maior que em 1991 (IBGE: Censos Demográficos). Os baianos, seguidos pelos cearenses, pernambucanos e potiguares são os mais numerosos, porém é importante mencionar a migração temporária de maranhenses, especialmente para a colheita de morango.

5.2 – A expansão urbana e a fragmentação do espaço

No período posterior a década de setenta do século XX, Pouso Alegre apresentou significativa transformação em sua base produtiva, e isto refletiu no crescimento da população urbana, de 29.208 habitantes para 119.602 (IBGE: Censos Demográficos), e na consequente expansão do espaço urbanizado (Mapa 12).

Mapa 12 – Expansão urbana em Pouso Alegre (1933 – 1971 – 2010).



Fonte: Departamento Geológico e Geográfico de Minas Gerais (1933), IBGE (1971), Google Earth (2010).

A cidade de Pouso Alegre apresentou considerável expansão urbana, no período analisado, porém é notável a diferença no ritmo de expansão entre 1933 e 1971, e entre 1971 e 2010. Esta situação reflete o acréscimo populacional, mais intenso no segundo período, todavia, também é consequência direta das novas dinâmicas de ocupação e circulação no espaço urbano municipal.

Em Pouso Alegre, o processo de expansão urbana ocorreu com maior intensidade após a década de setenta, período este em que a expansão dos sistemas de transportes permitiu um maior deslocamento de pessoas e produtos pela cidade. A difusão dos sistemas de transportes definiu novos espaços sociais nas cidades (LEFEBVRE, 1978), e contribuiu para uma maior diferenciação entre locais de trabalho, moradia, recreação e circulação no interior do espaço urbano.

A cidade é, ao mesmo tempo, fragmentada, em decorrência de seus distintos tipos de usos, e conseqüentemente das lógicas sociais, econômicas, geográficas e culturais que se interagem, e é articulada a partir da circulação de pessoas e de veículos pelo território, mas também das decisões políticas e econômicas que nele incidem (CORRÊA, 1997). Portanto, se constitui em Pouso Alegre, locais com distintas fisionomias e usos, que refletem as suas funções industriais, de circulação, comerciais e de prestação de serviços, de moradia, dentre outras, que se organizam de acordo com as condições financeiras dos agentes envolvidos, geográficas do sítio urbano, e a acessibilidade dos sistemas de transportes, sendo que estes eixos viários, conforme é demonstrado no mapa 12, nortearam as direções de expansão urbana de Pouso Alegre.

Como o processo de crescimento populacional ocorreu contemporaneamente à implantação de novas unidades industriais, comerciais e de prestações de serviços na cidade, as ações de agentes sociais que moldam o espaço urbano, como o Estado, os incorporadores imobiliários, os donos dos meios de produção, e a população, passaram a apresentar uma nova dinâmica se comparada a momentos anteriores da cidade de Pouso Alegre, quando, além de menos extensa e populosa, os interesses eram eminentemente voltados para fomentar ações endógenas, isto é, com restritos vínculos com o mercado externo e com as lógicas globais de apropriação dos espaços. E tal situação, de certa forma, pode ser perceptível na organização do espaço urbano de Pouso Alegre na atualidade, e inclusive na localização do distrito industrial, às margens da rodovia Fernão Dias, o que denota a importância dos vínculos externos de aquisição de matéria-prima e escoamento da produção final, típicos deste tipo de empreendimento.

A expansão urbana de Pouso Alegre, conforme ilustrada no mapa 12, teve maior intensidade nos setores a leste e ao sul da região central. A presença da rodovia Fernão Dias, onde se localiza considerável parcela das indústrias, foi fundamental neste processo, em decorrência de ações dos incorporadores imobiliários, mas também do Estado.

Segundo Sposito (2008, p.25), os proprietários fundiários, “na busca da demanda por terrenos e edificações, transformam a terra rural em terra urbana, induzindo o crescimento demográfico da cidade, orientando sua dimensão territorial e o direcionamento desta dimensão”. E, no intuito de lograr êxito nestas ações, tais agentes pressionam o poder público, que, em certos casos, possui função de provedor de infraestruturas básicas (arruamento, abastecimento de água e luz, serviços de educação, saúde e segurança), ou mesmo de produtor do espaço, como, por exemplo, na implantação de conjuntos habitacionais, a exemplo do mostrado na figura 28, localizado na região sul de Pouso Alegre.

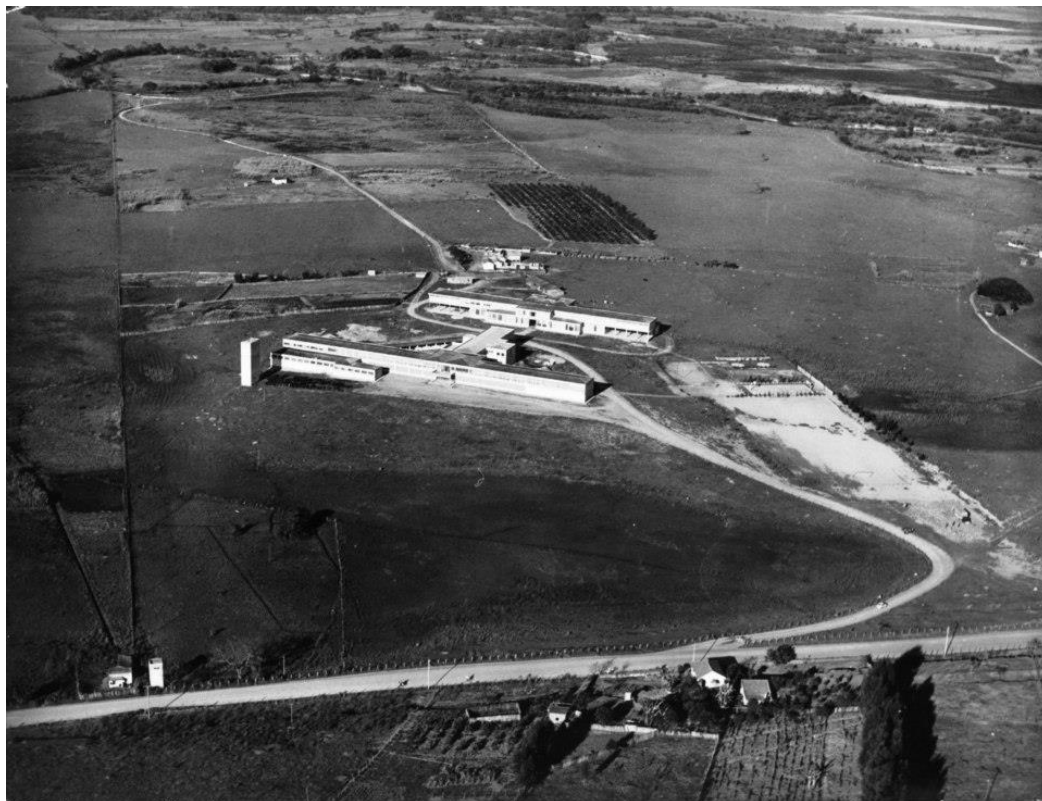
Figura 28 – Casas no “conjunto habitacional Jorge Andere”, construído em meados da década de 80, em convênio entre a prefeitura e a COHAB-MG.



Fonte: Arquivo pessoal do autor.

A implantação da unidade produtiva das Refinações de Milho Brasil, em meados da década de 70, e a construção do distrito industrial, no final da mesma década, foram fatores que incentivaram a ocupação e o adensamento de construções na região sul da cidade de Pouso Alegre. A comparação entre as figuras 29 e 30 permite compreender melhor esta situação.

Figura 29 – Seminário arquidiocesano de Pouso Alegre na década de 70, circundado por espaços eminentemente rurais.



Fonte: Arquivo do Museu Municipal Tuany Toledo.

Figura 30 – Seminário arquidiocesano de Pouso Alegre na década de 2000.



Fonte: Arquivo do Museu Municipal Tuany Toledo.

Na região sul, a Avenida Prefeito Olavo Gomes de Oliveira⁵⁹ foi uma importante norteadora para a ocupação urbana, que apresentou uma significativa diversidade de usos do solo, resultado dos processos demográficos, econômicos e socioespaciais que incidiram nos subespaços desta área da cidade (CARVALHO, 2013). A expansão urbana nesta região refletiu, inicialmente, o que Souza (2011) descreveu acerca das áreas periféricas, em que coexistem espaços ociosos e subutilizados, em diversos casos usados para a especulação imobiliária, e os loteamentos populares, instituídos através de empresas privadas, ou de políticas públicas de moradia, como o demonstrado na figura 28.

A contínua expansão e fragmentação do espaço urbano em Pouso Alegre, assim como as novas necessidades por fluidez e rapidez dos sistemas produtivos, fizeram com que as administrações públicas investissem na implantação de novos eixos viários. Exemplo disso é a Avenida Perimetral, que interliga os setores oeste e leste do município e que favoreceu, também, a circulação de veículos no trajeto entre a MG-290 e a BR-459. Para a sua implantação, foi necessária a retinização do leito do rio Mandu, como é evidenciada na figura 31.

Figura 31 – Obras para implantação da Avenida Perimetral, no início da década de 80.



Fonte: Arquivo do Museu Municipal Tuany Toledo.

⁵⁹ Com extensão pouco inferior a 10 quilômetros, entre a confluência com a Avenida Perimetral até o trevo da Rodovia Fernão Dias, esta via, em seus primeiros 2,5 quilômetros, é denominada como Avenida Vereador Antônio da Costa Rios, no trecho que atravessa o bairro São Geraldo.

Como é possível perceber na figura 31, a ponte que permitia a circulação viária por sobre o rio Mandu perdeu a sua função original, pois o curso d'água foi retificado e ficou mais distante da área central da cidade, porém mais próximo do bairro São Geraldo, que neste momento já passava por um processo de adensamento de construções e se tornou mais vulnerável às inundações durante os meses com maiores precipitações (FARIA, 2008 ; LIMA, 2011). Esta situação elucida a divergência decorrente dos interesses distintos que coatuam em um espaço urbano, em que, de acordo com Costa (1992), o grau de alteração dos recursos naturais não é decorrente apenas do ritmo de crescimento populacional, mas, também, da lógica da produção do espaço construído e da forma em que se processa a ocupação do solo.

Na Avenida Perimetral, em 1990, que foi inaugurada a nova rodoviária de Pouso Alegre (figura 32), fazendo com que a antiga, implantada na década de 70, na Praça João Pinheiro, passasse a ter a função de abrigar órgãos públicos municipais. Em anexo ao terminal rodoviário foi construída uma praça, que abriga uma pista para a prática de *skate*, que, inaugurada em 1991, reflete a certa modernidade das práticas socioculturais que atingia a cidade neste período (MENDES, 2013).

Figura 32 – Avenida Perimetral e terminal rodoviário de Pouso Alegre, em 2011.



Fonte: Arquivo pessoal de Randolfo Rebello.

No final da década de 80, e início da década de 90, a cidade de Pouso Alegre passou por consideráveis mudanças econômicas, e isto refletiu efetivamente em suas dinâmicas socioespaciais. Exemplo disso foi a retirada dos trilhos da extinta linha férrea, já que a ferrovia havia sido desativada em 1984 (GOUVÊA, 2004). Esta situação permitiu a sua substituição por avenidas, tendo destaque a Vicente Simões, importante via de ligação entre a região central e os bairros da zona leste de Pouso Alegre (figura 33).

Quando havia o leito ferroviário, esta área apresentava baixa densidade de construções e era considerada desvalorizada financeiramente; porém, como esta via serve de acesso a bairros da região leste da cidade, inclusive alguns dos mais valorizados para as funções residenciais, gradativamente esta avenida foi recebendo novas funções comerciais, de prestação de serviços e de entretenimento. Fazendo a conexão com outras vias, também valorizadas devido as mesmas condições, a Avenida Vicente Simões atualmente constitui uma espacialidade que apresenta uma diversidade de usos durante o período comercial, neste caso eminentemente laborais, e o uso recreacional no período noturno, devido a existência de bares, lanchonetes e restaurantes frequentados pela população pousoalegrense.

Figura 33 – Avenida Vicente Simões, no ano de 2011.



Fonte: Arquivo pessoal do autor.

Com o contínuo processo de expansão urbana, e por consequência o maior fluxo de veículos circulando pela cidade, houve a necessidade de se tomar medidas para reduzir o problema de congestionamentos, em especial no sentido entre o centro, a região sul e a rodovia Fernão Dias. Arelado a isto, a ocorrência de enchentes no São Geraldo motivou a construção da “avenida dique”, com a dupla função, de reduzir as inundações neste bairro, mas, também, para a implantação de uma via expressa que ligaria a área central aos bairros localizados na região sul.

Mesmo não tendo sido ainda concluída em toda sua extensão, que deveria atingir o distrito industrial e a rodovia Fernão Dias, a Avenida Ayrton Senna constituiu mais um fator que contribuiu para aumentar a atratividade da região sul de Pouso Alegre, que neste período, final da década de noventa, recebeu um espaço público para práticas desportivas e recreacionais, composto por “praça de esportes”, ginásio poliesportivo e um estádio de futebol (figura 34). A presença de distintas atividades econômicas (indústrias, comércio e prestação de serviços), a criação de loteamentos públicos e privados, e a existência de importantes vias que a interligam com o centro e com a Fernão Dias, contribuiu para que a região sul tenha sido o setor de maior crescimento populacional de todo o município, entre 2000 e 2010 (CARVALHO, 2013).

Figura 34 – Leito do rio Sapucaí Mirim, e paralelo a ele a Avenida Ayrton Senna (ponto 1), no ano de 2006. Conjunto desportivo, na região sul da cidade (ponto 2), e ao fundo a área central (3). Entre estes dois pontos, o bairro São Geraldo (4).



Fonte: Arquivo Pessoal de Diego Garcia de Carvalho.

O espaço, de acordo com Carlos (2011), é condição da realização do processo produtivo, unindo os atos de distribuição, troca e consumo de mercadorias. E, mesmo com a desativação da linha da Rede Mineira de Viação, em meados da década de 80, os processos de crescimento populacional e de expansão e diversificação econômica se sucederam em Pouso Alegre, que, às margens da Fernão Dias, e com ligação rodoviária com outros centros urbanos regionais, se beneficiou de sua posição geográfica em um período onde os veículos automotores apresentam grande importância para a circulação no território brasileiro.

O espaço regional passou por melhorias em suas condições viárias na primeira década do século XXI, sendo as mais relevantes à duplicação da Fernão Dias, e as adequações na BR-459 (alargamento da via, duplicação dos trechos urbanos, implantação de viadutos). Esta última, juntamente com as avenidas Perimetral e Vicente Simões, colaborou efetivamente na expansão urbana para o setor leste da cidade (figura 35). Às margens do trecho urbano da BR-459 se desenvolveram atividades diversas, como indústrias, universidade, hotéis, *shopping center*, hipermercado, concessionárias e bairros residenciais.

Figura 35 – Setor leste da cidade de Pouso Alegre, no ano de 2011. Em primeiro plano, o trecho urbano da BR-459 (ponto 1), a esquerda a Avenida Perimetral (2), e ao centro a Avenida Vicente Simões (3), tendo ao fundo a região central da cidade, onde é nítida a verticalização.



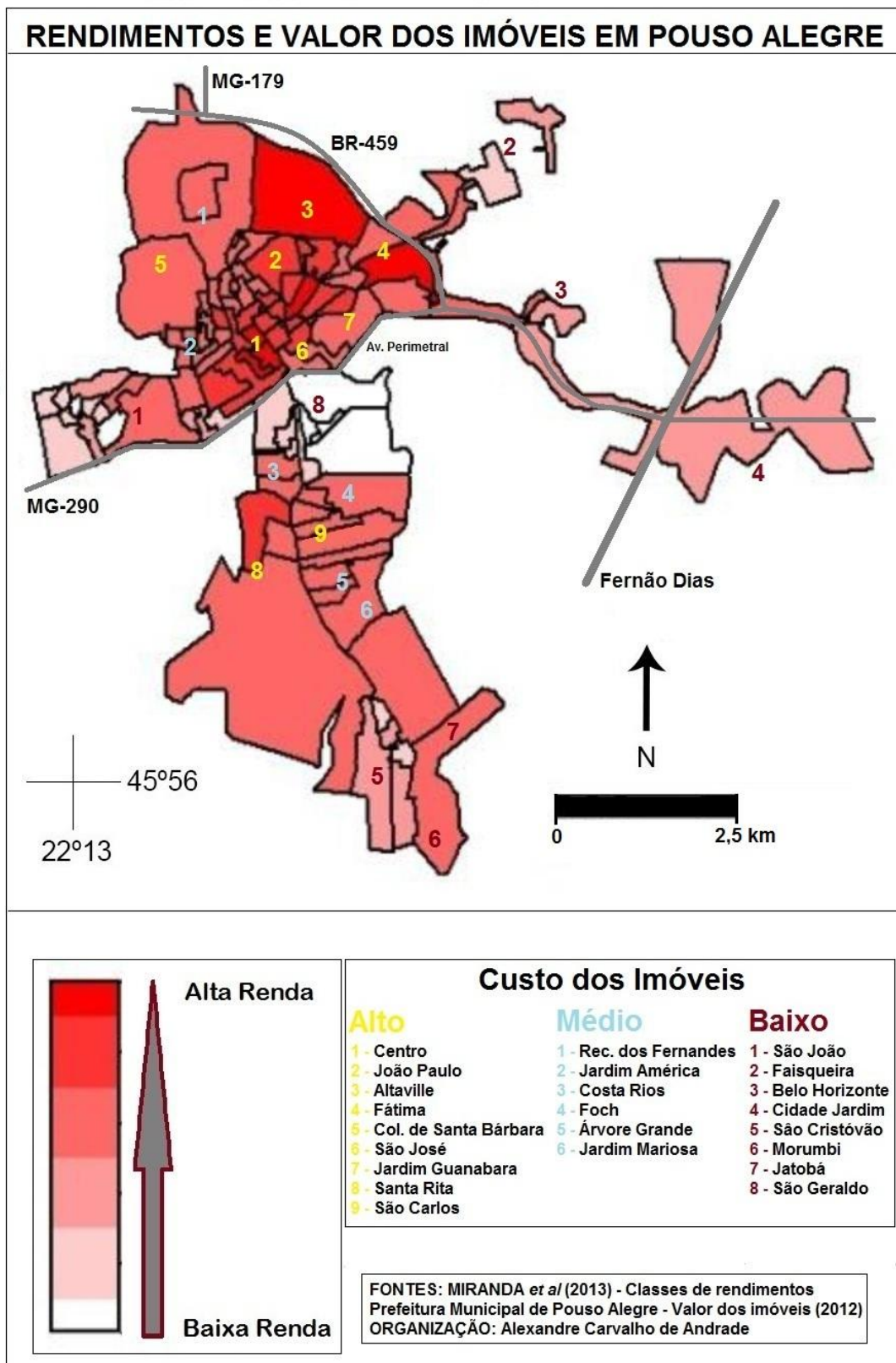
Fonte: Arquivo pessoal do autor.

Uma cidade média, como é o caso de Pouso Alegre, possui distintos usos da terra, que refletem o tempo histórico, as condições geográficas, as funções de cada espaço, e os recursos financeiros envolvidos. Isto contribui para a existência de variadas paisagens no interior da cidade, coexistindo espaços com predomínio de atividades comerciais e de prestações de serviços, residências unifamiliares e edifícios, áreas industriais, *shopping centers*, espaços públicos para práticas desportivas, culturais e contemplativas, vias de circulação, órgãos governamentais, dentre outros. Segundo Corrêa (1997), o espaço urbano, fragmentado, é caracterizado pela justaposição de diferentes paisagens e usos da terra.

Apesar da diversidade existente entre as cidades brasileiras e mundiais, foi nas áreas centrais que a maior parte delas se estruturou, e a partir do centro houve o processo de expansão urbana, econômica e mesmo sociocultural que abarcou outros setores espaciais. Porém, neste processo de expansão que levou a uma urbanização dispersa, também ocorre uma evidente diversidade de situações, resultado da disseminação difusa das indústrias e atividades produtivas no território, e pela multiplicação de núcleos e aglomerações urbanas com distintas características socioeconômicas e espaciais (LIMONAD, 2008). E, conforme ilustrado no mapa 12, em Pouso Alegre, após a década de 70, os eixos viários tiveram consideráveis importâncias neste processo de expansão, que partiu da área central em direção a outros setores da cidade, e se manifestou através de variadas formas de apropriações do espaço urbano. Com relação a isto, Le Goff (1998, p. 145) afirma que “as cidades atuais caminham em direção ao policentrismo”, devido a difusão dos sistemas de transportes.

A localização das atividades (indústrias, comércios e serviços) e das formas de consumo do espaço urbano (moradia, por exemplo) em uma cidade capitalista, reflete os distintos potenciais de consumo dos moradores e dos investidores que se apropriam de parcelas dos espaços intraurbanos (SPOSITO, 2008). Devido a isto, o espaço se firmou como uma mercadoria, resultado de suas potencialidades para o trabalho, o consumo, o lazer e o morar, e determinadas áreas passaram a ter considerável valorização financeira, em parte por fatores econômicos, mas também por questões atreladas às intervenções políticas, e que são reflexos também de *status* sociais e de relações de poder (CARLOS, 2007). E isto é perceptível no espaço urbano de Pouso Alegre, conforme pode ser visualizado no mapa 13, em que é demonstrada a divisão da cidade de acordo com os rendimentos de seus moradores e pelo valor imobiliário de bairros locais.

Mapa 13 – Rendimentos dos moradores por setores censitários⁶⁰ e valor dos imóveis em bairros selecionados de Pouso Alegre.



Fonte: Prefeitura Municipal de Pouso Alegre (2012) *apud* FARIA (2012); MIRANDA *et al* (2013).

⁶⁰ As delimitações dos setores censitários não coincidem com os limites dos bairros de Pouso Alegre. Os valores dos imóveis são estipulados pela somatória do valor do metro quadrado de terreno e do valor do metro quadrado construído (PREFEITURA MUNICIPAL DE POUSO ALEGRE, 2012), e se encontram no anexo 5.

A área central de Pouso Alegre, nos dias atuais, apresenta notória importância para a vivência dos moradores da cidade, e mesmo das localidades vizinhas, e, isto se deve ao seu caráter multifuncional, na medida em que existem escolas, templos religiosos, espaços culturais, residências, estabelecimentos comerciais, hospitais, mercado municipal, bancos, órgãos públicos, *shopping center*, dentre outros usos. Este setor da cidade, em decorrência de sua importância histórica como núcleo de desenvolvimento de atividades do setor terciário, e mesmo de moradias, apresenta prevalência de populações com satisfatórios rendimentos financeiros, que, atrelado à densidade de construções, faz com que os imóveis apresentem alta valorização mercantil (mapa 13). Devido a isto, progressivamente as funções de moradia se direcionaram para os edifícios, sendo o centro a área de maior concentração na cidade.

Além das práticas comerciais e de prestação de serviços, há, também, na região central de Pouso Alegre, espacialidades utilizadas para as práticas recreacionais e culturais, servindo de exemplos o teatro municipal, o conservatório de música, o clube literário, o mercado municipal, as praças e estabelecimentos como livrarias, hotéis, bares e restaurantes. Sendo um local de considerável importância econômica, de relevante interesse histórico-cultural, e também espaço para encontros sociais, o centro da cidade é assim definido pelo Plano Diretor Municipal de Pouso Alegre (2008, p. 10):

Zona Mista Central (ZMC) - corresponde às áreas do centro tradicional da cidade, onde se situam o comércio e as atividades de prestação de serviços de atendimento geral, com ocupação caracterizada por usos múltiplos como residências uni e multifamiliares, comércio, serviços e uso institucional, sendo possível a instalação de usos multifamiliares, institucionais, comerciais e de serviços de atendimento local e geral, com medidas de contenção do processo de verticalização;

A multiplicidade de funções no centro da cidade de Pouso Alegre é decorrente do acúmulo de usos históricos deste setor da cidade para atividades econômicas, práticas socioculturais, e moradia. E, conforme salienta Santos (1996), as sucessões e coexistência de ações, em um determinado espaço, fazem com que hajam objetos implantados em tempos distintos, com motivações e interesses que podem não mais ser apropriados para a atualidade. E isso fica latente com relação ao sistema viário, onde algumas ruas não comportam a circulação de veículos na atualidade, o que motiva à restrição a implantação de novas edificações na área. Na figura 36 serão demonstradas algumas características do centro de Pouso Alegre na atualidade.

Figura 36 – Aspectos da área central de Pouso Alegre: 1 – Verticalização do centro de Pouso Alegre; 2 – Antiga residência, atualmente utilizada como escola de informática, na Avenida João Beraldo; 3 – Fluxo de veículos e pessoas na Rua Adolfo Olinto; 4 – Teatro municipal circundado por estabelecimentos comerciais na Avenida Doutor Lisboa.



Fonte: Arquivo pessoal do autor, (2 e 4, 2011; 1 e 3, 2013).

As fotografias, da figura 36, ilustram algumas características do centro de Pouso Alegre nos dias atuais. Com o crescimento populacional da cidade, e a sua maior importância como provedora de produtos e de serviços que atendem aos habitantes locais, mas também de municípios vizinhos, a área central passou por um processo de adensamento de atividades comerciais e de prestação de serviços, e, por consequência, de circulação de pessoas e veículos (fotografia 3).

As mudanças das funções de determinados locais, como é retratado na fotografia 2, em que uma antiga residência passou a abrigar uma escola de informática, ocorreu concomitante ao processo de demolição de construções, para a implantação de outras edificações que passaram a abrigar estabelecimentos comerciais e de prestação de serviços. Foram conservadas, fundamentalmente, edificações que possuem relevante importância histórica, como é o caso do teatro municipal (fotografia 4), considerado patrimônio histórico-cultural e salvaguardado por lei municipal de conservação.

Harvey (1989) afirmou que, para atender aos gostos e aos interesses pessoais, a cidade se fragmenta. E, como ocorreu em outros centros urbanos brasileiros e globais, para as pessoas que tiveram interesse em residir na área central, os edifícios residenciais passaram a

serem opções (fotografia 1), e aos que consideraram que este setor da cidade perdeu suas amenidades e/ou ficou financeiramente caro, restou a mudança para outros bairros de Pouso Alegre, ou mesmo para outras cidades e regiões.

Autores brasileiros, como Santos (1996), Corrêa (1997), Souza (2002), Carlos (2007), Sposito (2008), Haesbert (2011), dentre outros, já elucidaram a relação entre poder aquisitivo e apropriação dos lugares de uma cidade, seja para interesses econômicos e/ou residenciais. Para as dinâmicas produtivas, os parâmetros que levam uma determinada área a ser mais ou menos valorizada, vão depender do setor econômico. Assim, enquanto para um estabelecimento comercial, a intensa circulação de pessoas e/ou de veículos é considerada como fator de valorização de um determinado ponto em um espaço urbano, para as atividades industriais esta particularidade já seria vista como desvantajosa, devido ao maior custo dos terrenos para as suas necessidades.

Para as funções residenciais, também há interesses pessoais distintos, assim como condições financeiras. Com relação a motivação, há pessoas que preferem residir em locais onde a acessibilidade e a circulação por vias movimentadas são vistas como positivas; Velho (1973), Lefebvre (1978) e Matta (1997) foram autores que evidenciaram as atratividades de espaços urbanos multifuncionais, que agregavam desde as funções de moradia até as comerciais e de entretenimento. Entretanto, há quem prefira morar em locais de menor fluxo de pessoas e veículos, com funções eminentemente residenciais, e, por vezes, até em espaços de auto-segregação, como os condomínios fechados (SOUZA, 2011). E, apesar de Pouso Alegre, como uma cidade média, não apresentar os mesmos processos de fragmentação espacial presentes em uma metrópole, há significativa diferenciação entre os setores da cidade, para a função de moradia, o que inclui, dentre outros, edifícios na área central e em bairros, residências unifamiliares em áreas que apresentam satisfatórias ou precárias condições paisagísticas, socioambientais e de infraestrutura, e mesmo os condomínios fechados; esta diversidade reflete diretamente as condições financeiras dos moradores, e, também, o custo de se habitar em cada região da cidade, conforme é evidenciado no mapa 13.

Na cidade de Pouso Alegre, até aproximadamente os anos 1970, as residências unifamiliares ocupadas por populações com maior poder aquisitivo estavam na área central, em especial nas proximidades da Avenida Doutor Lisboa, e em direção a oeste, onde estavam instaladas escolas, templos religiosos e o parque municipal. Porém, com as mudanças ocorridas nestas áreas, os moradores com maiores rendimentos passaram a ocupar outros bairros, em especial o Fátima, o Altaville e áreas circunvizinhas (mapa 13). E, assim, houve o adensamento de construções nestas áreas (Figuras 37 e 38).

Figura 37 – Bairro Fátima e a Avenida Tuany Toledo, no início da década de 1980.



Fonte: Acervo Institucional da Universidade do Vale do Sapucaí.

Figura 38 – Bairro Fátima e a Avenida Tuany Toledo, no ano de 2012.



Fonte: Arquivo pessoal de Randolfo Rebelo.

Os bairros ocupados por populações com maiores rendimentos, apresentam certa continuidade geográfica no espaço urbano de Pouso Alegre, e são acessados por vias como a Vicente Simões, a Tuany Toledo e a Policarpo Campos Gonçalves. Nesta área, que é margeada pela BR-459, existem restaurantes, hotel, hipermercados, concessionárias de veículos, hospital, e outros usos comerciais e de prestações de serviços voltados a uma população com alto poder aquisitivo, e constitui, assim, espaços de fluxos rápidos, capazes de acolher significativos investimentos de alto nível, seja no setor imobiliário ou de serviços gerais (FARIA, 2012).

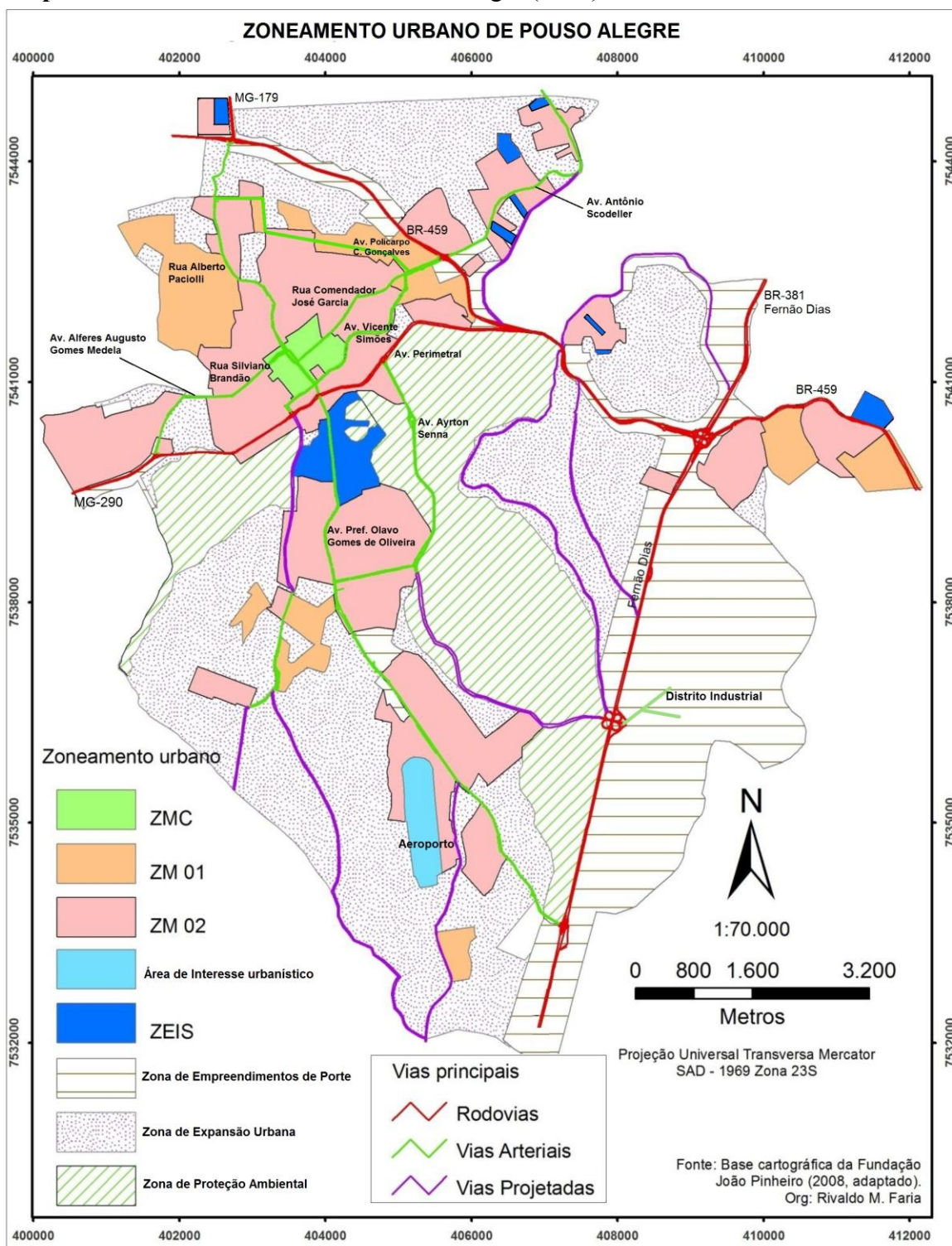
Todavia, com exceção destas vias, estes bairros se caracterizam por serem eminentemente residenciais, em que são marcantes na paisagem a extensão dos lotes, e o alto padrão das construções. No zoneamento urbano, que constitui parte integrante do Plano Diretor do Município de Pouso Alegre (2008, p. 10), estas áreas são assim descritas:

Zona Mista 1 (ZM 1) - corresponde às áreas urbanas em que predomina a ocupação residencial unifamiliar de baixa densidade, sendo permitidos usos residenciais unifamiliares e usos institucionais e econômicos de atendimento local, onde devem ser aplicados parâmetros de uso e ocupação que permitam manter as condições de conforto ambiental e qualidade de vida existentes;

Se comparados os mapas 13 e 14, é perceptível que as áreas definidas como “Zonas Mistas 1”, no plano diretor de Pouso Alegre, são justamente as ocupadas por populações com maiores rendimentos, e com prevalências de residências unifamiliares. A exceção se dá por bairros situados no extremo leste da cidade, às margens da BR-459, após sua intersecção com a Fernão Dias, que são ocupados basicamente por sítios e chácaras com funções de “segunda residência”, típicos de espaços periurbanos das cidades médias (VALE, 2005; SOUZA, 2011).

Portanto, se percebe, também no município de Pouso Alegre, que os programas de zoneamento são evidentemente mais satisfatórios para as elites e os investidores do setor imobiliário, sendo que nas periferias, quando existem de maneira efetiva, as normas não são plenamente atendidas (VILLAÇA, 2000). De acordo com o autor, o planejamento urbano e as leis de zoneamento, da maneira como são concebidos em discursos dos gestores municipais, da mídia e da classe dominante, constituem parte de uma ideologia, elementos da tecnocracia, e não uma realidade para melhorar as condições socioambientais dos moradores apenas pelo fato de existirem (VILLAÇA, 2005).

Mapa 14 – Zoneamento urbano de Pouso Alegre (2008).



Fonte: FARIA (2012), adaptado pelo autor.

De ocupação recente, as áreas ocupadas por populações de altos rendimentos, e eminentemente residenciais, possuem considerável arborização e espaços públicos bem conservados (Figuras 39 e 40). Ademais, o sistema viário, excetuando as principais vias, atende basicamente aos moradores, dando a sensação de tranquilidade.

Figura 39 – Ruas no bairro Fátima, no ano de 2011. Ao final destas vias há pequenas rotatórias em meio a uma ampla área ajardinada com forma linear. Apesar de circundado por importantes avenidas, este local apresenta pequena circulação de veículos.



Fonte: Arquivo pessoal do autor.

Figura 40 – Avenida Policarpo Campos Gonçalves, ligação entre os bairros Altaville e Fátima, no ano de 2012.



Fonte: Arquivo Pessoal do autor.

Com a proliferação dos veículos automotores, em especial pelas populações de altos rendimentos, a implantação de vias expressas, e a maior valorização pela sociedade de condicionantes como qualidade ambiental, apazibilidade da paisagem, sensação de tranquilidade e também de segurança, os condomínios residenciais apresentaram significativo crescimento como opções de moradia nas cidades brasileiras, sendo considerados como espaços de auto-segregação (SPOSITO, 2006a; LIMONAD, 2007; BARTOLI, 2009; SOUZA, 2011). Os muros dos condomínios têm forte conotação simbólica, e reforça os sentimentos de pertença de cada sujeito, o que configura diferentes condições de produção de sentidos em sua materialidade. “Por este gesto fica ‘dito’ que os que estão do lado de cá do muro são as pessoas com as quais se quer conviver, quem está para fora são as que se excluiu” (ORLANDI, 2004, p. 84).

Em Pouso Alegre, os condomínios residenciais começaram a ser construídos a partir do início do presente século⁶¹, em espaços localizados às margens da BR-459, ou no extremo sul da cidade, próximo a Fernão Dias. A considerável distância destes locais, em relação a área central da cidade, é minimizada em suas propagandas, e é enaltecida, então, a facilidade de acesso por vias expressas, como no caso do “Gran Royale”, que destaca estar a 8 quilômetros do centro de Pouso Alegre e a 6,5 km da Avenida Ayrton Senna, ou pela vizinhança com uma nova centralidade, como o “Las Palmas”, em que é exaltada a “melhor localização”, às margens da BR-459, ao lado do *Shopping Center* Serra Sul. Nas propagandas de ambos os empreendimentos, são enaltecidas as áreas verdes com paisagismo, estrutura diversificada de lazer, e o sistema de segurança 24 horas.

Em uma cidade onde o crescimento populacional e a expansão urbana foram consideráveis nas últimas décadas, o setor imobiliário se “aproveita” da implantação de infraestruturas públicas, e isto notoriamente ocorre em Pouso Alegre. Se em decorrência da transferência do fórum⁶², o “novo centro” é anunciado no bairro Santa Rita, na região sul da cidade, que é também beneficiado pela existência de vias expressas que o interliga com o centro original; no setor noroeste, a proximidade com o Parque Natural Municipal constitui fator de atratividade, em especial para a formação de bairros residenciais voltados a classe média alta da cidade, a exemplos do Colinas de Santa Bárbara, e os vizinhos Parque Ibirá e Jardim Floresta. A valorização desta área, que ocorreu na última década, contribui para a futura consolidação de um “eixo” de bairros valorizados na região norte da cidade, o que

⁶¹ Dois deles, Gran Royale, no extremo sul da cidade, e Vila Bella, às margens da BR-459, estão com as obras de infraestruturas concluídas, e possuem moradores. O “Vila Rica” e o “Las Palmas” estão em construção, às margens da BR-459.

⁶² O fórum de Pouso Alegre foi transferido do centro da cidade para o bairro Santa Rita no ano de 2011.

inclui o Altaville, João Paulo e o Pousada dos Campos, e espacialidades que se beneficiaram financeiramente por estarem no trajeto entre estes, como o Esplanada e o Recanto dos Fernandes.

Apesar da certa valorização financeira dos imóveis, de seus habitantes possuem rendimentos médio-altos (mapa 13), e serem considerados como eminentemente residenciais no zoneamento urbano municipal, os bairros Santa Rita e Colinas de Santa Bárbara ainda não apresentam a mesma valorização mercantil de locais como Altaville e Fátima, já consolidados como de alto *status* social no conjunto da cidade.

No caso do Santa Rita, apesar do crescimento populacional⁶³ e do desenvolvimento econômico da região sul da cidade, onde inclusive vem se consolidando um subcentro terciário composto por agências bancárias, lojas de departamento, restaurantes, supermercados, escolas, dentre outros estabelecimentos, o bairro faz vizinhança com áreas consideradas menos valorizadas no conjunto da cidade, onde coexistem conjuntos habitacionais, loteamentos populares, espaços desportivos, indústrias, faculdades, e outros usos do solo (CARVALHO, 2013).

Por sua vez, o Colinas de Santa Bárbara, e bairros vizinhos como Parque Ibirá e Jardim Floresta, estão situados em uma região da cidade, a noroeste, em que mesmo com a relativa proximidade da área central, os acessos são um tanto quanto prejudicados pelas vias estreitas, que atravessam espaços de consideráveis declividades, e onde se mesclam, de acordo com Faria (2012), formas modernas e tradicionais de ocupação do solo, representadas tanto pelas áreas residenciais, como mesmo pela pequena atração de investimentos comerciais e de prestações de serviços neste setor da cidade. A implantação da “Via de Integração Noroeste”, avenida que interligará a BR-459 e a parte baixa do Colinas de Santa Bárbara, nos limites com o Jardim América, poderá contribuir para modificar esta situação.

Nas figuras 41 e 42 são evidenciadas algumas características dos bairros Santa Rita e Colinas de Santa Bárbara, e de espaços circunvizinhos. É válido mencionar o fato de ambos os bairros estarem apresentando expressivos processos de adensamento de construções, e mesmo de valorização mercantil, em regiões da cidade que, até a implantação destes, eram menos requisitadas pelo mercado imobiliário.

⁶³ De acordo com Carvalho (2013), que fez uso de dados do IBGE, no período entre 2000 e 2010 a população da região sul da cidade de Pouso Alegre passou de 31964 habitantes para 42525. O crescimento no período, de 33,04%, foi superior ao municipal (22,52%) e da cidade (22,55%).

Figura 41 – Colinas de Santa Bárbara, e ao fundo os bairros Jardim América e Jardim Noronha, no ano de 2012.



Fonte: Arquivo Pessoal do autor.

Figura 42 – Bairro Santa Rita, no ano de 2012. Fórum municipal (ponto 1), parque municipal Francisco de Assis Vilela (2), unidade industrial da Unilever (3), distrito industrial de Pouso Alegre (4), bairro Jardim Mariosa (5), e condomínio residencial “Bela Vista” (6).



Fonte: Arquivo Pessoal do autor.

Uma ampla porção espacial, com expressiva diversidade geográfica, socioeconômica, histórica e locacional, é considerada, pelo zoneamento urbano de Pouso Alegre, como:

Zona Mista 2 (ZM 2) - corresponde às áreas de média densidade, com ocupação caracterizada por usos múltiplos como residências uni e multifamiliares, comércio, serviços e uso institucional, sendo possível a instalação de usos multifamiliares, institucionais, comerciais e de serviços de atendimento local, onde devem ser aplicados parâmetros de ocupação que impeçam o processo de adensamento para garantir as condições de conforto ambiental e qualidade de vida existentes, com impedimento de fracionamento de lotes;

A definição desta, se comparada a da “Zona Mista 1”, elucida a sua diversidade quanto ao processo histórico de formação, a condição geográfica, as dinâmicas socioeconômicas, e mesmo a posição no espaço urbano. Se observados os mapas (13 e 14) ficam evidentes a existência de locais onde há certa valorização mercantil e com populações com satisfatórios rendimentos, nas proximidades da área central, como é o caso do bairro João Paulo, e de espaços eminentemente periféricos e com moradores em extratos de renda mais baixos, como Cidade Jardim, São João e Jatobá, nos setores leste, oeste e sul da cidade, respectivamente.

Nas áreas localizadas a oeste e a norte da área central, há espaços preteritamente urbanizados, e com expressiva declividade do terreno, que formam uma “faixa”, que, se visualizada no mapa 13, estende do João Paulo até o Jardim América, e inclui bairros como Jardim Noronha, Tijuca, Saúde, Santo Antônio e Primavera. Excetuando o João Paulo, e em certa medida o Saúde, onde a população possui rendimentos mais elevados, os demais se caracterizam por terem sido formados como áreas periféricas e pauperizadas, tendo destaques neste contexto os bairros da Tijuca e do Santo Antônio, conforme as narrativas de antigos moradores destes locais (BERALDO & REIS, 2012).

Estes espaços, preteritamente desvalorizados por serem considerados “periféricos”, passaram a receber certos investimentos no comércio e na prestação de serviços, em especial nas principais vias (figura 43). Porém, devido a pretérita urbanização, a ausência de planejamento e a ocupação urbana em áreas notoriamente acidentadas (figura 44), o sistema viário destes locais não apresenta condições de suportar um maior fluxo de veículos. Isto contribui para que estas áreas sejam relativamente estagnadas em termos econômicos e populacionais, situação que gradativamente pode ser revertida após a instalação da prefeitura no bairro Santo Antônio (2001), e da Câmara Municipal no bairro Primavera (2008).

Figura 43 – Rua Silviano Brandão, em 2011. Eixo de ligação entre o centro e a região oeste, esta via apresenta importante função comercial e de serviços, que atende especialmente os moradores do entorno, de bairros como Tijuca e Saúde.



Fonte: Arquivo Pessoal do autor.

Figura 44 – Áreas com significativa declividade no bairro da Saúde, em 2012.



Fonte: Arquivo Pessoal do autor.

Também apresentando certa proximidade com o centro da cidade de Pouso Alegre, se pode delimitar uma “faixa” que vai da Avenida Perimetral, nos bairros São José e Jardim Guanabara, até os limites com o João Paulo, que também é definido no zoneamento urbano como “Zona Mista 2”. Porém, ao contrário dos espaços descritos anteriormente, este setor apresenta uma ocupação mais recente, e possui maior valor mercantil dos imóveis (mapa 13).

Em um contexto de uma cidade média, que apresentou considerável crescimento populacional e a diversificação de suas bases produtivas, o espaço urbano de Pouso Alegre passou a apresentar novas dinâmicas de ocupação que refletem as condições socioeconômicas de seus moradores e as perspectivas de geração de lucros às empresas. Assim, os espaços situados a oeste do centro foram, até meados do século XX, mais desenvolvidas economicamente e habitados por populações com maiores rendimentos financeiros, se comparados às porções espaciais situadas a leste da Avenida Doutor Lisboa e da Praça Senador José Bento. A implantação da Fernão Dias e da BR-459, aliada a topografia mais aplainada, e mesmo a presença de vias como a Rua Comendador José Garcia e posteriormente das Avenidas Vicente Simões e Alfredo Custódio de Paula, fizeram com que os espaços a leste do centro passassem a receber significativos investimentos imobiliários e em estabelecimentos comerciais e de prestação de serviços.

Nesta porção espacial da cidade se encontram estabelecimentos como o Hospital das Clínicas Samuel Libânio, o campus central da Universidade do Vale do Sapucaí, o Senac, e uma significativa diversidade de empresas comerciais e de serviços ligados a saúde, como clínicas, farmácias de manipulação, laboratórios, óticas, vendas de equipamentos médicos, dentre outros, e a educação, como escolas de línguas, de informática, e colégios particulares. Esta situação condiz com o que Corrêa (1997) definiu como processo de “coesão”, onde empresas de uma mesma atividade se agrupam em um setor do espaço urbano, com uma relação de certa complementaridade, e isto resulta na formação de áreas especializadas em determinado segmento produtivo.

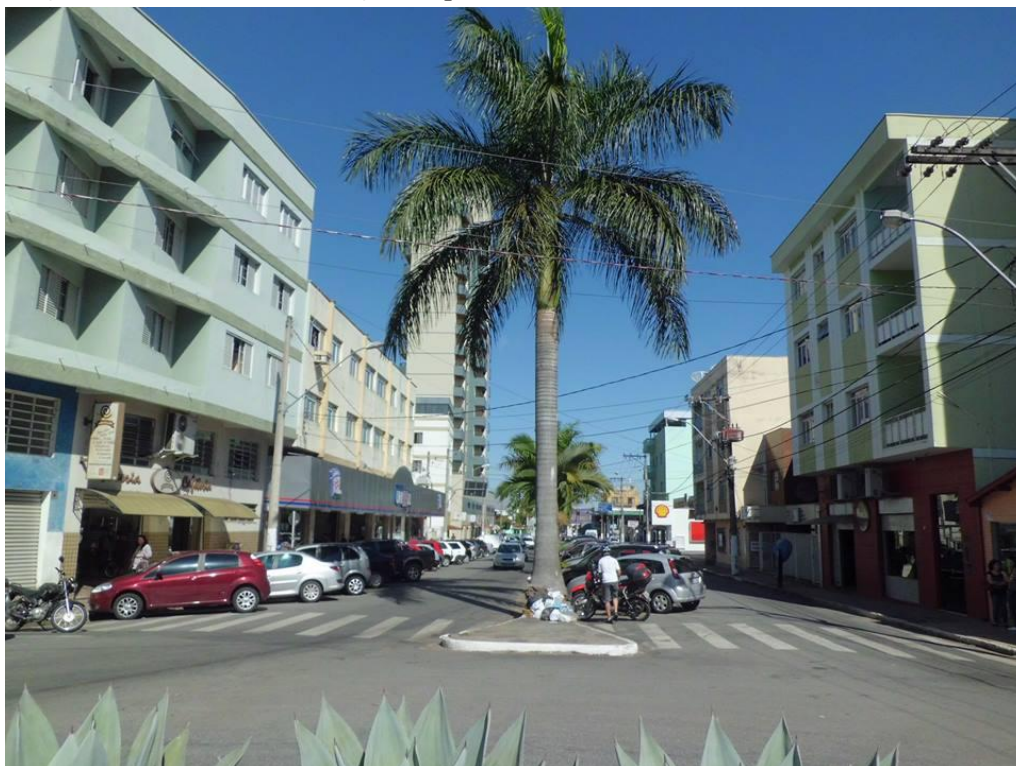
A considerável circulação de pessoas e de veículos, em especial nas principais vias, e no entorno do hospital, colabora para formar uma fisionomia típica de espaços onde se interagem as funções de moradia, comerciais e de prestação de serviços, em que no piso inferior das edificações se encontram as práticas produtivas, e nos demais andares as funções residenciais (Figuras 45 e 46).

Figura 45 – Rua Comendador José Garcia, nas proximidades do Hospital das Clínicas Samuel Libânio, em 2013.



Fonte: Arquivo Pessoal do autor.

Figura 46 – Avenida Alfredo Custódio de Paula, em 2013. Devido a proximidade com a região central e com o hospital e o campus central da Univás, esta área apresenta expressiva verticalização das construções e considerável circulação de pessoas e veículos.



Fonte: Arquivo Pessoal do autor.

Localizada entre o centro e bairros como Fátima e Altaville, esta porção espacial da cidade apresenta considerável valorização mercantil dos imóveis, tanto por funções residenciais quanto, especialmente, para o comércio e as prestações de serviços, que se desenvolvem nas principais vias de ligação entre estes locais, e no entorno do hospital.

Como pode ser percebido no mapa 12, esta região da cidade apresentava uma ocupação urbana dispersa até a década de 70, e teve expressivo adensamento populacional e de construções a partir de então. E, se a valorizada Avenida Vicente Simões substituiu a linha de trem, a Rua Comendador José Garcia⁶⁴ anteriormente constituía um espaço de comércio variado no trecho entre o centro e o hospital, e a partir daí ela abrigava (e ainda abriga em menor intensidade), oficinas mecânicas, borracharias, lojas de autopeças e tapeçarias, o que refletia sua condição de principal entrada da cidade para quem vinha da Fernão Dias e BR-459. Assim, o trecho entre as Avenidas Vicente Simões e Perimetral, e algumas áreas do trecho final da Rua Comendador José Garcia, em especial as de maior declividade, possuem moradores com menores rendimentos que o seu entorno, como é evidenciado na figura 47.

Figura 47 – Bairro do Cascalho, e ao fundo o Santa Dorothéa (2013). Com distintas condições socioeconômicas, que refletem os processos históricos de ocupação desta área, no Cascalho é nítida a presença da autoconstrução, do parcelamento dos lotes em várias residências, e mesmo a precariedade de algumas construções.



Fonte: Arquivo Pessoal de Davi Guimarães.

⁶⁴ 500 metros a partir do Hospital, esta via passa a chamar Cel. Joaquim Ribeiro Duarte.

A vista aérea desta área da cidade permite melhor compreensão de suas feições, e da organização espacial de alguns dos bairros, vias e importantes equipamentos urbanos que a compõe (Figura 48).

Figura 48 – Vista aérea da cidade de Pouso Alegre, em 2012.



Fonte: Arquivo pessoal do autor.

A diversidade de uso do solo neste setor da cidade reflete em sua definição como “Zona Mista 2” no plano diretor municipal. Com a expansão urbana para esta região e o posterior adensamento de construções, seus espaços evidenciam estas mudanças, e gradativamente o uso comercial e de prestação de serviços vai avançando sobre ambientes eminentemente residenciais, em especial devido a proximidade geográfica com o centro e com bairros “nobres” (Altaville e Fátima), e por sediar locais com consideráveis importância para a população municipal e regional, como o Hospital das Clínicas Samuel Libânio e o campus central da Universidade do Vale do Sapucaí.

A Avenida Perimetral, construída paralela ao rio Mandu, é o divisor entre a região sul da cidade de Pouso Alegre e a área central. Com significativa expansão urbana após a década de 70 (mapa 12), a Avenida Prefeito Olavo Gomes de Oliveira foi a principal indutora para direcionar os diversos usos do solo que coexistem na região sul da cidade, como unidades industriais, faculdades, fórum, empreendimentos comerciais e de prestação de serviços, áreas para práticas desportivas, transportadoras, e residências que acolhem pessoas com distintas condições de renda. Ainda quando era eminentemente rural, esta área abrigou o aeroporto, o clube de campo Pouso Alegre, e as Refinações de Milho Brasil, sendo a última implantada em meados da década de 70; gradativamente, foram sendo implantados conjuntos habitacionais, o

bairro São Geraldo apresentou significativo adensamento de construções, e novos locais valorizados foram se constituindo, como o bairro Santa Rita, e o condomínio Gran Royale, em uma via vicinal que parte da Avenida Prefeito Olavo Gomes de Oliveira, já próxima a Rodovia Fernão Dias (CARVALHO, 2013).

Neste amplo e diverso contexto espacial, há bairros nitidamente precários, como o São Geraldo, que, mesmo vizinho ao centro, apresenta as piores condições de rendimentos da cidade, e consideráveis problemas socioambientais, aspectos que colaboram para que esta área seja definida como uma “Zona Especial de Interesse Social”, no plano diretor municipal. Em contrapartida, o Santa Rita gradativamente vai se tornando um espaço de maior valorização mercantil, e habitado majoritariamente por populações de classe média alta. Além destas, há extensas áreas definidas como “Zonas Mistas 2” no plano diretor, e que se caracterizam por estarem em categorias intermediárias quanto a valorização imobiliária e os rendimentos de seus moradores, em especial em bairros como São Carlos, Árvore Grande, Jardim Mariosa, Foch, Cruzeiro, entre outros vizinhos. Mas também há, nesta mesma condição (Zona Mista 2), espaços com piores indicadores socioeconômicos, consideravelmente distantes da região central da cidade, como os bairros do São Cristóvão, Jatobá e Morumbi (mapas 13 e 14).

Se apropriando do potencial de consumo decorrente do crescimento populacional e socioeconômico da região sul, estabelecimentos como agências bancárias, a exemplo do Itaú, Santander, Caixa e Bradesco, lojas, restaurantes e empresas prestadoras de serviços, progressivamente se instalaram às margens da Avenida Prefeito Olavo Gomes de Oliveira, nas imediações dos bairros do Foch, São Carlos, Jardim Olímpico e Cruzeiro (figura 49). A motivação para a abertura de pontos comerciais e de prestação de serviços, em determinada área que se situa em uma região distante ou que apresenta dificuldade de acesso a área central, é que estes estabelecimentos passam a atender às necessidades de consumo dos moradores do entorno. A formação de “subcentros terciários”, aspecto recorrente em cidades médias e, especialmente nas metrópoles, ocorre quando determinada porção da cidade passa a atender as necessidades de consumo, de lazer e de saúde dos moradores desta área, sem, entretanto, concorrer diretamente com o centro oficial, historicamente estabelecido por suas funções econômicas e socioculturais (VILLAÇA, 2001).

Com ocupação recente, onde a circulação por veículos automotores já tinha significativa importância, esta região apresenta, em sua maior parte, vias largas (figura 50), o que contrasta com os espaços definidos como “Zona Mista 2” localizados nas proximidades do centro, em especial à oeste.

Figura 49 – Estabelecimentos comerciais na Avenida Prefeito Olavo Gomes de Oliveira, em 2013.



Fonte: Arquivo pessoal de Diego Garcia de Carvalho.

Figura 50 – Aspecto de uma via nas proximidades da Faculdade Católica e do Seminário Diocesano de Pouso Alegre, no bairro São Carlos, em 2011.



Fonte: Arquivo pessoal do autor.

Até o bairro Santa Rita, a circulação entre a região Sul e a área central da cidade é realizada através da Avenida Prefeito Olavo Gomes de Oliveira, e complementada pela Ayrton Senna, que, sem semáforos e cruzamentos, conecta de forma rápida as duas regiões da cidade. A conclusão de outra via expressa (Dique II), prevista para dezembro de 2013, entre o Santa Rita e a Avenida Perimetral, favorecerá ainda mais o fluxo de veículos, e, somado ao fato da transferência do fórum para este setor da cidade, é cada vez mais comum o uso do termo “novo centro”, por empresários, agentes imobiliários, e mesmo pelo poder público, para esta porção espacial que abrange o referido bairro e outros circunvizinhos, como Cruzeiro, São Carlos e Árvore Grande.

Mas, adiante do Santa Rita, começa a se configurar uma outra paisagem, às margens da Avenida Prefeito Olavo Gomes de Oliveira, na direção da Fernão Dias. A presença de unidades industriais, como a Unilever e a União Química, e de galpões de transportadoras e distribuidoras, demonstra a importância destas atividades econômicas neste setor da cidade (figura 51). As condições socioeconômicas dos moradores também são consideravelmente mais precárias que a dos bairros mais próximos do centro, a exemplos do Cruzeiro, São Carlos e Jardim Olímpico.

Figura 51 – Avenida Prefeito Olavo Gomes de Oliveira, no ano de 2013.



Fonte: Arquivo pessoal do autor.

Em termos residenciais, esta porção espacial é constituída por conjuntos habitacionais implantados pelos sucessivos governos municipais, estaduais e federais, e por loteamentos populares, nos bairros do São Cristóvão, Jatobá, Morumbi, e outros circunvizinhos, como Colina Verde, Santo Expedito e Jardim Brasil. Trata-se de uma região onde os valores imobiliários estão dentre os mais baixos da cidade (mapa 13), sendo áreas eminentemente periféricas, condição que inclusive é evidenciada pelo próprio imaginário dos habitantes locais, a exemplo deste trecho da música “Rosa dos Ventos”, do grupo de *rap* “Latropa⁶⁵”, que faz menção a bairros da região:

“Miséria, álcool e drogas
 Tragédias
 O alvo me choca, procuro resposta
 Revolta não trás de volta
 Quem foi dessa pra outra
 Pessoa que deu as costas

 Aposto, aposto
 Na virada do jogo
 A todas as comunidades
 Desse engenho novo

 São João,
 São Geraldo,
 Chapadão⁶⁶,
 Cidade Jardim,
 Morumbi,
 Faisqueira,
 Yara,
 Guadalupe,
 Jatobá

 Qualquer quebrada
 Que se vá
 O sentimento
 É o mesmo se “pá”

 Cada quebrada
 Cada pessoa
 Cada lugar
 Várias histórias, várias
 As mesmas pra contar
 Pra onde quer que se vá
 Um abraço, um sorriso,
 Um aperto de mão
 Sela o compromisso (2x)”

⁶⁵ A íntegra da letra, do grupo de *rap* Latropa, composto por membros de Pouso Alegre, se encontra no anexo 6. O cenário *hip-hop* de Pouso Alegre também conta com grupos como “Consonância” e “Kolição Kebradas”, e por eventos como “duelos de MCs”, “Hip Hop Itinerante”, com presença de músicos locais, regionais e nacionais, em espaços públicos da região central ou de bairros. Há também a Associação de Skate e Hip Hop de Pouso Alegre.

⁶⁶ Chapadão é o antigo nome do bairro São Cristóvão, devido a topografia aplainada do bairro.

O caráter periférico de bairros como Jatobá, Morumbi e São Cristóvão, é inclusive ressaltado na letra da música Rosa dos Ventos, que menciona estes locais como “quebradas”, termo que na linguagem do *hip-hop* significa “periferias”, “locais desassistidos”, “exclusão”, “abandono” e mesmo a intensidade de crimes e problemas sociais como alcoolismo, uso de drogas ilícitas e desagregação familiar. A formatação de territórios, que mesmo apresentando certas discontinuidades geográficas, possuem similaridade pela distância em relação às áreas centrais e valorizadas de uma cidade, pela precariedade das condições de vida, e a alta criminalidade, constitui uma característica destes grupos sociais, que, como formas de resistência, atuam por meio de letras que protestam contra as precariedades dos ambientes periféricos das cidades médias e especialmente das metrópoles, e que são evidenciados por músicos como “Os Racionais” da periferia paulistana, “Marechal” dos subúrbios e favelas do Grande Rio, “Câmbio Negro” das cidades satélites do Distrito Federal, dentre outros.

Com o interesse em atender aos anseios de progresso da cidade de Pouso Alegre a partir da década de 70, os conjuntos habitacionais e loteamentos deste setor da cidade foram implantados para abrigar populações com rendimentos baixos e médio-baixos (figura 52). Com exceção do São Cristóvão, de ocupação mais antiga e onde há certa infraestrutura comercial e de prestação de serviços, os moradores dos demais bairros desta área, dependem, para o trabalho, mas também para outras atividades, de constantes deslocamentos para outros espaços da cidade.

Em relação as práticas produtivas, os moradores destes bairros trabalham especialmente nas indústrias sediadas na região sul da cidade, como Cimed, Refinações de Milho Brasil e União Química, e nas localizadas no distrito industrial, às margens da Fernão Dias, e com relativa proximidade com estes bairros (figura 53). O deslocamento para áreas mais dinâmicas em termos comerciais e de prestações de serviços, como o centro da cidade, também é frequente por trabalhadores residentes nestas áreas.

A posição geográfica destes bairros faz com que, mesmo sendo eminentemente periféricos, a circulação seja viabilizada através da Avenida Prefeito Olavo Gomes de Oliveira, que, após sua duplicação em quase todo o trecho urbano, passou a ser mencionada pelo poder público municipal como “Via de Integração Norte-Sul”. Nela há expressivo trânsito de ônibus circulares, ônibus fretados pelas indústrias, caminhões de transportadoras e distribuidoras, além de veículos particulares. A própria morfologia do sistema viário destes bairros reforça esta situação, já que é priorizada a ligação deles com a avenida principal, sendo precária a integração entre eles (CARVALHO, 2013).

Figura 52 – Conjunto Habitacional Santo Expedito, no ano de 2011.



Fonte: Arquivo pessoal do autor.

Figura 53 – Rua no bairro Jatobá, tendo ao fundo o distrito industrial, às margens da Rodovia Fernão Dias, no ano de 2012.



Fonte: Arquivo pessoal de Diego Garcia de Carvalho.

Os bairros Cidade Jardim e o Belo Horizonte, às margens da BR-459 a leste do espaço urbano de Pouso Alegre, possuem certas similaridades socioeconômicas com estas descritas áreas e também são considerados como Zona Mista 2. Estes espaços se configuram como fragmentos de uma expansão urbana em que mesclam estabelecimentos como *shopping center*, clube de campo, hotéis, concessionárias, dentre outros usos que se aproveitam da localização estratégica às margens da rodovia, e espaços residenciais distantes da área central, como é demonstrado na figura 54. Estes bairros apresentam majoritariamente moradores com baixos rendimentos, em locais onde o valor dos imóveis está dentre os menores da cidade (mapa 13), o que contrasta com os investimentos financeiros em grandes empreendimentos às margens da rodovia.

Figura 54 – A cidade de Pouso Alegre, e ao fundo o bairro Belo Horizonte (ponto 1), o Cidade Jardim (2), e a área urbana de Santa Rita do Sapucaí (3), no ano de 2011.



Fonte: Arquivo pessoal do autor.

A dispersa ocupação neste setor da cidade, onde a BR-459 é indutora, reflete o que Souza (2011) elucidou como urbanização “aos saltos”, em que os usos são direcionados por sistemas de transportes rodoviários, e os espaços vazios são associados a especulação imobiliária. Esta situação se reflete no contexto espacial desta região, onde, após a inauguração do *shopping center* Serra Sul, em abril de 2013, está sendo implantado um condomínio fechado, localizado entre este estabelecimento e o bairro Belo Horizonte.

O papel do Estado como indutor da ocupação urbana neste setor da cidade fica evidenciado no bairro Cidade Jardim, que está situado às margens da BR-459, após a intersecção com a Fernão Dias, em direção às cidades de Santa Rita do Sapucaí e Itajubá. No final da década de 90, com o intuito de reduzir os problemas habitacionais no município, e em especial de abocar a população que residia em áreas alagáveis no “central” e precário bairro do São Geraldo, o poder público municipal realizou um programa de doação de lotes e construção de casas populares no Cidade Jardim, que, apesar do bairro estar situado a mais de 10 quilômetros da área central de Pouso Alegre, se encontra a certa proximidade com as unidades industriais localizados às margens da Fernão Dias, o que também motivou os interesses políticos da época. Todavia, a distância com relação a outras regiões mais dinâmicas da cidade, atrelada a dependência dos sistemas de transportes rodoviários, faz com que o alto custo dos deslocamentos para as populações de baixa renda, seja um significativo problema aos moradores do bairro (FARIA, 2012).

De ocupação recente, o bairro Cidade Jardim, possui um sistema viário constituído por ruas relativamente largas (figura 55). Há certa arborização nas vias públicas, e espaços para práticas recreativas, como parque infantil e campo de futebol, porém necessitando de melhor conservação.

Figura 55 – Bairro Cidade Jardim, em 2014.



Fonte: Arquivo pessoal do autor.

Apesar de considerados como “Zona Mista 2”, no plano diretor municipal, os bairros do Belo Horizonte e do Cidade Jardim contam basicamente com infraestrutura de serviços e de comércio voltados a suprir as necessidades imediatas dos moradores, como mercearias, bares, escolas de ensino fundamental, unidades básicas de saúde e pequenas lojas de materiais de construção e utilidades domésticas. Assim, seja para o trabalho, ou mesmo para o consumo, a capacitação profissional ou os tratamentos de saúde, a população destas áreas tem de se deslocar para outros espaços da cidade.

Localizado a oeste da área central, o bairro São João e adjacências, Yara, Jardim Guadalupe e Jardim Amazonas, constitui o primeiro núcleo de fragmentação do espaço urbano de Pouso Alegre (FARIA, 2012). Também considerado como “Zona Mista 2” no zoneamento urbano municipal, o bairro começou a ser povoado no final da década de 30, e como mostra a narrativa de um antigo morador⁶⁷, apresentava nítidas funções suburbanas, por congregar elementos da vida urbana e rural nos primórdios de sua ocupação (BERALDO & REIS, 2012). Na atualidade, o São João é habitado principalmente por população com baixos rendimentos, e os imóveis estão dentre os de menor valorização mercantil na cidade de Pouso Alegre (mapa 13), aspectos estes que denotam sua condição de bairro periférico.

O início das obras de duplicação da Avenida Perimetral e do trecho da MG-290 que margeiam o bairro São João, mas também o crescimento populacional em Pouso Alegre, fizeram com que, mesmo estando em um local de topografia eminentemente acidentada (figura 56), e limitado a norte por áreas pertencentes a zona de amortecimento do Parque Natural Municipal de Pouso Alegre, esta porção espacial da cidade começasse a intensificar seu processo de adensamento populacional (figura 57). O poder público municipal, no intuito de favorecer a expansão urbana para este setor da cidade, procura modificar o zoneamento urbano, para, com isto, possibilitar a implantação de novos loteamentos populares e conjuntos habitacionais em áreas circunvizinhas ao bairro São João, o que inclusive foi pauta de discussões em reuniões do Conselho Municipal de Desenvolvimento Urbano de Pouso Alegre⁶⁸.

⁶⁷ Página 91 desta tese

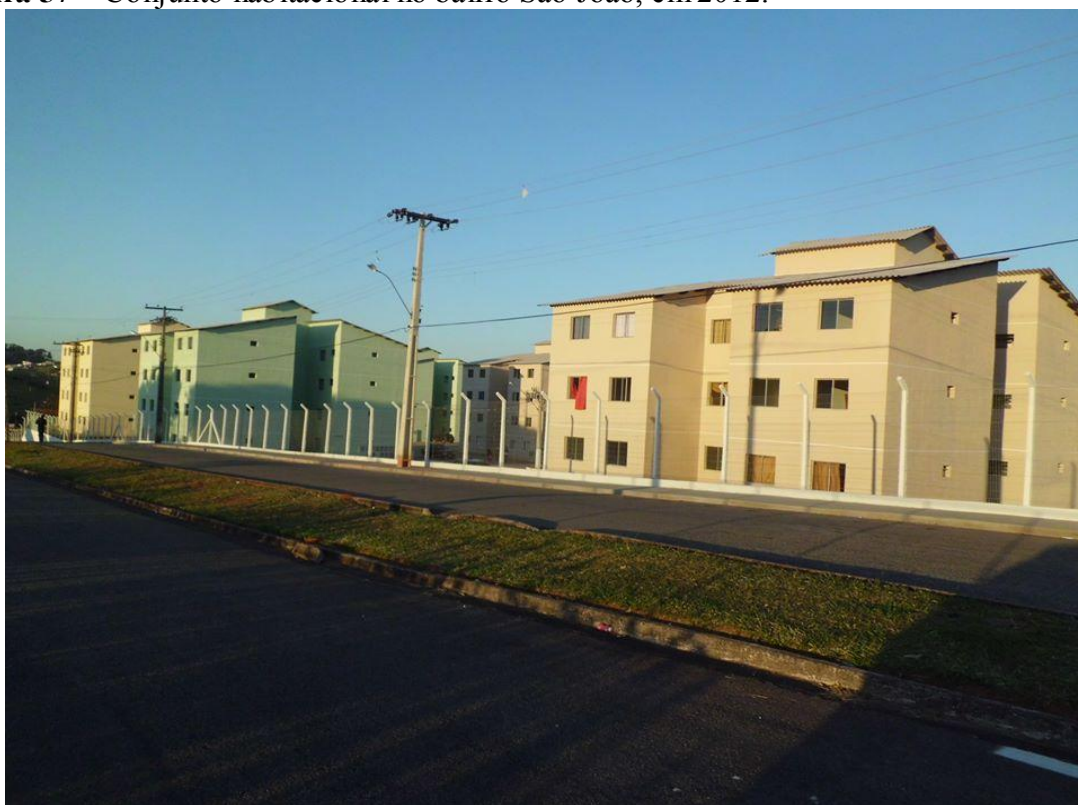
⁶⁸ O autor desta tese é representante titular da Universidade do Vale do Sapucaí, no Conselho Municipal de Desenvolvimento Urbano de Pouso Alegre, e presenciou e participou de discussões referentes a expansão urbana do bairro São João. Nestas ocasiões (julho e agosto de 2013), os membros do poder público e os agentes imobiliários foram amplamente favoráveis a alteração do zoneamento urbano, para permitir novos usos do solo neste trecho da cidade. Por afetar o equilíbrio ecológico de áreas circunvizinhas ao Parque Natural Municipal, e pelas zonas de amortecimento serem obrigatórias em unidades de conservação brasileira, os representantes da sociedade civil (ONGs, associações de bairro, defesa civil), de entidades ambientais (IBAMA e IEF) e de universidades (UNIVÁS), se posicionaram contrários a delimitação do uso urbano nas zonas de proteção ambiental. Assim, a expansão para o oeste, às margens da MG-290 foi regulamentada, e ao norte, onde está a zona de proteção ambiental, não foi aprovada.

Figura 56 – Ocupação em áreas com topografia acidentada no bairro São João, no ano de 2011. Na parte esquerda é possível visualizar parte do Parque Natural Municipal.



Fonte: Arquivo pessoal do autor.

Figura 57 – Conjunto habitacional no bairro São João, em 2012.



Fonte: Arquivo pessoal do autor.

O bairro do São João e adjacências, devido a sua pretérita ocupação urbana, e mesmo seu expressivo contingente populacional, de 12.738 habitantes (IBGE: Censo Demográfico, 2010, citado por Faria, 2012), possui uma estrutura comercial e de prestação de serviços mais diversificada que a dos bairros periféricos descritos anteriormente, como Morumbi, Jatobá e Cidade Jardim.

A princípio, o bairro foi ocupado por moradores com baixos rendimentos, em especial provenientes de espaços rurais circunvizinhos, que se apropriaram de terrenos com significativa declividade, e de menor valor mercantil, e isto reflete na própria fisionomia de áreas do bairro, conforme é ilustrado na figura 56. E, mesmo que em menor intensidade que nos demais espaços periféricos da cidade, o São João também abrigou alguns programas habitacionais voltados às populações de baixa renda, como o “Projeto João de Barro”, na década de 70 (BERALDO & REIS, 2012), e mais recentemente, conjuntos do “Programa Minha Casa Minha Vida”, que envolveu uma parceria entre os governos municipal e federal, como o da figura 57.

A estrutura etária da população do São João tem certa semelhança com a de outros bairros periféricos da cidade, como São Geraldo, Cidade Jardim, Faisqueira, Morumbi e Jatobá. São estes locais que apresentam as maiores taxas de natalidade, e, devido a esta situação, constituem os espaços onde a presença de moradores com idades inferiores a 14 anos são mais representativas. Nestas áreas, mesmo sendo o São Geraldo e o São João de ocupações urbanas mais antigas, os moradores com idades superiores a 65 anos são proporcionalmente inferiores a média da cidade de Pouso Alegre (FARIA, 2012). Esta situação reflete, por um lado, o papel destes bairros no assentamento de migrantes recém-chegados à cidade, mas, também, a situação um tanto transitória de áreas periféricas, com baixos padrões socioeconômicos, em que seus moradores, na medida em que apresentam melhorias em seus rendimentos, migram para áreas mais valorizadas por suas condições paisagísticas, socioambientais e mesmo de *status* social.

O bairro Faisqueira, a nordeste da área urbana de Pouso Alegre, também tem considerável parcela de seu espaço definido como “Zona Mista 2”, pelo zoneamento urbano municipal. Formado por distintos loteamentos às margens da Avenida Antônio Scodeller, como São Francisco, Monte Azul e Nossa Senhora Aparecida, este setor da cidade ainda constitui área em processo de adensamento de construções, e onde há expressivas extensões de espaços não urbanizados (figura 58). A relativa proximidade destes locais, com as regiões mais desenvolvidas da cidade, motiva a implantação de loteamentos populares, e mesmo de edificações voltadas a classe média.

Figura 58 – Vila Nossa Senhora Aparecida, no bairro Faisqueira, no ano de 2013.



Fonte: Arquivo pessoal do autor.

No processo de urbanização na Faisqueira, que ocorreu com maior intensidade a partir da década de 90, foram ocupadas áreas com considerável declividade, como a Vila Nossa Senhora Aparecida e o Monte Azul, mas também as várzeas inundáveis do rio Sapucaí Mirim (figura 59). Tal situação fez com que alguns setores do Faisqueira fossem definidos, no zoneamento municipal, como:

Zona Especial de Interesse Social (ZEIS) - corresponde às áreas ocupadas por população pertencente aos estratos de menor renda nas quais há interesse público em ordenar a ocupação, por meio de regularização urbanística e fundiária ou reassentamento, assim como aquelas onde o Poder Público tem interesse em implantar novos empreendimentos habitacionais de interesse social, segundo parâmetros específicos definidos pela Lei de Uso e Ocupação do Solo e programas de regularização, sendo:

ZEIS 1 – áreas ocupadas por população pertencente aos estratos de menor renda, as quais deverão ser objeto de programas de regularização urbanística e fundiária e/ou reassentamento, quando for o caso;

ZEIS 2 – áreas destinadas ao reassentamento de população em área de risco ou em áreas de proteção ambiental;

ZEIS 3 – áreas destinadas a novos empreendimentos habitacionais de interesse social.

Figura 59 – BR-459 (ponto 1), o bairro Faisqueira (2), e as várzeas inundadas do rio Sapucaí Mirim (3), no ano de 2012.



Fonte: Arquivo pessoal de Adriano Barros Gomes.

Até as primeiras décadas do século XX, os espaços inundáveis não foram efetivamente ocupados, e as margens do rio Mandu eram utilizadas como locais de recreação, a exemplo do “Lava Cavalos”; todavia, com o crescimento populacional, a expansão espacial da cidade e a falta de planejamento, houve um gradativo processo de ocupação das várzeas, em especial nos bairros da Faisqueira e do São Geraldo.

Definido integralmente como “Zona Especial de Interesse Social”, pelo zoneamento urbano municipal, o bairro São Geraldo é o que apresenta maiores precariedades socioambientais de Pouso Alegre, o que é evidenciado pelos índices de analfabetismo e de mortalidade infantil superiores a de qualquer outra região da cidade (FARIA, 2012), e pela presença da população com os menores rendimentos salariais do espaço urbano pousoalegrense (mapa 13).

Localizado próximo ao centro da cidade, porém “separado” pelo rio Mandu e pela Avenida Perimetral, o bairro do São Geraldo representa um quadro de evidente precariedade socioambiental. No período anterior a 1970, esta espacialidade se constituía uma periferia “distante” da cidade, porém, após o processo de crescimento populacional e da conseqüente expansão da área urbanizada, geograficamente o São Geraldo passou a apresentar uma

localização um tanto privilegiada (mapa 12), próxima ao centro da cidade. Todavia, as suas condições socioeconômicas, e mesmo seu *status* social, não favorecem a maior integração com as áreas vizinhas, o que inclusive é evidenciada pelo acesso ao interior do bairro, constituído por vias estreitas e “escondidas” dos transeuntes que passam pela avenida principal, a Vereador Antônio da Costa Rios, que posteriormente passa a se chamar Prefeito Olavo Gomes de Oliveira, e liga o centro da cidade aos bairros localizados na região sul e a rodovia Fernão Dias.

Conhecido popularmente como “Aterrado”, o bairro do São Geraldo apresenta um processo de povoamento que remonta a primeira metade do século XX, mas com considerável adensamento no decorrer das últimas décadas, e que se materializou de maneira irregular, com evidente ausência de planejamento e do provimento de infraestruturas básicas, tais como vias pavimentadas, saneamento e coleta de resíduos sólidos (figuras 60 e 61). O adensamento de residências do bairro São Geraldo, nitidamente ocorreu através da apropriação de áreas desprezadas pela expansão “formal” da cidade, em terrenos historicamente alagáveis, após a realização de aterros (figura 62).

Progressivamente esta situação foi sendo agravada, não apenas devido a maior impermeabilização do solo, mas, também, em decorrência das obras de retificação do leito do rio Mandu, para implantar a Avenida Perimetral (FARIA, 2008).

Figura 60 – Rua sem calçamento no São Geraldo, em 2012.



Fonte: Arquivo pessoal do autor.

Figura 61 – Esgoto a “céu aberto” no bairro São Geraldo, em 2013.



Fonte: Arquivo pessoal de Mário de Pinho.

Figura 62 – Enchente no bairro São Geraldo, em 2011.



Fonte: R7 Notícias.

A proximidade geográfica do São Geraldo com a região central de Pouso Alegre, e sua evidente precariedade, faz com que discursos preconceituosos e depreciativos acerca do bairro sejam recorrentes na cidade, inclusive por membros do poder público, como foi o caso de um vereador que relacionou o São Geraldo como “um câncer no coração da cidade” (BARBOSA, 2013). O bairro, de acordo com os discursos de expressiva parcela da população da cidade, reproduz o que Tuan (1980) definiu como “espaços topofóbicos”, por ser relacionado a sensações de medo, aflição e repúdio, como é evidenciado na figura 63, de uma charge propagada em uma rede social.

Figura 63 – Charge depreciativa sobre o bairro São Geraldo.



Fonte: Perfil “Pouso Alegre da Depressão”, do Facebook, acessado em 28/09/2013.

Com o objetivo de evitar as inundações no bairro São Geraldo, foi construído o “dique 2”. Da mesma maneira como no “dique 1”, em que foi implantada a Avenida Ayrton Senna, neste também está sendo construída uma via expressa, que interligará a Avenida Perimetral com o bairro Santa Rita, na região sul da cidade (figura 64). Apesar da via ainda não ter sido concluída, o dique contribuiu para evitar as inundações no bairro São Geraldo, durante o período chuvoso do presente ano de 2013.

Figura 64 – Construção da avenida “Dique 2”, em Pouso Alegre, no ano de 2013.



Fonte: Arquivo pessoal de José Antônio Magalhães Fernandes.

Esta obra (Dique 2) é propagada pela administração pública municipal como mais um vetor para o progresso da cidade, em especial por melhorar o fluxo de veículos entre o centro e a região sul, a que apresenta maior crescimento populacional, e que atualmente sedia o fórum municipal, indústrias, o recém-inaugurado campus do Instituto Federal de Educação Ciência e Tecnologia do Sul de Minas, e outros usos anteriormente mencionados.

Também com relação aos sistemas de transportes, outra obra viária, que está sendo realizada na atualidade, é a duplicação da Avenida Perimetral em seu trecho oeste, e o trecho urbano da MG-290, totalizando 6,5 quilômetros, com a intenção de melhorar a circulação de veículos neste setor da cidade. No extremo sul da área urbana foi destinada uma ampla área para a construção de um terminal aéreo de cargas, que, inclusive, motivou a realização de alterações no zoneamento urbano municipal, com o intuito de delimitar o espaço a ser ocupado com este empreendimento, e para a alocação de empresas de logística a seu redor⁶⁹.

Concomitante com estas obras viárias, outros investimentos são fomentadores do discurso progressista do poder público na atualidade, em especial: a implantação da unidade

⁶⁹ Esta alteração foi discutida e votada em reuniões do Conselho Municipal de Desenvolvimento Urbano, nos meses de agosto e setembro de 2013.

industrial da XCMG (Xuzhou Construction Machinery Group), empresa de capital chinês que irá produzir veículos para construção pesada (guindastes hidráulicos e caminhões), com perspectiva de geração de mil empregos diretos; a criação do centro de distribuição da Unilever, que é operado pela empresa de capital alemão Deutsche Post DHL; e a inauguração do *shopping center* Serra Sul, segundo da cidade, e tido pela mídia local e pelos seus empreendedores, como o “maior da região”.

Para o poder público municipal estes investimentos privados refletem o bom momento econômico do município, ao estadual e federal são resultados de ações que ocorreram em âmbito regional, como implantação de universidades e centros de pesquisas, duplicação de rodovias, incentivos a arranjos produtivos locais, e que também favoreceram indiretamente o município de Pouso Alegre, por meio do crescimento e diversificação dos setores comercial e de serviços, que atendem a diversos municípios de sua área de influência. Convergingo para haver um discurso comum, entre público e privado, acerca do progresso local, nos últimos anos Pouso Alegre foi o município que apresentou maior saldo positivo na geração de empregos, dentre todos da Macrorregião de Planejamento do Sul de Minas (Fonte: Ministério do Trabalho e Emprego, 2012).

No início de 2013, em reportagens veiculadas em meios de comunicação que atuam em âmbito estadual e nacional⁷⁰, Pouso Alegre foi a primeira colocada no ranking do “Índice de Vulnerabilidade Juvenil à Violência”, dentre os municípios brasileiros com mais de 100 mil habitantes⁷¹. Pouco depois, em abril de 2013, foi transmitida em rede nacional pela TV Record, uma reportagem intitulada como “Corra para aproveitar, tem emprego sobrando em cidade do Sul de Minas”⁷², em que se enalteceu as vagas de empregos em Pouso Alegre, com a abertura do *shopping center* e da construção de indústrias, e que estas oportunidades estavam atraindo pessoas de todo o Brasil.

É fato que o crescimento populacional e a diversificação econômica em Pouso Alegre resultaram em diversos benefícios para a população local, e mesmo para os moradores de localidades e áreas rurais circunvizinhas. Constituem evidências disto a maior oferta de empregos, de produtos comercializáveis, de serviços de saúde e educação, de práticas socioculturais, e de formas de entretenimento e recreação. Porém, no decorrer do seu processo

⁷⁰ Portal G1 (Rede Globo), Revista Exame, Jornal O Estado de Minas, Jornal O Estado de São Paulo, dentre outros. As reportagens se encontram no anexo 7.

⁷¹ Pesquisa feita pelo Fórum Brasileiro de Segurança Pública, ONG dedicada à questão da violência, analisou indicadores de educação, emprego, desigualdade e mortes violentas na população de 12 a 29 anos dos 283 municípios com mais de 100.000 habitantes.

⁷² Link da reportagem - <http://rederecord.r7.com/video/corra-para-aproveitar-tem-emprego-sobrando-em-cidade-do-sul-de-minas-gerais-517061be92bbb0cf17ae6d6d/> - acessada em 29/9/2013.

histórico de urbanização, se configurou uma expressiva desigualdade socioespacial, que é resultado de dinâmicas políticas e econômicas que coatuaram na cidade, e se materializaram em seus distintos setores.

Conforme evidenciado a partir dos diversos espaços que compõe a cidade de Pouso Alegre, há consideráveis problemas socioambientais, e que afetam especialmente as populações de baixa renda, que habitam as áreas periféricas. Assim, a aparente ordenação física em um espaço urbano, é questionada pela multiplicidade dos grupos e redes sociais que na cidade se entrelaçam, e tentam moldar os seus próprios territórios de acordo com seus interesses (HAESBERT, 2011).

E, por parte dos pousoalegrenses, este questionamento pôde ser visto, no presente ano de 2013, pelos protestos contra o monopólio da empresa de transportes coletivos, em que, inclusive, jovens ocuparam a câmara de vereadores por cinco dias; por moradores do Faisqueira que fecharam a principal avenida do bairro para reivindicar sua melhor adequação após a ocorrência de acidentes; de artistas que ocupam os espaços públicos para divulgar seus trabalhos, alegando a falta de apoio do poder público às práticas artístico-culturais no município; e mesmo em protestos nas redes sociais, por motivos dos mais diversos, que incluem a mobilidade, a conservação do patrimônio, a melhoria da infraestrutura dos bairros periféricos, dentre outros.

Pode se perceber, entretanto, que nos últimos anos vêm sendo realizados grandes investimentos econômicos no município, como a implantação de indústrias, *shopping center*, agências bancárias, concessionárias de veículos, hipermercados, terminais logísticos, *fast-foods* de redes nacionais e internacionais, condomínios residenciais fechados, dentre outros. Isto colabora efetivamente para fomentar discursos enaltecendo sobre o crescimento econômico, e mesmo populacional⁷³, de Pouso Alegre. Contudo, é de se preocupar pela forma como este crescimento vem ocorrendo, em especial porque ele deve ser precedido por ações de planejamento e gestão do espaço urbano, e que não parecem ser prioridades do poder público municipal, e mesmo de setores da sociedade local na atualidade.

⁷³ De acordo com estimativa populacional de 2013, o município de Pouso Alegre possui 140.223, sendo a “cidade média” do Sul de Minas com maior crescimento no período entre 2010 e 2013 (IBGE: Estimativa Populacional, 2013).

6 – Pouso Alegre, uma capital regional no Sul de Minas

6.1 – A rede urbana do Sul de Minas

A posição geográfica do Sul de Minas colaborou para que, no decorrer dos últimos séculos, a região participasse com considerável importância no abastecimento, em especial através dos produtos agropecuários e mais recentemente de artigos manufaturados, do amplo mercado consumidor que foi se consolidando em seu entorno. Assim, a própria implantação da rede ferroviária regional se deu almejando a integração entre as áreas produtoras do Sul de Minas com os mercados de São Paulo e do Rio de Janeiro, e não a interligação entre suas principais cidades⁷⁴, o que desfavoreceu a maior coesão entre os centros urbanos regionais, e mesmo a consolidação de uma “cidade primaz” (SAES *et al*, 2012).

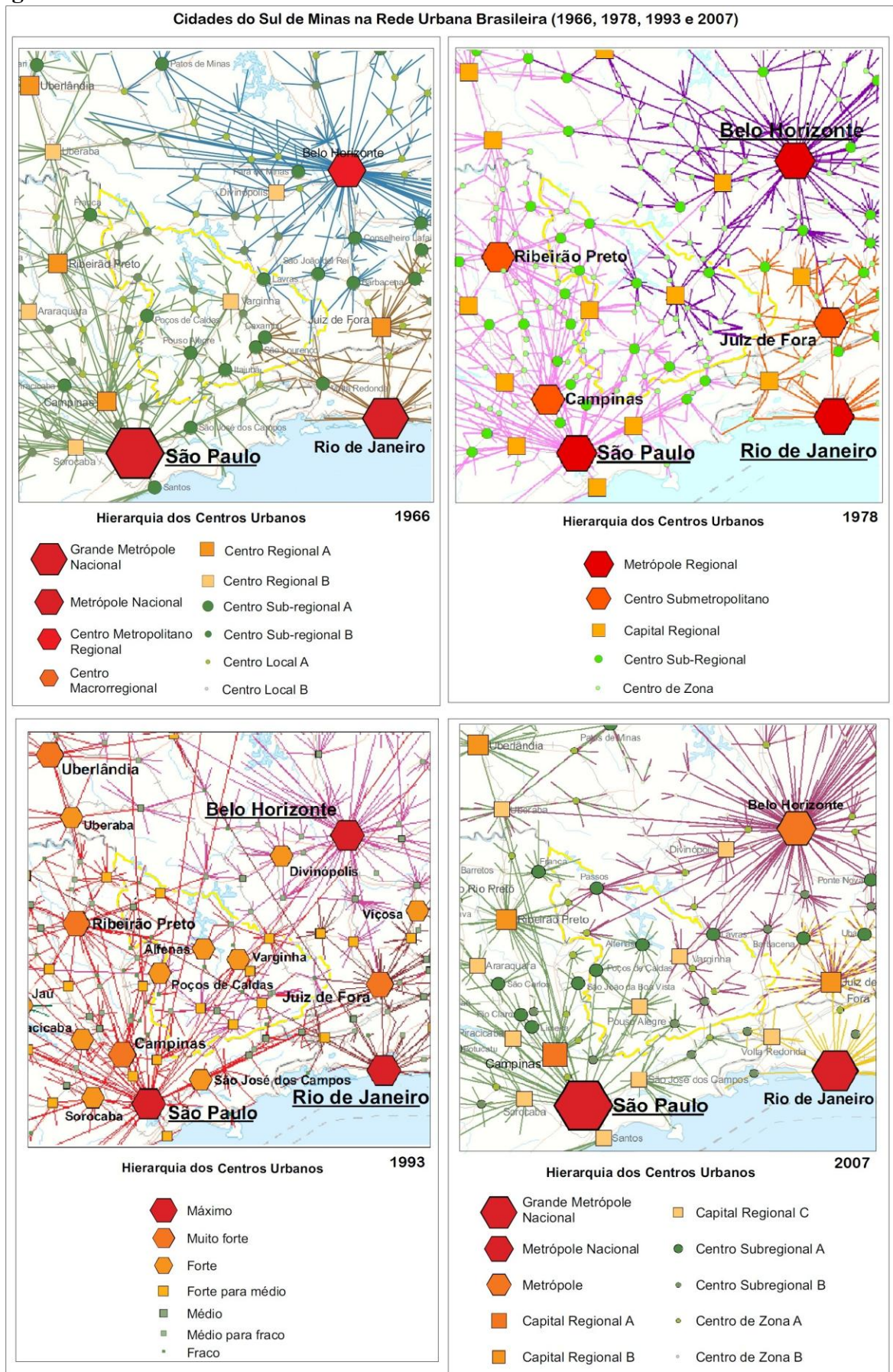
Montes Claros no Norte de Minas, Juiz de Fora na Zona da Mata e Teófilo Otoni no Vale do Mucuri são consideradas, por diversas classificações da rede urbana estadual e nacional⁷⁵, como as “cidades primaz” em seus contextos regionais. Por sua vez, no Sul de Minas, autores como Bernardes (1963), Azevedo (1971) e Amorim Filho *et al* (1982, 1999 e 2007) elucidaram o fato da região possuir uma rede urbana descentralizada, onde a função de centralidade é partilhada entre cidades médias, como Poços de Caldas, Varginha, Itajubá, Pouso Alegre, Passos e Lavras, e incluindo, por vezes, outras, como Alfenas, São Lourenço e Três Corações.

Na figura 65, que constitui um recorte espacial das “Regiões de Influência das Cidades” nos anos de 1966, 1978, 1993 e 2007, é possível verificar algumas características importantes da rede urbana regional, dentre elas as relevantes influências das três principais metrópoles do Sudeste (São Paulo, Rio de Janeiro e Belo Horizonte) e, em menor escala, de importantes centros urbanos do interior, como Campinas, Juiz de Fora, Ribeirão Preto, São José dos Campos e Volta Redonda, sobre as cidades sulmineiras, que variaram quanto a intensidade e as áreas de influência no decorrer do período retratado. Além disso, neste mesmo recorte temporal e espacial ocorreram consideráveis mudanças nas posições hierárquicas das cidades sulmineiras.

⁷⁴ Para melhor exemplificar esta situação, as cidades de Varginha, Pouso Alegre e Poços de Caldas não tinham ligações diretas por ferrovias, sendo necessárias baldeações para se deslocar entre elas. No mapa 5 esta situação é evidenciada.

⁷⁵ Nas pesquisas lideradas por Amorim Filho sobre a rede urbana de Minas Gerais, estas cidades sempre estiveram posicionadas como as de maior hierarquia no contexto das macrorregiões em que se situam (AMORIM FILHO *et al*, 2007). O mesmo ocorre nos estudos das “Regiões de Influência das Cidades” (1966, 1978, 1993 e 2007) e da “Caracterização e tendências da rede urbana do Brasil” (IPEA, 2001).

Figura 65 – As cidades sulmineiras na rede urbana nacional.



Fonte: IBGE (REGIC, 2007).

Tendo como parâmetro os mapas da figura 65, algumas características da rede urbana do Sudeste brasileiro, e que incidem diretamente sobre o Sul de Minas, merecem ser destacadas:

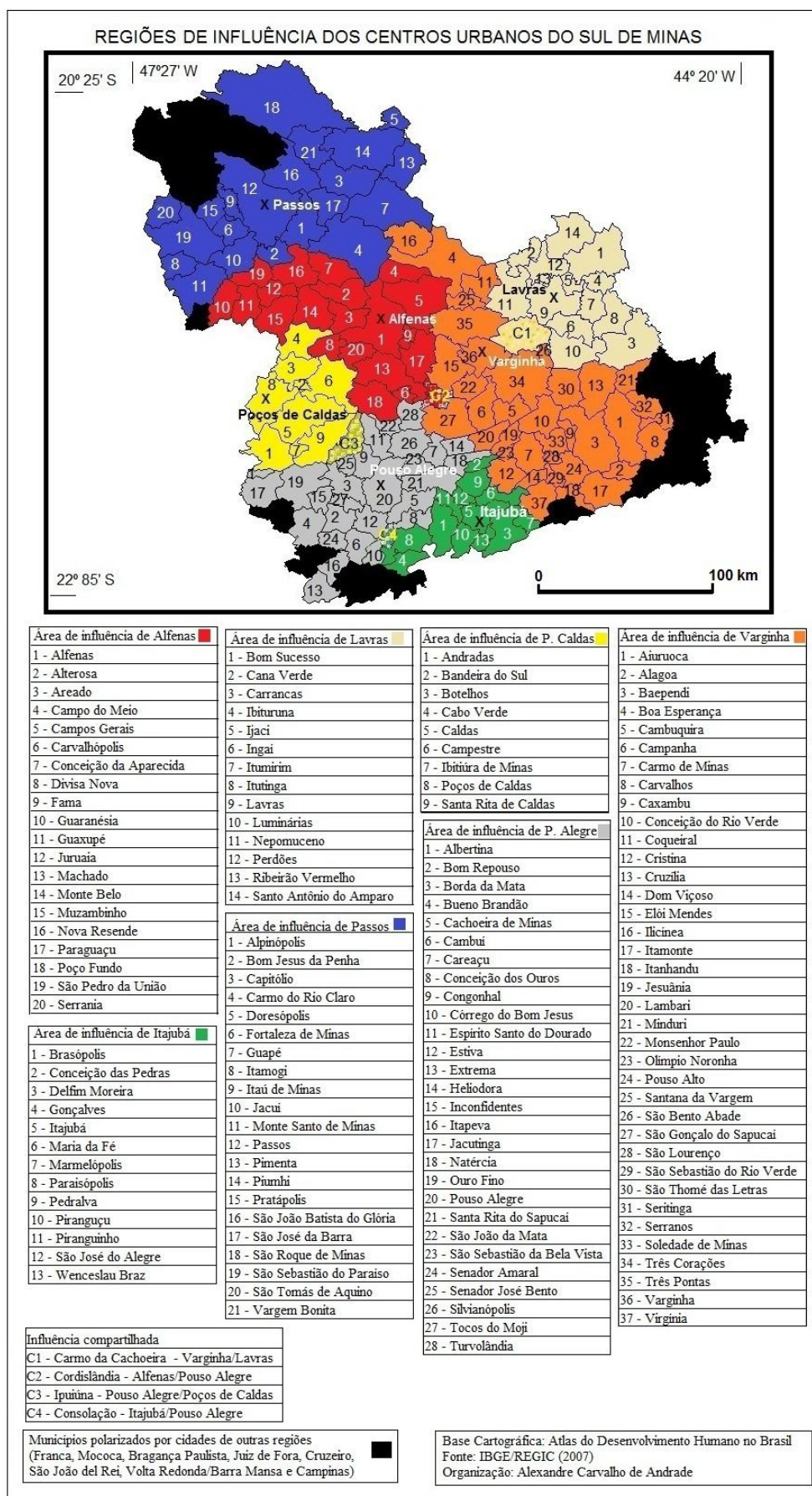
Em 1966, no primeiro estudo das “Regiões de Influência das Cidades” (REGIC), o Rio de Janeiro apresentava importante polarização sobre considerável parcela do leste de Minas Gerais, o que inclui cidades como Juiz de Fora, Muriaé, Governador Valadares, e, no contexto sulmineiro, as estâncias hidrominerais de São Lourenço e Caxambu. São Paulo exercia influência primaz em todo o centro e o oeste do Sul de Minas, o que englobava as cidades de Itajubá, Varginha, Pouso Alegre, Passos, Alfenas e Poços de Caldas. Por sua vez, a influência de Belo Horizonte era mais relevante apenas em Lavras e nas pequenas cidades do entorno, sendo o Sul de Minas polarizado majoritariamente por São Paulo e Rio de Janeiro, o que constituía uma herança histórica dos sistemas econômicos e de transportes de até então, já que, menos de uma década antes desta classificação, a ligação entre as cidades sulmineiras e a capital estadual ainda não contava com a rodovia Fernão Dias e outras estradas.

Nas classificações seguintes, Belo Horizonte expandiu sua área de influência sobre o Sul de Minas, em especial nas cidades de Varginha, Alfenas, Passos, São Lourenço e nas localidades vizinhas, enquanto a polarização do Rio de Janeiro se reduziu em ampla parcela do território mineiro, e por consequência do Sul de Minas. A polarização de São Paulo continua dominante no “extremo sul”, que abrange as cidades de Poços de Caldas, Pouso Alegre e Itajubá, além das cidades menores do entorno destas.

No decorrer das quatro classificações, Varginha permaneceu como a cidade com maior posição hierárquica do Sul de Minas. Poços de Caldas alcançou a mesma situação em 1978 e 1993, Alfenas em 1993, e Pouso Alegre na classificação de 2007. Lavras apresentou certa regularidade, no segundo nível no conjunto da região, enquanto São Lourenço, Itajubá, e principalmente Caxambu, que estavam nesta mesma posição hierárquica em 1966, perderam influências na rede urbana regional, ao contrário de Passos e Alfenas, que estavam no terceiro nível na primeira classificação e aumentaram suas centralidades.

É importante mencionar, porém, que, mesmo se mantendo na maior posição hierárquica no Sul de Minas em todas as classificações, Varginha não conseguiu impor sua centralidade em toda a região, como pode ser verificado no mapa 15, que mostra as regiões de influência das cidades sulmineiras no ano de 2007.

Mapa 15 – Municípios pertencentes às regiões de influência das cidades do Sul de Minas.



Fonte: IBGE (REGIC, 2007).

No Sul de Minas há municípios que são polarizados por cidades localizadas fora do espaço regional, como Juiz de Fora (MG), Franca e Campinas (SP)⁷⁶. Por outro lado, existem, também, municípios pertencentes a região Centro Oeste de Minas e que são polarizadas por Passos e Lavras⁷⁷. Além disso, existem municípios sulmineiros que são polarizados por mais de uma cidade da região⁷⁸, e também por outros centros urbanos externos ao Sul de Minas⁷⁹. Por fim, mesmo que de maneira secundária, há a influência de cidades do Sul de Minas em municípios do estado de São Paulo⁸⁰.

Existe considerável diversidade nas regiões de influência das cidades do Sul de Minas, e que refletem as condições geográficas, históricas, demográficas, econômicas e locais dos municípios. Assim, enquanto Varginha polariza uma área composta por 37 municípios, e Pouso Alegre 28, Poços de Caldas, mesmo sendo mais populosa e também apresentando um significativo dinamismo econômico, tem influência direta em apenas 8. Localizada na divisa com o estado de São Paulo, Poços de Caldas sofre a concorrência de cidades paulistas, a exemplo de Campinas e São João da Boa Vista, o que reduz a sua centralidade a uma posição secundária quanto a influência sobre as cidades vizinhas pertencentes a este estado; por outro lado, a expressiva distância de Pouso Alegre e Varginha com os limites estaduais, permitem que estas polarizem um espaço de maior extensão, e com maior número de municípios.

Na tabela 7 serão elucidadas algumas características econômicas, populacionais e da distribuição das cidades pela rede urbana regional, que serão complementadas pelos mapas 16 e 17.

⁷⁶ Andrelândia, Arantina, Bocaina de Minas, Bom Jardim de Minas e Liberdade (pertencente a região de influência da cidade “REGIC” de Juiz de Fora); Passa Vinte (REGIC de Volta Redonda); São Vicente de Minas (REGIC de São João del Rey); Passa Quatro (REGIC de Guaratinguetá); Sapucaí Mirim (REGIC de São José dos Campos); Camanducaia, Munhoz e Toledo (REGIC de Bragança Paulista); Monte Sião (REGIC de Campinas); Arceburgo (REGIC de Mococa e Ribeirão Preto); Capetinga, Cássia, Claraval, Delfinópolis e Ibiraci (REGIC de Franca e Ribeirão Preto). Em situação secundária, há certa influência de cidades sulmineiras sobre estas referidas localidades, como ocorre com Ouro Fino em relação a Monte Sião e com Pouso Alegre sobre Camanducaia, Munhoz e Toledo.

⁷⁷ Bom Sucesso, Cana Verde, Ibituruna, Perdões e Santo Antônio do Amparo (região de influência de Lavras); Dorosópolis, Pimenta, Piumhi, São Roque de Minas e Vargem Bonita (região de influência de Passos). Estes municípios estão localizados a certa distância de Divinópolis, principal centro urbano da região.

⁷⁸ Carmo da Cachoeira (REGICs de Lavras e Varginha), Cordislândia (REGICs de Alfenas e Pouso Alegre), Ipuina (REGICs de Poços de Caldas e Pouso Alegre) e Consolação (REGICs de Itajubá e Pouso Alegre).

⁷⁹ Extrema e Itapeva (REGICs de Pouso Alegre e Bragança Paulista); Albertina (REGICs de Pouso Alegre e São João da Boa Vista), Guaranésia, Guaxupé, Monte Belo, Muzambinho, Nova Resende e São Pedro da União (REGICs de Alfenas e Belo Horizonte); Jacuí, Monte Santo de Minas, São Sebastião do Paraíso e São Tomás de Aquino (REGICs de Passos e Ribeirão Preto).

⁸⁰ São Bento do Sapucaí (Itajubá, mas pertencente ao REGIC de São José dos Campos); Águas de Lindoia, Lindoia e Socorro (Ouro Fino, REGIC de Campinas); Santo Antônio do Jardim (Andradas, REGIC de São João da Boa Vista); Águas da Prata, Caconde, Casa Branca, Divinolândia, São João da Boa Vista e São Sebastião da Gramma (Poços de Caldas, REGICs de São João da Boa Vista e de Campinas); Caconde, São José do Rio Pardo e Tapiratiba (Guaxupé, REGIC de Campinas); Cássia dos Coqueiros e Santo Antônio da Alegria (Guaxupé, REGIC de Ribeirão Preto); Itirapuã e Patrocínio Paulista (Passos, mas pertencente ao REGIC de Franca).

Tabela 7 – Aspectos econômicos e demográficos das regiões de influência das cidades sulmineiras⁸¹

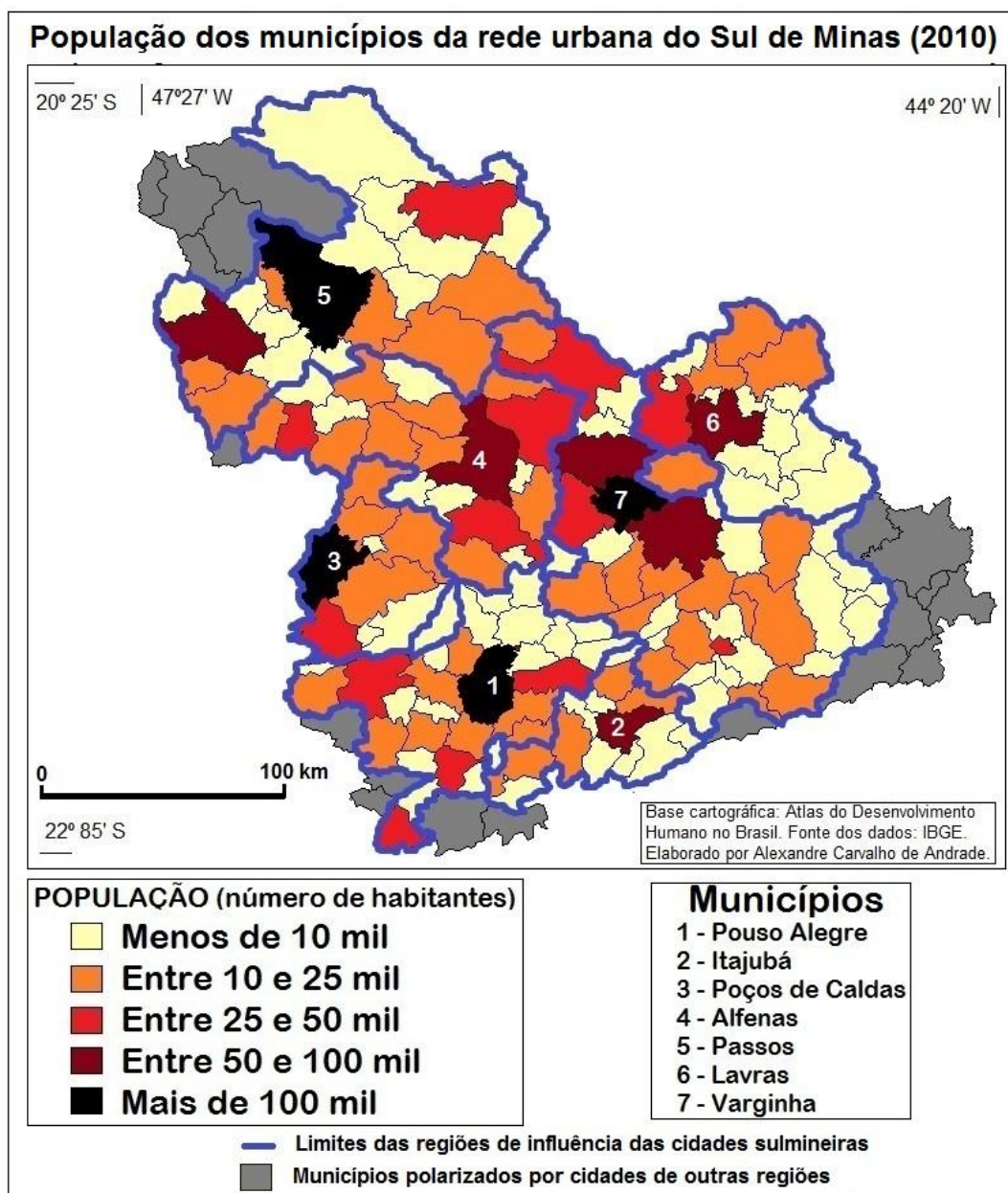
REGIC	População (% urbana)	PIB (milhões de reais)	PIB per capita (R\$)	Outros municípios com certa polaridade na rede
Alfenas	378.728 (77,8%)	5.844,2	15.431	Guaxupé (centro de zona A) Machado (centro de zona B)
Itajubá	189.789 (73,6%)	2.617,4	13.790	Paraisópolis (centro de zona B)
Lavras	224.635 (87,0%)	3.105,5	13.824	
Passos	374.227 (85,2%)	6.417,3	17.148	São Sebastião do Paraíso (centro de zona A) Piumhi (centro de zona B)
Poços de Caldas	280.035 (83,8%)	5.301,0	18.930	Andradas (centro de zona B)
Pouso Alegre	446.803 (78,1%)	8.796,8	19.688	Extrema (centro de zona B) Cambuí (centro de zona B) Jacutinga (centro de zona B) Ouro Fino (centro de zona B)
Varginha	659.489 (84,3%)	11.069,0	16.784	São Lourenço (centro subregional B) Caxambu (centro de zona A) Três Corações (centro de zona A) Baependi (centro de zona B) Boa Esperança (centro de zona B) Cruzília (centro de zona B) Itamonte (centro de zona B) Lambari (centro de zona B) Três Pontas (centro de zona B)

Fonte: IBGE, Regic (2007), Censo Demográfico (2010).

A região de influência de Varginha é a que apresenta maior população e produto interno bruto, e isto se reflete na existência de uma rede urbana mais densa, e com cidades que apresentam relativa centralidade em suas circunvizinhanças. Na sequência aparece a região polarizada por Pouso Alegre. Em contrapartida, a de Itajubá é a de menor população, produção econômica e a menos urbanizada, além de possuir o menor PIB per capita; em situação um tanto parecida se encontra a região de influência de Lavras, onde não há cidades em posição intermediárias. Mas, é importante salientar que, compostas por distintos municípios, há certas diversidades internas quanto ao contingente populacional, e que é evidenciado no mapa 16.

⁸¹ As informações municipais, de acordo com cada “Região de Influência das Cidades”, estão no anexo 8.

Mapa 16 – População dos municípios da rede urbana do Sul de Minas (2010).



Fonte: IBGE (Censo Demográfico, 2010).

Roberto Lobato Corrêa (1999) citou que algumas regiões brasileiras apresentam uma elevada densidade de pequenos centros urbanos, dentre elas o Sul de Minas. E o mapa 16 evidencia esta característica, pois as cidades com menos de 10 mil habitantes, além de numerosas, se espalham por todos os setores da região, e com maior presença nas regiões de influência de Itajubá, Passos e Lavras, mas também ao norte do território polarizado por Pouso Alegre, e no sul da região de influência de Varginha.

Há certa heterogeneidade entre as cidades pequenas na rede urbana do Sul de Minas, como são exemplos as localizadas em espaços marcados por condições naturais com certa

restrição as práticas econômicas mais produtivas do setor primário, e com extensas áreas voltadas a conservação ambiental⁸²; as que apresentam considerável parcela da população envolvida em atividades do setor primário com certo dinamismo, principalmente na cafeeicultura e na produção de morango⁸³; e as cidades que, devido a pequena proximidade com centros urbanos mais desenvolvidos, são importantes fornecedoras de mão de obra, por meio de moradores que realizam deslocamento pendular diário, a exemplos de Congonhal e Cachoeira de Minas com relação a Pouso Alegre.

Na rede urbana do Sul de Minas também se fazem presentes as cidades em situações intermediárias quanto a população, a produção econômica, e a posição na hierarquia urbana. Com contingentes demográficos que são inferiores a 50 mil habitantes, este grupo de cidades também possui considerável heterogeneidade, coexistindo centros urbanos com importante função industrial, como Extrema, Santa Rita do Sapucaí, Jacutinga e Paraisópolis, centros turísticos, a exemplos de São Lourenço, Caxambu e Lambari, e localidades situadas em espaços onde predominam a agropecuária comercial, especialmente de café, que são exemplificadas por Guaxupé, Campos Gerais e Boa Esperança.

Em situação intermediária na rede urbana regional, e refletindo seu contingente populacional e a produção econômica, estas cidades exercem considerável influência sobre os espaços urbanos e rurais circunvizinhos, provendo-os de produtos e serviços especializados não encontrados em seu local de moradia, constituindo, assim, locais com certa polaridade. Esta situação inclusive foi evidenciada na classificação do IBGE das “Regiões Imediatas de Articulação Urbana”, de 2013⁸⁴, em que cidades como Guaxupé, São Lourenço e São

⁸² Capitólio, São João Batista do Glória, São Roque de Minas e Vargem Bonita (REGIC de Passos), com extensões de seus territórios inseridos no Parque Nacional da Serra da Canastra; Itamonte (REGIC de Varginha) no Parque Nacional do Itatiaia; Aiuruoca, Alagoa, Itamonte, Passa Quatro e Pouso Alto (REGIC de Varginha) no Parque Estadual do Papagaio; além de municípios inseridos na Área de Preservação Ambiental da Serra da Mantiqueira - Piranguçu, Wenceslau Braz, Delfim Moreira, Marmelópolis (REGIC de Itajubá), Virgínia, Passa Quatro, Itamonte, Itanhandu, Pouso Alto, Baependi, Alagoa, Aiuruoca, Carvalhos (REGIC Varginha) e na Área de Preservação Ambiental da Fernão Dias - Gonçalves, Paraisópolis (REGIC Itajubá) e Extrema (REGIC Pouso Alegre) (FONTE: ICMBIO, 2013; IEF, 2013).

⁸³ São exemplos de municípios pouco populosos com importante produção cafeeira: Santana da Vargem e Coqueiral (REGIC de Varginha), Inconfidentes e Senador José Bento (REGIC de Pouso Alegre) e Campo do Meio e Conceição da Aparecida (REGIC de Alfenas), dentre outros (IBGE: Censo Agropecuário, 2006). Quanto a produção de morango, municípios da região de influência de Pouso Alegre, como Estiva, Bom Repouso, Tocos do Moji, Senador Amaral, Cambuí e Pouso Alegre correspondem a 90% da produção estadual (EMATER/MG, 2009).

⁸⁴ As “Regiões Imediatas de Articulação Urbana”, de acordo com o IBGE: São formadas geralmente em torno dos centros sub-regionais A, e B e dos centros de zona A e B. A articulação das regiões imediatas baseia-se na busca de atividades e produtos de menor complexidade e demandas de amplitude mais restritas. São um reflexo da área vivida pela população e seu deslocamento cotidiano no fornecimento e busca de bens e serviços corriqueiros, como ensino médio, compra de bens de consumo não duráveis, serviços de advocacia, contabilidade, oftalmologia, ortopedia e busca de bens como geladeiras, televisões e automóveis.

Sebastião do Paraíso, dentre outras, assumem papéis relevantes de polarização sobre municípios próximos (mapa do Sul de Minas, segundo este critério, no anexo 9).

No conjunto das cidades mais populosas do Sul de Minas, quatro possuem mais de 100 mil habitantes, Poços de Caldas, Pouso Alegre, Varginha e Passos. Por um critério eminentemente demográfico, estas poderiam ser consideradas como as “cidades médias” da região. Mas, como além de certo contingente populacional, os critérios econômicos, locacionais e das infraestruturas também são fundamentais para a definição das cidades médias, outros centros sulmineiros são considerados nesta condição, como Itajubá, Lavras, dentre outros⁸⁵ (EGLER, 2001; NOGUEIRA & GARCIA, 2007; AMORIM FILHO *et al*, 2007). São estas cidades que, acrescidas de Alfenas, são consideradas, no Sul Minas, como as de maior posição hierárquica na rede urbana nacional (IBGE: Regiões de Influências das Cidades, 2007).

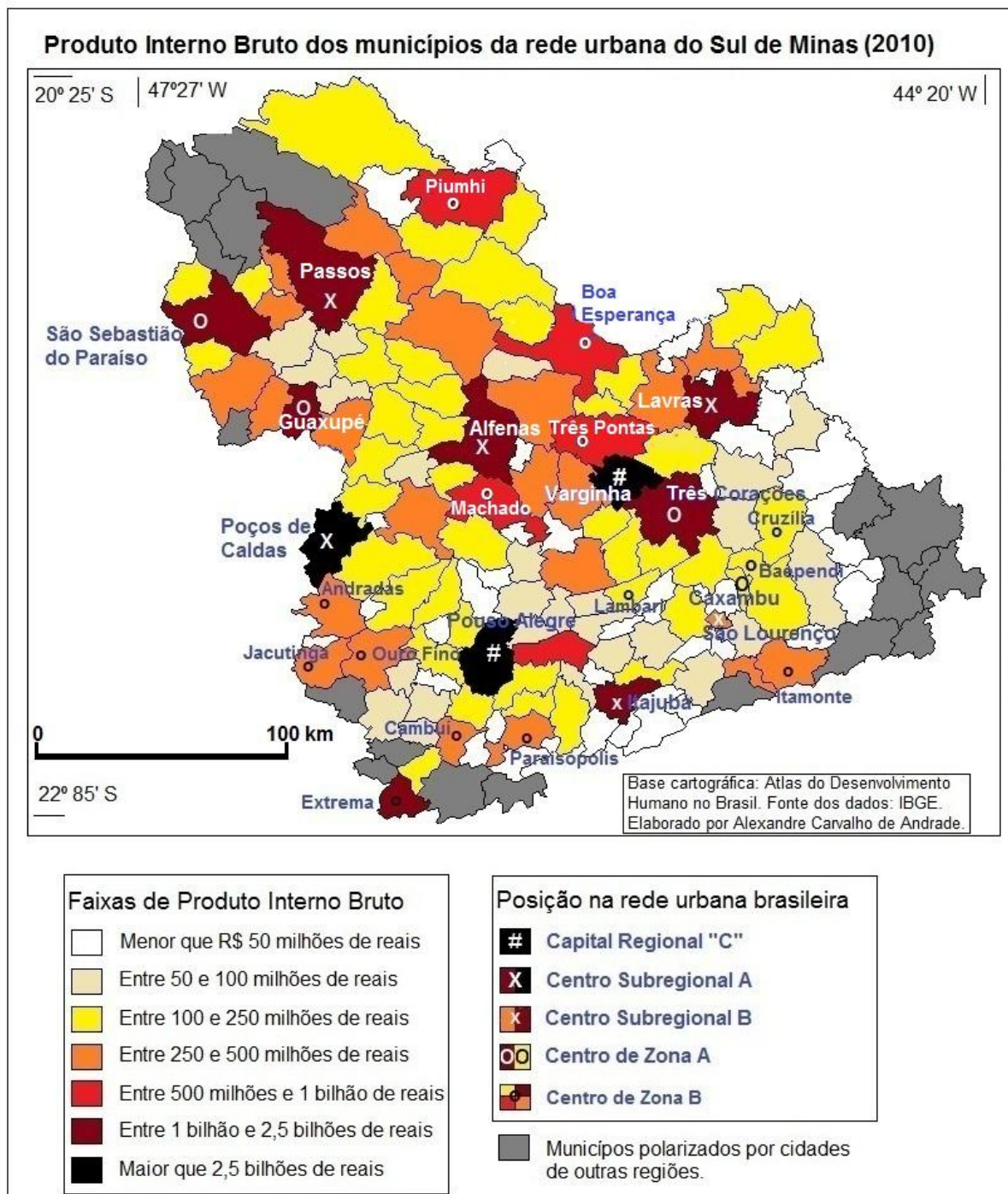
Em termos econômicos, as referidas cidades apresentam significativo desenvolvimento no setor industrial, principalmente Poços de Caldas, Pouso Alegre, Varginha e Itajubá. Na agropecuária, Varginha e Alfenas são importantes produtores de café, e sediam serviços de estocagem, transportes, comercialização, e assistência técnica que atendem a áreas do entorno⁸⁶, e as demais cidades médias possuem agroindústrias e mercados consumidores que absorvem as produções agropecuárias do seu entorno. Evidenciando as suas importâncias para as localidades do entorno, estas cidades são referências em serviços de saúde, possuem instituições federais de ensino (UNIFAL – Alfenas, Poços de Caldas e Varginha; UFLA – Lavras; UNIFEI – Itajubá; e IFSul de Minas, com campus em Pouso Alegre, Passos e Poços de Caldas), além de um diversificado comércio, que atende a demanda de seus moradores e de áreas circunvizinhas.

A disposição das principais cidades da rede urbana Sul de Mineira, e a distribuição do produto interno bruto pelos municípios da região são evidenciados no mapa 17.

⁸⁵ De acordo com a classificação de Egler (2001), são consideradas como “cidades médias” no Sul de Minas: Poços de Caldas, Pouso Alegre, Varginha, Passos, Lavras, Itajubá, Alfenas e Três Corações. Na classificação de Nogueira & Garcia (2007): Poços de Caldas, Pouso Alegre, Varginha, Passos, Lavras, Itajubá, Alfenas, Três Corações, São Sebastião do Paraíso, Três Pontas e Guaxupé. Amorim Filho, Rigotti & Campos (2009) dividiram as cidades médias em dois grupos: as “de nível superior” constituída por Poços de Caldas, Pouso Alegre, Varginha e Passos; e as “cidades médias propriamente ditas”, com Itajubá, Lavras, Alfenas e São Sebastião do Paraíso.

⁸⁶ O Sul de Minas é a maior produtora de café de Minas Gerais, que é o estado com maior volume de produção cafeeira no Brasil (IBGE: Censo Agropecuário, 2006). Também apresentam consideráveis importâncias na organização da produção cafeeira regional, as cidades de Guaxupé (sede da Cooxupé, segunda maior cooperativa agropecuária do Brasil), Três Pontas (sede da Cocatrel) e São Sebastião do Paraíso (sede da Cooparaíso), todas dentre as 700 maiores empresas do Brasil (Fonte: Valor Econômico – Ranking das 1000 maiores empresas, 2013.).

Mapa 17 – Principais cidades da rede urbana do Sul de Minas e o Produto Interno Bruto por municípios da região.



Fonte: IBGE (Produto Interno Bruto dos Municípios Brasileiros, 2010).

Os municípios de Varginha, Poços de Caldas e Pouso Alegre são, respectivamente, os de maior produção econômica no Sul de Minas. Em posição secundária se encontram Itajubá, Lavras, Passos, Alfenas, São Sebastião do Paraíso, Guaxupé, Três Corações e Extrema. Na rede urbana do Sul de Minas, ao mesmo tempo em que há cidades com consideráveis

contingentes populacionais e significativa produção econômica, coexistem municípios pouco populosos, e com restrito produto interno bruto.

O Sul de Minas, após atravessar um período de saldo migratório negativo, com pessoas da região que emigravam para outras áreas, tendo destaque o estado de São Paulo, passou a ser, em especial a partir da década de 90, importante destino de afluências de migrantes, que, por sua vez, tem como origens principais o próprio estado de São Paulo, o Rio de Janeiro, os estados nordestinos e as demais regiões de Minas Gerais⁸⁷.

É de se ressaltar, entretanto, que, como também ocorre no contexto nacional, as cidades médias sulmineiras foram as que mais se beneficiaram com o desenvolvimento econômico regional, e, assim, absorveram boa parte destas afluências migratórias, o que colabora para que apresentem um ritmo de crescimento populacional superior ao conjunto da região (MATOS, 1997; RIGOTTI & CAMPOS, 2009). Por outro lado, existem municípios, em especial os pouco populosos, que há considerável evasão de moradores das áreas rurais, e como as suas áreas urbanas apresentam restritas possibilidades de retenção, se faz presente um quadro de estagnação ou mesmo de redução do contingente demográfico destes locais (IBGE: Censos Demográficos, 1970, 1991 e 2010).

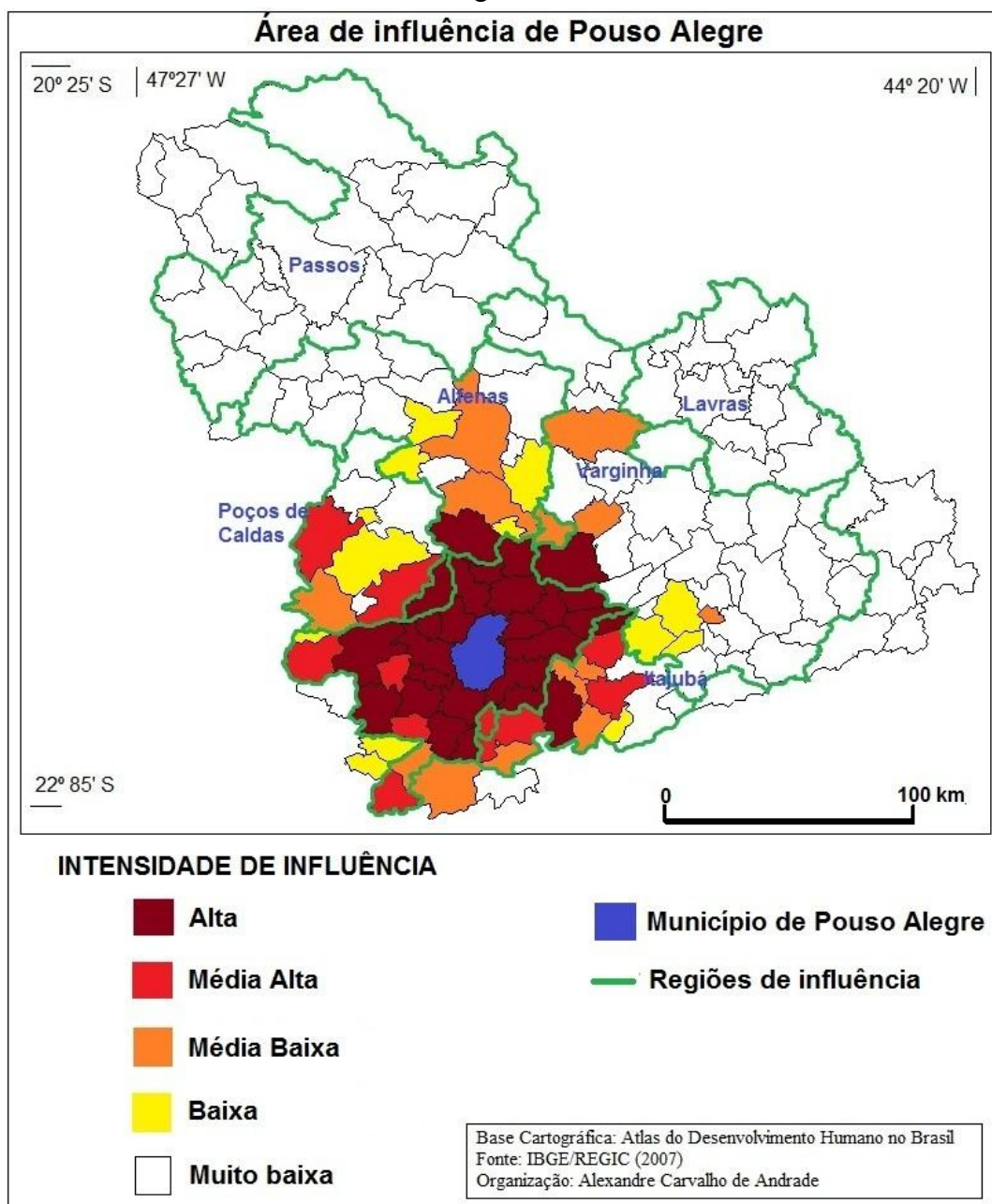
O Sul de Minas, no decorrer de sua história, sempre apresentou certa diversidade quanto às práticas econômicas, as influências de importantes centros urbanos do entorno, e por consequência, alguns setores da região se beneficiaram mais ou menos com estes processos, o que refletiu na própria centralidade das principais cidades sulmineiras. Com a implantação e posterior duplicação da rodovia Fernão Dias, a desconcentração industrial, e a infraestrutura existente nas cidades médias do Sul Minas, existem perspectivas de significativas mudanças socioeconômicas, e a área de influência da cidade de Pouso Alegre bem ilustra a mencionada situação.

⁸⁷ A título de ilustração, na segunda metade da década de 80 o Sul de Minas apresentou um saldo migratório de 937 habitantes, sendo que com o estado de São Paulo o saldo foi negativo em 6855 pessoas. Porém, na segunda metade da década de 90, o Sul de Minas teve um saldo migratório de 42794 habitantes, sendo que com São Paulo foi de 35588 e com os estados nordestinos de 3604 (AUGUSTO, BRITO & BARBIERI, 2009).

6.2 – A área de influência de Pouso Alegre

Dentre as cidades médias do Sul de Minas, Pouso Alegre foi a que apresentou maior evolução na hierarquia urbana regional, no período entre a primeira classificação das regiões de influências das cidades (1966) até a mais recente (2007). Nesta, Pouso Alegre foi definida como “Capital Regional C”, mesma posição de Varginha, sendo estas as duas de maior centralidade no Sul de Minas. No mapa 18 é delimitada a área em que Pouso Alegre exerce influência, e a intensidade desta sobre os distintos municípios.

Mapa 18 – Área de influência de Pouso Alegre no contexto do Sul de Minas.



Fonte: IBGE (REGIC, 2007).

A “área” de influência de Pouso Alegre abrange uma superfície espacial mais extensa que a “região de influência de Pouso Alegre”. Isto ocorre porque na “região” são inclusos apenas os municípios que a cidade desempenha uma influência primaz, por sua vez, no que é definida como “área”, inclui a “região” e é acrescida de municípios onde Pouso Alegre exerce distintas intensidades de influência, mas que são secundárias, já que a principal polarização sobre estes locais é da própria cidade onde eles estão incluídos na “região de influência da cidade”.

Assim, se percebe, pelo mapa 18, que Pouso Alegre polariza uma considerável parcela do Sul de Minas, que mesmo de maneira secundária, se expande sobre “regiões de influências” de outras cidades médias⁸⁸. Além disso, a cidade consolida sua polarização em âmbito regional, o que é atestado pela alta intensidade da influência em expressiva parcela de sua região, que teve considerável expansão espacial entre 1966 e 2007, especialmente a oeste, onde Ouro Fino antes era polarizada por Campinas, e a leste, em que Pouso Alegre compartilhava a influência sobre Santa Rita do Sapucaí com Itajubá (IBGE: REGIC, 2007).

A influência de Pouso Alegre ocorre com distintas intensidades e as rodovias que interligam estes locais apresentam consideráveis relevâncias nesta situação (Mapa 19). As cidades com “influência alta” são, em sua maioria, localizadas a certa proximidade, e seus moradores se deslocam com frequência para Pouso Alegre para exercer atividades laborais, estudar, fazer compras e mesmo para atividades de lazer e entretenimento. Porém, na medida em que a distância em relação a Pouso Alegre aumenta e há a maior proximidade com outros centros urbanos com considerável centralidade, se reduz gradativamente a influência pousoalegrense, como são exemplos os municípios de Bandeira do Sul, Wenceslau Braz e Areado, nas circunvizinhanças de Poços de Caldas, Itajubá e Alfenas, respectivamente. Esta situação reflete a relação entre as necessidades da população por um produto e um serviço, e a possibilidade de adquiri-los em locais com maior facilidade de acesso (CORRÊA, 1997; SOUZA, 2011).

⁸⁸ No Regic de Itajubá, Pouso Alegre exerce influências sobre Brasópolis, Gonçalves, Paraisópolis, Piranguinho, São José do Alegre, Pedralva, Conceição das Pedras, Wenceslau Braz, Itajubá e Piranguçu.

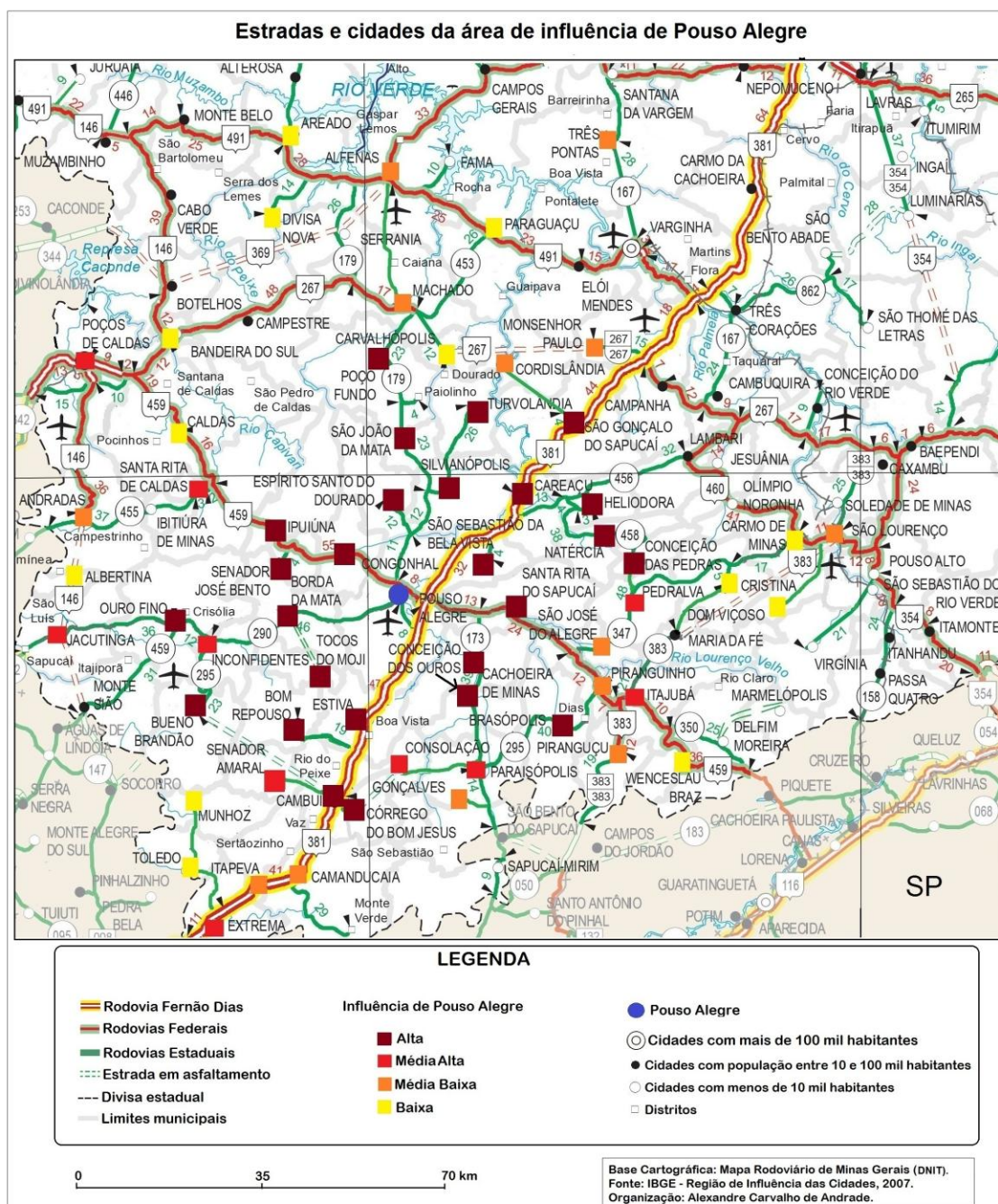
No Regic de Varginha, Pouso Alegre exerce influências sobre Cristina, Carmo de Minas, São Lourenço, Dom Viçoso, São Gonçalo do Sapucaí, Monsenhor Paulo e Três Pontas.

No Regic de Alfenas, Pouso Alegre exerce influências sobre Poço Fundo, Carvalhópolis, Machado, Alfenas, Paraguaçu, Areado e Divisa Nova.

No Regic de Poços de Caldas, Pouso Alegre exerce influências sobre Caldas, Andradas, Poços de Caldas, Santa Rita de Caldas e Bandeira do Sul.

No Regic de Bragança Paulista, Pouso Alegre exerce influências sobre as cidades mineiras de Toledo, Munhoz e Camanducaia.

Mapa 19 – Rede de estradas e as cidades da área de influência de Pouso Alegre.



Fonte: IBGE (REGIC, 2007).

Tendo como ponto de partida a cidade de Pouso Alegre, se identificam seis eixos rodoviários, bem como suas ramificações através das estradas vicinais ou de menor importância na área de influência de Pouso Alegre. São eles: Fernão Dias (BR-381), dividida nos trechos “Sul” em direção a divisa com o estado de São Paulo, e “Norte” no sentido de Belo Horizonte, MG-179, MG-290 e BR-459, constituída pelos trechos “sudeste” e “noroeste”, de acordo com suas direções a partir de Pouso Alegre. A tabela 8 exibe alguns indicadores demográficos e socioeconômicos que favorecem a compreensão da área de

influência de Pouso Alegre e dos subespaços que a compõe, e a comparação com as condições de outras unidades espaciais selecionadas.

Tabela 8 – Aspectos demográficos e socioeconômicos dos eixos da área de influência de Pouso Alegre e de unidades espaciais selecionadas.

	População (% urbana) 2010	Crescimento Populacional (1991-2010)	PIB (R\$ milhões) 2010	Renda per capita (R\$) 2010	Soma dos Rendimentos (R\$ milhões)
Brasil	190.755.799 (84,4%)	29,9%	3.770.085	9.526,4	1.817.226
Região Sudeste	80.364.410 (92,9%)	28,1%	2.088.222	11.784,7	947.062
Minas Gerais	19.597.330 (85,3%)	24,5%	351.381	8.995,2	176.282
Área de influência de Pouso Alegre	1.186.562 (81,6%)	29,4%	20.730	8.818,5	10.464
Pouso Alegre	130.615 (91,6%)	59,6%	3.041,3	10.539,1	1.376,3
Eixos (6)	1.055.947 (80,3%)	26,4%	17.688,6	8.606,3	9.087,4
Fernão Dias Sul	127.103 (70,5%)	38,3%	3.158,4	7.472,1	949,7
Fernão Dias Norte	111.387 (80,5%)	17,9%	1.490,9	7.522,4	837,9
MG - 179	189.346 (82,3%)	27,8%	2.894,8	8.298,6	1.571,3
MG-290	96.121 (71,7%)	15,8%	1.090,1	7.515,5	722,4
BR-459 Noroeste	239.560 (88,04%)	32,29%	4.822,6	10.218,7	2.448,0
BR-459 Sudeste	292.430 (79,8%)	23,63%	4.231,8	8.747,8	2.558,1

Fonte: IBGE, Censos Demográficos (1991-2010), IPEA/FJP/PNUD - Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil, 2013.

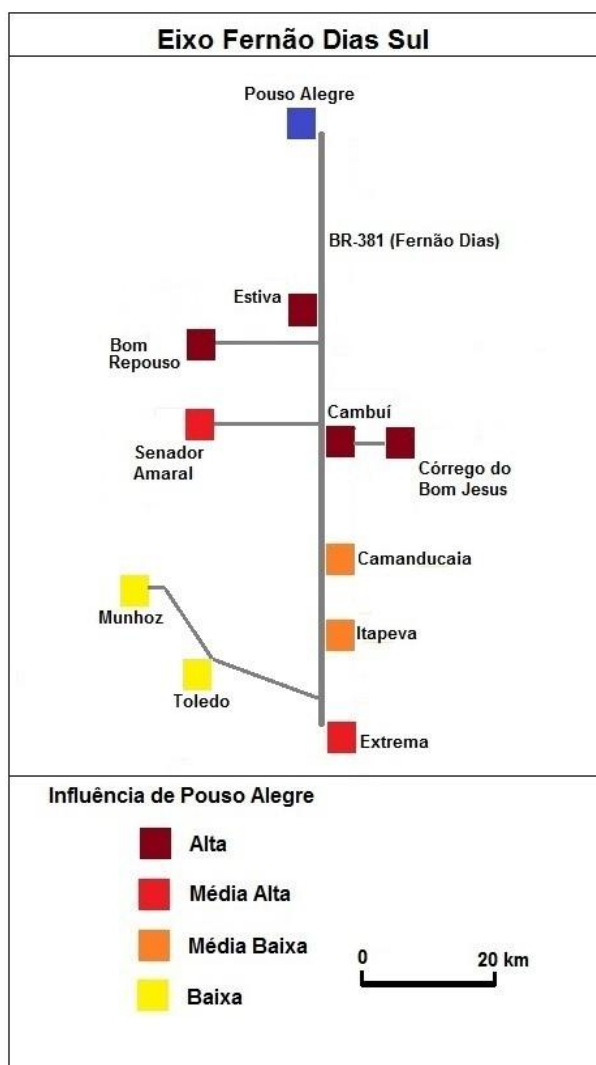
A área de influência de Pouso Alegre possui 1.186.562 habitantes, sendo que pouco mais de 10% deste montante é do próprio município, e o restante composto pelos 62 municípios que estão distribuídos pelos 6 eixos. Apesar de pouco inferior a média nacional, o ritmo de crescimento populacional da área de influência de Pouso Alegre é superior as médias estaduais e da região Sudeste brasileira.

A renda per capita da área de influência de Pouso Alegre é pouco inferior as médias do estado de Minas Gerais e do Brasil, porém há de se ressaltar que, assim como ocorre com os aspectos populacionais, há expressivas diferenças nos subespaços que a compõe. Assim, a análise dos municípios pertencentes a cada um dos eixos é fundamental para a melhor compreensão das questões socioeconômicas, produtivas, locacionais e demográficas da área de influência de Pouso Alegre.

6.2.1 – Eixo Fernão Dias “Sul”

A partir de Pouso Alegre, em direção ao Sul, a rodovia Fernão Dias constitui importante forma de ligação entre a cidade e São Paulo, principal centro urbano brasileiro, e localizado a cerca de 100 quilômetros da divisa com Minas Gerais, neste caso no município de Extrema. E é este município que é o limite sul da “região de influência da cidade” de Pouso Alegre, e onde a polarização pousoalegrense é compartilhada com a de Bragança Paulista, da mesma forma como ocorre com Itapeva. É importante mencionar, também, que os municípios de Camanducaia, Munhoz e Toledo estão inseridos na “região de influência” desta referida cidade do estado de São Paulo. No mapa 20 são demonstrados os municípios deste eixo e a intensidade de influência de Pouso Alegre.

Mapa 20 – Eixo da Fernão Dias “Sul”.



Fonte: IBGE (REGIC, 2007).

Os municípios mais populosos deste eixo são Extrema, Cambuí e Camanducaia, que estão situados às margens da rodovia Fernão Dias. Estes são locais que se beneficiaram com a desconcentração industrial a partir de São Paulo, e, por esta razão, alocaram grandes unidades produtivas, especialmente em Extrema, onde estão instaladas empresas com diversificada produção industrial, que envolvem gêneros alimentícios, eletroeletrônicos, autopeças, dentre outros. O percentual de trabalhadores no setor secundário e o maior produto interno bruto, dentre os municípios deste eixo, demonstram a relevância econômica de Extrema, que foi considerada a segunda área com maior dinamismo no setor industrial no conjunto do estado de Minas Gerais, no período entre as décadas de 70 e 90 (FIGUEIREDO & DINIZ, 2000).

Os referidos centros urbanos são os que apresentam maior percentual da população ocupada no setor secundário, assim como no terciário (tabela 9). Soma-se a estes o município de Itapeva, que, devido a sua posição geográfica às margens da Fernão Dias, entre Camanducaia e Extrema, tem importante função de “dormitório”, que é atestado pelo elevado de migrantes pendulares, que se dirigem, especialmente, para as indústrias sediadas em Extrema; situação um tanto parecida ocorre com Córrego do Bom Jesus, onde há o deslocamento diário de expressivo número de trabalhadores em direção a vizinha cidade de Cambuí.

Há de se ressaltar, dentre os municípios pertencentes ao eixo “Fernão Dias Sul”, os eminentemente agropecuários, onde se destaca o cultivo de morangos em Estiva, Bom Repouso, Senador Amaral e Cambuí, que faz da região a principal produtora do estado de Minas Gerais (DIAS & SIMÕES, 2009).

Tabela 9 – PIB, migrantes pendulares e ocupação por setores econômicos do eixo “Fernão Dias Sul”, em 2010.

Município	PIB-2010 (R\$ milhões)	Ocupados no setor primário	Ocupados no setor secundário	Ocupados no setor terciário	Migrantes pendulares
Estiva	118,7	61,3%	8,7%	30,0%	9,2%
Cambuí	432,0	15,0%	35,2%	49,8%	11,5%
Bom Repouso	90,5	62,4%	10,5%	27,1%	9,3%
C. do Bom Jesus	22,7	39,2%	17,5%	43,3%	24,1%
Senador Amaral	57,3	70,4%	4,3%	25,3%	4,2%
Camanducaia	255,0	21,1%	27,9%	51,0%	8,7%
Itapeva	119,8	22,4%	28,9%	47,7%	24,7%
Extrema	1.969,5	7,4%	42,8%	49,8%	4,1%
Toledo	33,4	52,4%	16,1%	31,5%	7,5%
Munhoz	59,5	53,8%	9,2%	37,0%	6,5%

Fonte: IBGE - Censos Demográficos (2010), IPEA/FJP/PNUD - Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil, 2013.

A implantação e posterior duplicação da rodovia Fernão Dias, assim como o asfaltamento das estradas que a interligam com os municípios localizados fora do eixo principal, foram fundamentais para a diversificação produtiva da área, seja a partir das indústrias, da agropecuária, e mesmo do turismo, que apresenta significativa relevância em Extrema, Itapeva e especialmente em Monte Verde, distrito de Camanducaia, localizado à 1600 metros de altitude. Este recente dinamismo econômico refletiu no crescimento populacional de municípios deste eixo, no decorrer das últimas décadas, como é elucidado na tabela 10.

Tabela 10 – Aspectos demográficos e socioeconômicos do eixo “Fernão Dias Sul”.

Município	População (% urbana) 2010	Crescimento populacional (1991-2010)	Renda per capita (R\$/ano)	Soma dos Rendimentos (R\$ milhões)	Distância de Pouso Alegre
Estiva	10.845 (45,2%)	12,0%	6.564,0	71,2	31 km
Cambuí	26.488 (84,4%)	45,5%	8.554,8	226,6	49 km
Bom Repouso	10.457 (54,3%)	17,5%	5.374,2	56,2	54 km
C. do Bom Jesus	3.730 (54,9%)	-5,1%	6.013,8	22,4	54 km
Senador Amaral	5.219 (59,40%)	27,6%	4.623,5	24,1	67 km
Camanducaia	21.080 (73,4%)	24,5%	7.793,9	164,3	69 km
Itapeva	8.664 (52,1%)	56,7%	7.440,5	64,5	81 km
Extrema	28.599 (90,1%)	99,8%	8.942,5	225,7	95 km
Toledo	5.764 (38,0%)	23,9%	5.832,2	33,6	108 km
Munhoz	6.257 (53,0%)	10,7%	4.953,5	31,0	119 km

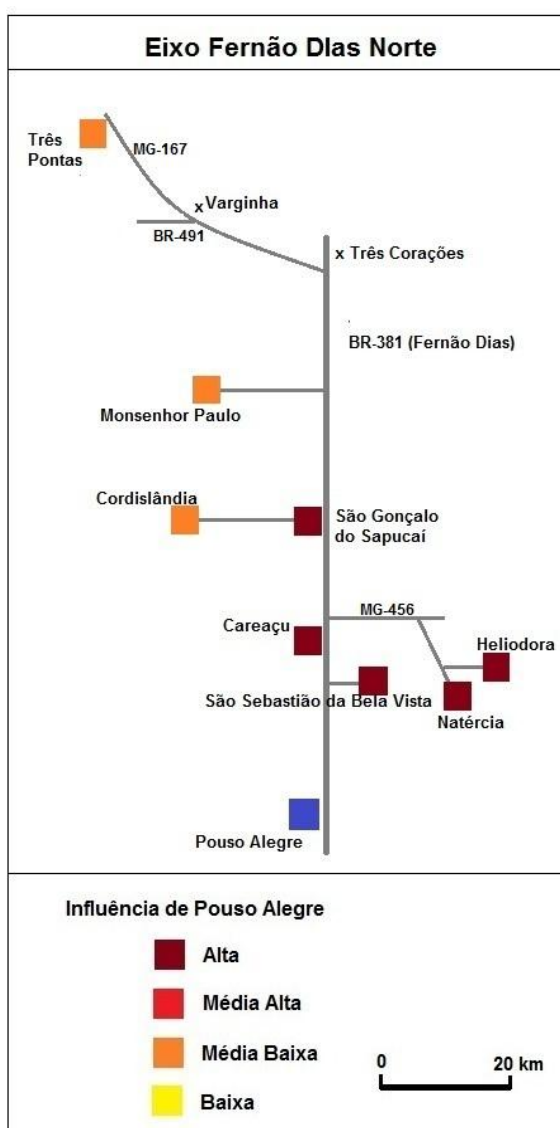
Fonte: IBGE, Censos Demográficos (1991-2010), IPEA/FJP/PNUD - Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil, 2013.

Dentre os municípios deste eixo, os localizados às margens da rodovia Fernão Dias são os mais urbanizados, os que apresentam maiores rendimentos e de maior crescimento demográfico, sendo que neste caso Extrema praticamente dobrou a população entre 1991 e 2010. Cambuí, Extrema e Camanducaia são, nesta ordem, os que apresentam maiores somas de rendimentos, e que são resultados de seus contingentes populacionais, mas também da maior renda per capita de seus habitantes em relação aos demais do eixo “Fernão Dias Sul”.

6.2.2 – Eixo Fernão Dias “Norte”

Em direção à Belo Horizonte, há um conjunto de municípios polarizados por Pouso Alegre. Todavia, ao contrário do eixo “Fernão Dias Sul”, apenas Careaçu, dentre os pertencentes a região de influência da cidade de Pouso Alegre, se encontra às margens da via principal, já que São Gonçalo do Sapucaí é polarizada por Varginha. Os demais são acessados por estradas vicinais (Mapa 21).

Mapa 21 – Eixo da Fernão Dias “Norte”.



Fonte: IBGE (REGIC, 2007).

Neste eixo se podem definir quatro grupos de municípios, e que são resultados de suas localizações nas regiões de influência das cidades no Sul de Minas, e mesmo de seus perfis socioeconômicos e produtivos: o primeiro formado por Careaçu, Heliódora, Natércia e São

Sebastião da Bela Vista, municípios eminentemente agropecuários, e pertencentes a região de influência da cidade de Pouso Alegre, que exerce notável polaridade nestes locais; outro formado por São Gonçalo do Sapucaí, e que mesmo tendo a cidade de Varginha como a principal centralidade, recebe alta influência de Pouso Alegre e possui expressivo contingente populacional e relativa diversificação produtiva; pouco populosa, e acessada a partir de uma estrada vicinal, Cordislândia é exemplo da influência partilhada de dois centros urbanos, neste caso Alfenas e Pouso Alegre. Por fim, Monsenhor Paulo, e em especial Três Pontas, são locais em que a polaridade de Varginha é primaz, sendo a de Pouso Alegre “média baixa”.

Os municípios de Cordislândia, Careaçu, Heliadora, Natércia e São Sebastião da Bela Vista possuem nas atividades agropecuárias a base de suas economias, sendo a produção de leite e de café as mais relevantes, e o mesmo se dá no setor primário dos demais (IBGE: Censo Agropecuário, 2006). Porém, em São Gonçalo do Sapucaí, Monsenhor Paulo e Três Pontas há a presença de unidades industriais de considerável porte⁸⁹, e que empregam moradores do município e de áreas vizinhas.

A pequena distância entre as cidades de Careaçu e de São Sebastião da Bela Vista, em relação à Pouso Alegre, colabora para que haja expressiva parcela dos trabalhadores destas, que realiza deslocamento pendular diário, em especial para as indústrias alocadas em território pousoalegrense (tabela 11).

Tabela 11 – PIB, migrantes pendulares e ocupação por setores econômicos do eixo “Fernão Dias Norte”, em 2010.

Município	PIB-2010 (R\$ milhões)	Ocupados no setor primário	Ocupados no setor secundário	Ocupados no setor terciário	Migrantes pendulares
S.S. Bela Vista	59,8	37,1%	21,7%	42,2%	11,9%
Careaçu	63,9	34,5%	23,9%	41,6%	14,2%
S. G Sapucaí	355,0	30,3%	20,2%	49,5%	7,2%
Heliadora	62,5	54,9%	16,5%	28,6%	3,8%
Cordislândia	40,8	60,1%	9,2%	30,7%	11,0%
Natércia	52,8	51,4%	11,3%	37,3%	4,6%
Monsenhor Paulo	118,0	40,9%	28,9%	30,2%	7,8%
Três Pontas	738,1	31,9%	17,1%	51,0%	8,2%

Fonte: IBGE - Censo Demográfico (2010), IPEA/FJP/PNUD - Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil, 2013.

⁸⁹ Em São Gonçalo do Sapucaí há laticínios, tecelagens e indústrias alimentícias, que empregam acima de 100 funcionários cada; No município de Monsenhor Paulo, há uma empresa de capital local, no setor de metalurgia (produção de materiais de construções - portas, janelas, grades) que emprega mais de 900 funcionários em suas unidades locais. Três Pontas apresenta um parque industrial com certa diversificação, com destaque para a produção de brinquedos, de café solúvel e de plásticos (FIEMG: Cadastro Industrial de Minas Gerais, 2013).

Apesar de localizados às margens, ou nas proximidades da rodovia Fernão Dias, Careaçú e São Sebastião da Bela Vista não obtiveram os mesmos êxitos econômicos de outros municípios da região também margeados por esta importante via. Isto pode ser percebido na comparação com as localidades ao sul, como Pouso Alegre, Cambuí e Extrema, e ao norte, como Três Corações e Varginha. Na tabela 12 são demonstrados aspectos demográficos e socioeconômicos dos municípios pertencentes ao eixo “Fernão Dias Norte”.

Tabela 12 – Aspectos demográficos e socioeconômicos do eixo “Fernão Dias Norte”.

Município	População (% urbana) 2010	Crescimento populacional (1991-2010)	Renda per capita (R\$/ano)	Soma dos Rendimentos (R\$ milhões)	Distância de Pouso Alegre
S.S. Bela Vista	4.948 (58,4%)	28,0%	6.881,2	34,0	30 km
Caraçú	6.298 (74,7%)	14,4%	6.059,5	38,2	32 km
S.G. Sapucaí	23.906 (82,6%)	21,9%	7.779,7	186,0	48 km
Heliodora	6.121 (72,4%)	16,5%	5.688,0	34,8	56 km
Cordislândia	3.435 (80,3%)	13,4%	5.623,1	19,3	65 km
Natércia	4.658 (59,3%)	6,8%	6.500,3	30,3	65 km
Monsenhor Paulo	8.161 (75,2%)	15,7%	6.669,4	54,4	87 km
Três Pontas	53.860 (85,9%)	17,5%	8.185,8	440,9	142 km

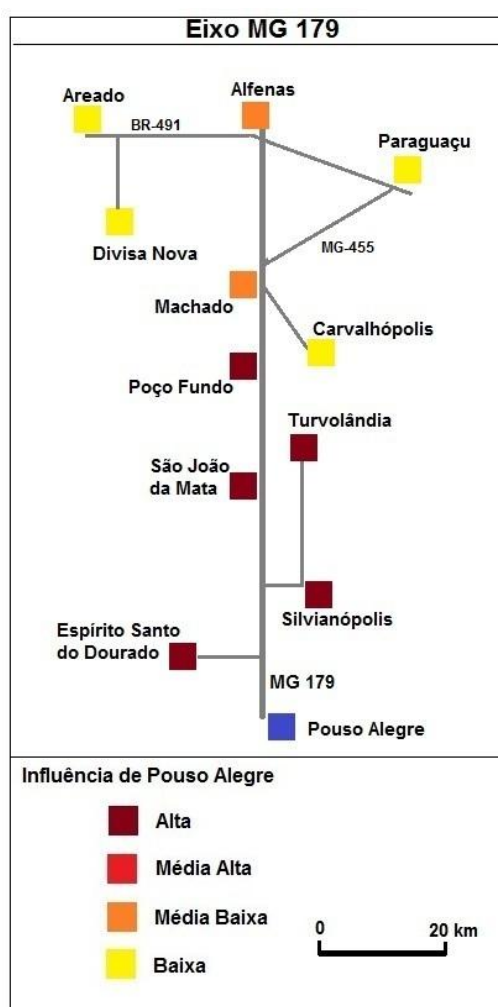
Fonte: IBGE, Censos Demográficos (1991-2010), IPEA/FJP/PNUD - Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil, 2013.

Os municípios de Três Pontas e São Gonçalo do Sapucaí são os mais populosos, urbanizados e com maiores rendimentos. Porém, a inserção de Varginha e Três Corações daria nova configuração demográfica e econômica ao eixo da Fernão Dias “Norte”, na medida em que estas cidades, acrescidas de Três Pontas e Eloi Mendes, formam uma aglomeração urbana com produto interno bruto de 6,78 bilhões de reais e população de 274.926 habitantes, em um raio de 28 quilômetros a partir da cidade de Varginha (IBGE: 2010). Este é um eixo que, se levado em conta apenas as localidades influenciadas por Pouso Alegre, apresenta um pequeno contingente demográfico, baixo dinamismo econômico, e mesmo uma desarticulação entre as cidades, mas que se analisado dentro de um contexto mais amplo, tem significativa importância para a economia do Sul de Minas, especialmente as suas cidades médias.

6.2.3 – Eixo MG-179

O asfaltamento desta rodovia estadual, concluído em 1981, foi o mais recente dentre todas as estradas que passam pelo município de Pouso Alegre. Alfenas, principal centro urbano deste eixo, assim como as demais cidades do trajeto, passaram, a partir deste referido período, a ter uma opção de caminho mais curto até São Paulo, que anteriormente era feito através de Poços de Caldas ou de Varginha. A disposição dos municípios pertencentes ao eixo da MG-179, e a intensidade da influência de Pouso Alegre, são demonstradas no mapa 22.

Mapa 22 – Eixo da MG-179.



Fonte: IBGE (REGIC, 2007).

A presença de um centro sub-regional (Alfenas) e um centro de zona (Machado), na porção norte deste eixo, faz com que exista certa heterogeneidade nas relações entre os diversos municípios e Pouso Alegre. E, basicamente, Poço Fundo tem uma posição de “limite” das áreas onde a influência de Pouso Alegre ocorre com alta intensidade, para locais

em que a polaridade desta cidade é menos intensa, e onde a centralidade de Alfenas se faz com maior evidência. Os indicadores presentes na tabela 13 colaboram para ilustrar a diferença demográfica e econômica entre estes dois referidos espaços.

Tabela 13 – PIB, migrantes pendulares e ocupação por setores econômicos do eixo “MG-179”, em 2010.

Município	PIB-2010 (R\$ milhões)	Ocupados no setor primário	Ocupados no setor secundário	Ocupados no setor terciário	Migrantes pendulares
E. S. Dourado	42,5	55,1%	19,9%	25,0%	8,2%
Silvianópolis	72,9	44,4%	21,4%	31,2%	6,2%
S João da Mata	27,9	56,6%	8,8%	34,6%	9,6%
Turvolândia	69,6	56,7%	14,7%	28,6%	3,5%
Poço Fundo	169,6	54,1%	12,6%	33,3%	4,0%
Machado	715,4	34,4%	20,0%	45,6%	5,8%
Carvalhópolis	34,6	47,4%	16,6%	36,0%	8,5%
Paraguaçu	292,3	32,3%	25,3%	42,4%	8,2%
Alfenas	1.282,8	12,5%	18,0%	69,5%	5,4%
Areão	131,1	35,6%	17,7%	46,7%	19,5%
Divisa Nova	56,1	59,8%	8,7%	31,5%	7,9%

Fonte: IBGE - Censos Demográficos (2010), IPEA/FJP/PNUD - Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil, 2013.

Na parte sul deste eixo estão os municípios onde a influência de Pouso Alegre se expressa com alta intensidade, no caso Espírito Santo do Dourado, Silvianópolis, São João da Mata e Turvolândia. Estes locais apresentam economia eminentemente agropecuária, conforme pode ser verificado na tabela 13. A produção de leite, de café e de frutas são as práticas predominantes no setor primário (IBGE – Censo Agropecuário, 2006). É interessante elucidar a presença da “Cooperativa Agropecuária do Sul de Minas” no município de Turvolândia, que, constituída basicamente por japoneses e seus descendentes, tem expressiva produção de frutas (caqui, ameixa, pêssigo etc) voltada ao mercado nacional e para exportação.

Do município de Poço Fundo para o norte, o café se torna a principal atividade econômica do setor primário e, envolve outros setores produtivos, em serviços de armazenamento, transportes, beneficiamento, assistência técnica, dentre outros. A microrregião de Alfenas, juntamente com as vizinhas de Varginha, Passos e São Sebastião do Paraíso, forma a principal região cafeeira de Minas Gerais, estado com a maior produção no país (IBGE – Censo Agropecuário, 2006).

Como é elucidado na tabela 14, Alfenas e Machado são os municípios mais populosos e com maior produção econômica no eixo da MG-179, havendo nestes um parque industrial

com relativa diversificação e produtividade, com destaque às indústrias têxteis e alimentícias. As atividades comerciais e de prestação de serviços apresentam significativa importância para a economia de Alfenas, e além de absorver quase 70% dos trabalhadores municipais, provê às localidades vizinhas os produtos e serviços que nelas não são encontrados, a exemplo do ensino superior, em que a cidade possui uma universidade pública (Universidade Federal de Alfenas) e uma particular (Unifenas).

Tabela 14 – Aspectos demográficos e socioeconômicos do eixo da “MG-179”.

Município	População (% urbana) 2010	Crescimento populacional (1991-2010)	Renda per capita (R\$/ano)	Soma dos Rendimentos (R\$ milhões)	Distância de Pouso Alegre
E. S. Dourado	4.429 (38,0%)	9,4%	5.838,6	25,9	28 km
Silvianópolis	6.027 (60,5%)	3,5%	7.771,7	46,8	35 km
S João da Mata	2.731 (64,2%)	7,5%	6.457,0	17,6	44 km
Turvolândia	4.658 (62,5%)	27,3%	7.799,6	36,3	55 km
Poço Fundo	15.959 (58,2%)	15,5%	7.733,6	123,4	61 km
Machado	38.688 (82,9%)	26,0%	8.419,0	325,7	74 km
Carvalhópolis	3.341 (73,6%)	29,7%	6.952,8	23,2	77 km
Paraguaçu	20.245 (82,4%)	22,7%	7.048,3	142,7	101 km
Alfenas	73.774 (93,8%)	40,0%	9.400,9	693,5	104 km
Areado	13.731 (83,9%)	26,9%	7.467,7	102,5	131 km
Divisa Nova	5.763 (80,8%)	17,2%	5.818,9	33,5	134 km

Fonte: IBGE, Censos Demográficos (1991-2010), IPEA/FJP/PNUD - Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil, 2013.

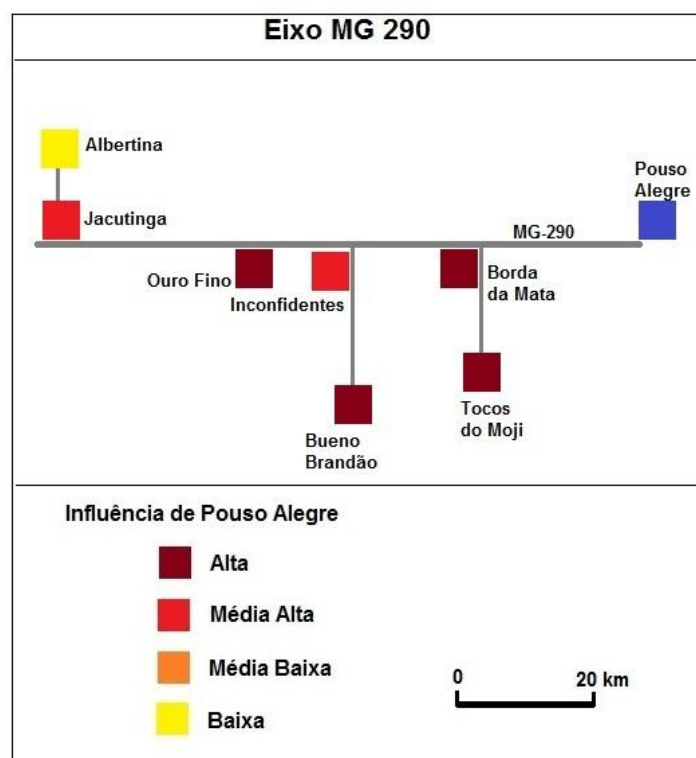
O município de Alfenas é o mais populoso e urbanizado do eixo “MG-179”, e também é o que possui maior renda per capita, o que contribui para ser o que apresenta a maior soma de rendimentos. Refletindo sua posição na rede urbana regional, Machado apresenta uma situação intermediária. Dentre os municípios menos populosos, nos que se localizam nas proximidades de Alfenas o ritmo de crescimento e de urbanização são, no geral, maiores que os situados a menor distância de Pouso Alegre, aspectos estes que também evidenciam as relativas desigualdades existentes neste eixo.

6.2.4 – Eixo MG-290

O traçado da rodovia MG-290, em parte coincide com a linha férrea da Rede Sulmineira de viação, que, a partir de Pouso Alegre, atingia as cidades de Borda da Mata, Inconfidentes, Ouro Fino e Jacutinga. Situado em uma área que historicamente foi ligação entre o Sul de Minas com a região de Campinas, a influência desta cidade paulista nos municípios deste eixo é bem expressiva, e atesta isto o fato que Monte Sião, localidade situada a 30 quilômetros de Ouro Fino, é polarizada por Campinas e não por Pouso Alegre; ademais, na primeira classificação das “regiões de influências das cidades”, de 1966, Ouro Fino e Jacutinga eram integrantes da rede urbana de Campinas, conforme inclusive foi analisado por Keller (1969).

Este é o eixo que possui menor número de municípios, que totalizam sete, e a distribuição destes e a intensidade da influência de Pouso Alegre são demonstradas no mapa 23.

Mapa 23 – Eixo da MG-290.



Fonte: IBGE (REGIC, 2007).

Em termos econômicos, este eixo é basicamente formado por dois grupos de municípios, e que são evidenciados por suas posições geográficas e também por suas

atividades produtivas (tabela 15). O primeiro deles, composto pelos municípios de Bueno Brandão, Tocos do Moji e Albertina, que, acessados por estradas vicinais, possuem a base econômica no setor primário, e se destacam pela produção de batatas, morango e leite (Bueno Brandão e Tocos do Moji), e de café (Albertina). A cafeicultura tem importância histórica para os municípios que formam o segundo grupo deste eixo, mas Ouro Fino, Jacutinga, Borda da Mata e Inconfidentes possuem uma economia mais diversificada, sendo as indústrias têxteis muito relevantes nestes locais, que, juntamente com Monte Sião, constituem a terceira região com maior produção deste segmento no território nacional (FUINI, 2007).

A produção de malhas na região tem expressiva importância na economia e para a sociedade dos referidos municípios, e isto reflete diretamente na paisagem regional. Em Jacutinga, por exemplo, há a concentração de lojas especializadas em malhas nas ruas da área central da cidade, e o mesmo ocorre em Monte Sião. Já em Borda da Mata, às margens da MG-290 funcionam estabelecimentos comerciais que vendem especialmente pijamas e tapetes, colchas e outros produtos feitos de maneira “artesanal”. No cruzamento da rodovia principal com a MG-459, que dá acesso a Monte Sião e a municípios do circuito das Águas Paulistas (Águas de Lindóia, Serra Negra etc), existe um *shopping* especializado em malhas. Enfim, transitar pela MG-290 é presenciar, através de placas publicitárias e estabelecimentos comerciais, a importância da indústria têxtil para a economia regional, que também se complementa com a atividade turística em Bueno Brandão, com destaque à visitação a atrativos naturais, como picos e cachoeiras, e em Jacutinga, Monte Sião e Ouro Fino.

Tabela 15 – PIB, migrantes pendulares e ocupação por setores econômicos do eixo “MG-290”, em 2010.

Município	PIB-2010 (R\$ milhões)	Ocupados no setor primário	Ocupados no setor secundário	Ocupados no setor terciário	Migrantes pendulares
Borda da Mata	149,2	21,7%	37,3%	41,0%	10,2%
Tocos do Moji	25,3	66,4%	14,5%	19,1%	7,5%
Inconfidentes	53,9	31,8%	27,7%	40,5%	8,3%
Ouro Fino	431,2	27,4%	27,9%	44,7%	8,8%
Bueno Brandão	97,9	55,8%	10,4%	33,8%	4,7%
Jacutinga	298,9	16,1%	39,7%	44,2%	3,1%
Albertina	42,7	53,7%	16,6%	29,7%	15,5%

Fonte: IBGE - Censo Demográfico (2010), IPEA/FJP/PNUD - Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil, 2013

Ouro Fino é o município de maior população e produção econômica neste eixo, e historicamente teve o papel de provedor de bens e serviços para os demais municípios vizinhos. Todavia, conforme é exibido na tabela 16, há certa estagnação demográfica no local,

viabilizado principalmente pelo menor dinamismo de sua economia no decorrer das últimas décadas, em comparação com as localidades do entorno. Nesta conjuntura, conforme inclusive percebido em diversos trabalhos de campo no município⁹⁰, há um significativo número de habitantes que reside na cidade, e se desloca para o trabalho no Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Sul de Minas em Inconfidentes, e nas indústrias têxteis e em lojas de Monte Sião e Jacutinga. Apesar disso, a certa diversidade do comércio e das empresas de prestações de serviços contribui para a centralidade de Ouro Fino, principalmente sobre Inconfidentes e Bueno Brandão.

Tabela 16 – Aspectos demográficos e socioeconômicos do eixo “MG-290”.

Município	População (% urbana)	Crescimento populacional (1991-2010)	Renda per capita (R\$/ano)	Soma dos Rendimentos (R\$ milhões)	Distância de Pouso Alegre
Borda da Mata	17.118 (80,1%)	45,8%	7.624,4	130,5	28 km
Tocos do Moji	3.950 (25,8%)	7,7%	5.868,6	23,2	45 km
Inconfidentes	6.908 (53,2%)	11,0%	6.949,6	48,0	48 km
Ouro Fino	31.568 (75,3%)	3,2%	7.627,0	240,8	55 km
Bueno Brandão	10.892 (52,1%)	1,0%	5.893,0	64,2	66 km
Jacutinga	22.772 (83,8%)	29,9%	8.607,0	196,0	84 km
Albertina	2.913 (69,1%)	17,2%	6.769,0	23,2	91 km

Fonte: IBGE, Censos Demográficos (1991-2010), IPEA/FJP/PNUD - Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil, 2013.

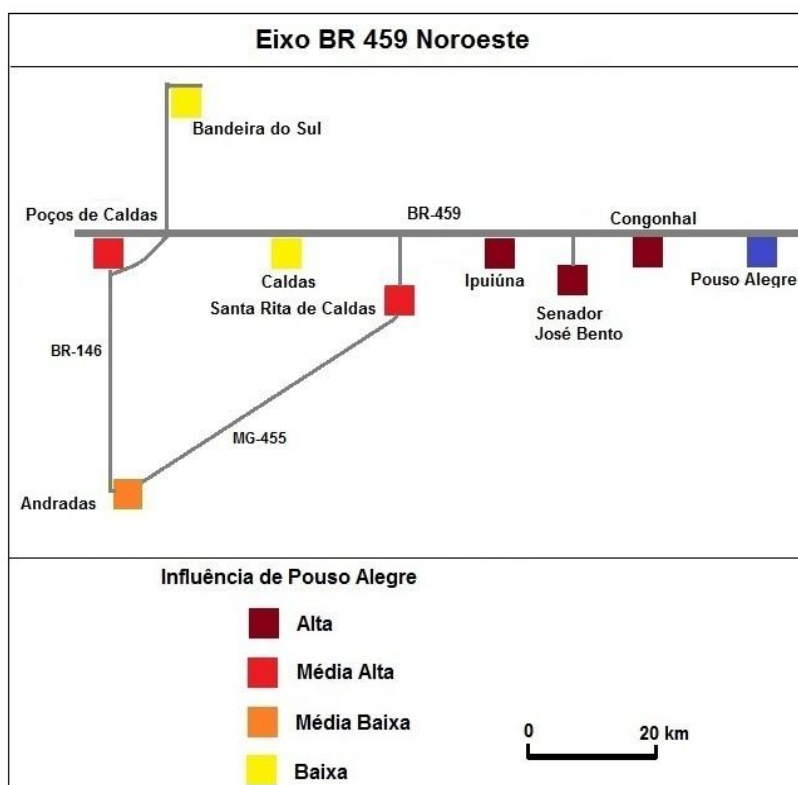
Jacutinga e Borda da Mata são dois municípios com expressivo crescimento demográfico no eixo da MG-290. Juntamente com Ouro Fino, constituem as localidades com maior renda, urbanização e contingente populacional. No caso de Borda da Mata, é de se ressaltar a proximidade geográfica com Pouso Alegre, que é acessada inclusive por ônibus “suburbanos”, o que favorece o deslocamento para o trabalho e atividades educacionais, culturais e de entretenimento.

⁹⁰ O autor residiu no município em 2004, e posteriormente o local foi morada de parentes próximos, o que permitiu uma aproximação maior com os habitantes do lugar.

6.2.5 – Eixo BR-459 “Noroeste”

Asfaltada em meados da década de 60, a BR-459 faz a interligação de Poços de Caldas com a BR-116 (Via Dutra), no Vale do Paraíba paulista. No trajeto, ela cruza vários municípios sulmineiros, dentre eles Pouso Alegre, onde há o entroncamento com a rodovia Fernão Dias (Mapa 24). No período anterior a implantação e o asfaltamento das rodovias, a ligação entre Poços de Caldas e alguns dos principais centros urbanos do Sul de Minas, como Varginha, Pouso Alegre, Lavras e Alfenas era um tanto restrita, na medida em que as linhas férreas ligavam-na diretamente com o estado de São Paulo, via Estrada de Ferro Mogiana⁹¹. Esta situação contribuiu para a histórica influência da metrópole paulista, e mesmo de Campinas, em Poços de Caldas e nas localidades vizinhas, como Andradas por exemplo.

Mapa 24 – Eixo da BR-459 “Noroeste”.



Fonte: IBGE (REGIC, 2007).

Poços de Caldas é o município mais populoso do Sul de Minas, e teve no turismo a mais importante atividade econômica até a década de 50 do século XX, quando o extrativismo mineral (bauxita e alumínio), as indústrias e o comércio e prestação de serviços passaram a

⁹¹ As ligações ferroviárias entre as cidades da região foram evidenciadas nos mapas das páginas 63 e 97.

ser importantes para a economia local (ANDRADE, 2005). A presença de Poços de Caldas em uma ponta do eixo, e de Pouso Alegre na outra, faz com que se presencie o que Davidovich (1991) denominou como “satelitização”, em que pequenas localidades, nos arredores de uma cidade média, funcionem como “cidades dormitório”, e tenham suas economias subordinadas aos empregos de seus moradores nos centros urbanos principais. São exemplos, no eixo da BR-459 “noroeste”, as situações de Congonhal em relação a Pouso Alegre, e de Bandeira do Sul com Poços de Caldas (tabela 17).

A agropecuária é a atividade principal dos municípios menos populosos, sendo destaques a produção de batatas em Ipuiúna, e de frutas em Caldas e em Andradas, locais que possuem importantes produções de vinhos, doces e compotas, que são comercializados no mercado nacional, mas também em lojas na área central de Poços de Caldas, onde a afluência de turistas foi motivadora destas atividades nas localidades vizinhas, como estes referidos municípios.

Tabela 17 – PIB, migrantes pendulares e ocupação por setores econômicos do eixo da “BR-459 Noroeste”, em 2010.

Município	PIB-2010 (R\$ milhões)	Ocupados no setor primário	Ocupados no setor secundário	Ocupados no setor terciário	Migrantes pendulares
Congonhal	110,8	27,7%	29,2%	43,1%	17,7%
Sen. José Bento	21,6	46,4%	21,7%	31,9%	13,8%
Ipuiúna	124,5	44,3%	18,5%	37,2%	11,4%
Sta. Rita de Caldas	119,9	44,5%	13,9%	41,6%	5,3%
Caldas	156,7	41,1%	17,2%	41,7%	9,2%
Andradas	493,5	35,6%	22,4%	42,0	4,7%
Poços de Caldas	3.756,6	5,0%	25,4%	69,6%	4,1%
Bandeira do Sul	39,0	22,3%	47,2%	30,5%	26,1%

Fonte: IBGE - Censos Demográficos (2010), IPEA/FJP/PNUD - Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil, 2013.

Com papel intermediário na rede urbana regional, Andradas é considerada como “centro de zona” (IBGE: REGIC, 2007), e possui certa diversificação produtiva. Da mesma maneira como ocorreu com Monte Sião e Jacutinga na produção de malhas, em Andradas a presença de imigrantes italianos favoreceu a implantação de dezenas de indústrias familiares que se especializaram na produção de vinhos, carrocerias para veículos, mobiliários, vestuários de couro, e especialmente de cerâmicas para a construção civil, onde uma empresa de capital local, a ICASA (Indústria Cerâmica Andradense), emprega mais de mil trabalhadores e exporta para diversos países do continente americano (FIEMG: Cadastro Industrial de Minas Gerais, 2013). Este município é o segundo de maior população, produto

interno bruto e em renda per capita, dentre os pertencentes ao eixo da BR-459 “noroeste”, sendo superado apenas por Poços de Caldas (tabela 18).

Tabela 18 – Aspectos demográficos e socioeconômicos do eixo “BR-459 Noroeste”

Município	População (% urbana)	Crescimento populacional (1991-2010)	Renda per capita (R\$/ano)	Soma dos Rendimentos (R\$ milhões)	Distância de Pouso Alegre
Congonhal	10.468 (74,1%)	47,6%	6.645,7	69,6	19 km
Sen. José Bento	1.868 (36,6%)	- 7,2%	5.926,4	11,1	36 km
Ipuiúna	9.521 (78,3%)	22,8%	8.630,9	82,2	43 km
Sta. Rita de Caldas	9.027 (62,6%)	- 2,2%	7.168,8	64,7	65 km
Caldas	13.633 (56,8%)	10,2%	7.526,5	102,6	78 km
Andradas	37.270 (75,2%)	31,3%	9.052,7	337,4	96 km
Poços de Caldas	152.435 (97,6%)	38,4%	11.447,5	1.745,0	104 km
Bandeira do Sul	5.338 (91,2%)	30,2%	6.654,2	35,5	112 km

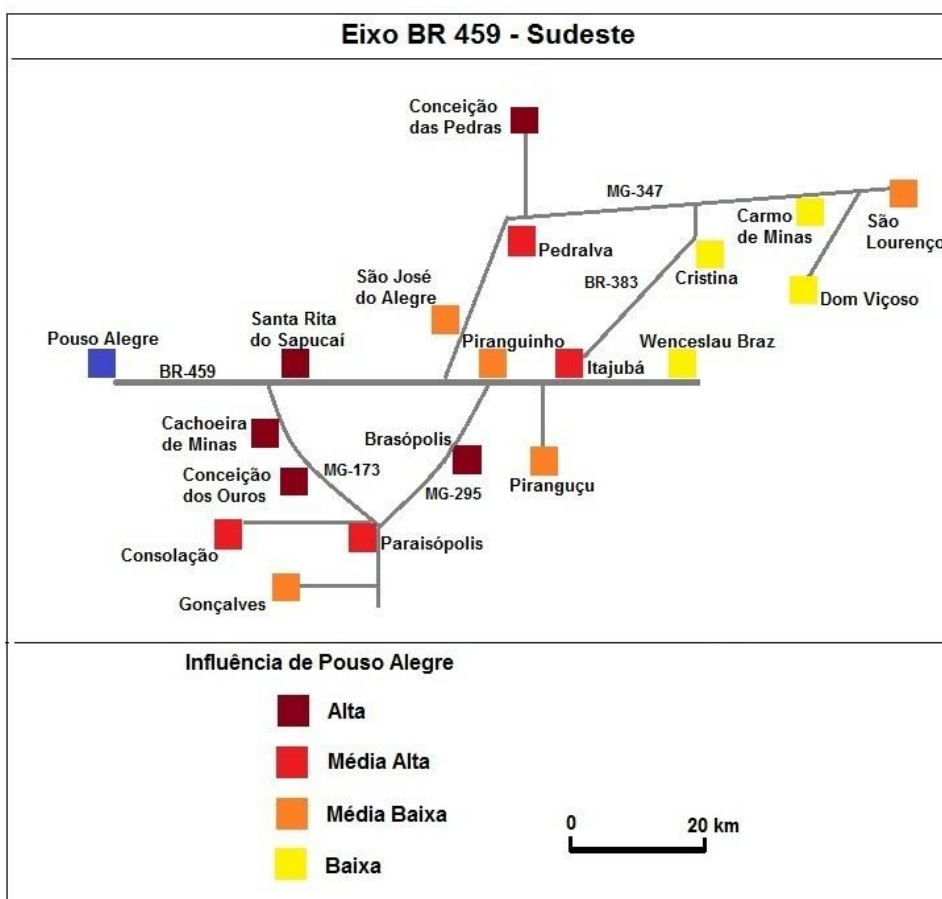
Fonte: IBGE, Censos Demográficos (1991-2010), IPEA/FJP/PNUD - Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil, 2013.

No eixo da BR-459 “noroeste”, há uma diversidade de papéis das cidades dentro da rede urbana regional, e isto reflete na própria relação com Pouso Alegre. Assim, Andradas e principalmente Poços de Caldas, por suas condições econômicas, demográficas, locacionais, mas da própria posição de “centros de gestão do território” (IBGE: Regic, 2007), apresentam intercâmbios com Pouso Alegre especialmente nos “circuitos superiores da economia”, representados pelas unidades comerciais e de prestações de serviços de capitais locais, mas também nacionais e internacionais, que atuam nestes municípios, e na circulação de pessoas para serviços médicos especializados, eventos científicos e educacionais, dentre outros, que são típicos da relação entre cidades de posição hierárquica superior em uma rede urbana (SANTOS, 1996; CORRÊA, 1997). Há também as localidades agropecuárias a meio caminho entre as duas cidades principais, que quanto mais próximas de Pouso Alegre, maior a influência desta, e as cidades “dormitório”, em que Congonhal é elucidativa.

6.2.6 – Eixo BR-459 “Sudeste”

Este eixo tem considerável interação histórica entre alguns de seus municípios. Nos séculos XVIII e XIX, os caminhos que interligavam Pouso Alegre com a corte, subiam o rio Sapucaí, atingiam Itajubá, e daí transpunham a Serra da Mantiqueira e atingiam o Vale do Paraíba. A linha férrea da rede mineira de viação interligava Pouso Alegre com Santa Rita do Sapucaí e Itajubá pelo vale do rio Sapucaí, e depois acessava São Lourenço através de Cristina e Carmo de Minas; de Itajubá, via Brasópolis, se atingia Paraisópolis. Atualmente, o eixo da BR-459 “Sudeste” é o que possui maior número de municípios dentre os pertencentes a área de influência de Pouso Alegre, e a disposição das cidades e estradas é ilustrada pelo mapa 25.

Mapa 25 – Eixo da BR-459 “Sudeste”.



Fonte: IBGE (REGIC, 2007).

Além do eixo principal, há a presença de dois outros complementares: o “triângulo” que integra Paraisópolis com a BR-459, via Conceição dos Ouros (MG-173) e Brasópolis (MG-295), e as vicinais que acessam Gonçalves e Consolação; e o composto pelas vias MG-

347 e BR-383, que conectam a BR-459 com Carmo de Minas e São Lourenço. Os indicadores da tabela 19 auxiliarão na compreensão das dinâmicas produtivas dos municípios pertencentes ao eixo da BR-459 “Sudeste”, na formatação de seus subespaços e nas relações com Pouso Alegre e com as cidades que o compõe.

Tabela 19 – PIB, migrantes pendulares e ocupação por setores econômicos do eixo “BR-459 Sudeste”, em 2010.

Município	PIB-2010 (R\$ milhões)	Ocupados no setor primário	Ocupados no setor secundário	Ocupados no setor terciário	Migrantes pendulares
Sta Rita do Sapucaí	812,8	16,7%	29,1%	54,2%	2,9%
Cachoeira de Minas	142,3	44,7%	21,6%	33,7%	15,3%
Conc. dos Ouros	129,4	16,4%	45,8%	37,8%	9,6%
Piranguinho	51,5	24,2%	24,8%	51,0%	32,2%
São José do Alegre	27,4	32,6%	29,0%	38,4%	29,9%
Paraisópolis	327,2	14,3%	35,8%	49,9%	8,3%
Itajubá	1.688,0	3,8%	27,9%	68,3%	4,9%
Brasópolis	125,9	35,1%	22,4%	42,5%	13,4%
Consolação	11,9	60,5%	13,3%	26,2%	16,1%
Pedralva	96,2	46,3%	12,2%	41,5%	11,4%
Piranguçu	39,5	32,6%	20,0%	47,4%	27,0%
Gonçalves	27,5	37,6%	15,7%	46,7%	4,8%
Wenceslau Braz	17,6	28,5%	32,4%	39,1%	26,8%
Conc. das Pedras	29,8	63,5%	4,4%	32,1%	3,0%
Cristina	89,5	35,0%	24,8%	40,2%	5,6%
Carmo de Minas	126,5	33,1%	15,9%	43,0%	20,4%
São Lourenço	440,9	4,0%	18,2%	77,8%	6,9%
Dom Viçoso	20,0	46,8%	14,7%	38,5%	15,0%

Fonte: IBGE - Censos Demográficos (2010), IPEA/FJP/PNUD - Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil, 2013.

Santa Rita do Sapucaí é um município com importante produção de eletroeletrônicos e de telecomunicações, que é amparado por uma mão de obra qualificada tanto em nível técnico, quanto superior e de pós-graduação, com destaque para o Inatel (Instituto Nacional de Telecomunicações) e a ETE (Escola Técnica em Eletrônica), e por políticas públicas estaduais e municipais para desenvolvimento nestes setores, e constitui um polo de alta tecnologia (PEROBELLI, 1996; DINIZ & LEMOS, 1999; GARCIA *et al*, 2012). Itajubá, anteriormente descrita por Bernardes (1963) como “a principal cidade do Sul de Minas”, perdeu importância relativa na rede urbana do Sul de Minas, porém, possui significativa relevância na produção de eletroeletrônicos, autopeças e é onde está instalada a Helibrás, a única fabricante de helicópteros da América Latina; o município possui a Universidade Federal de Itajubá, com cursos de graduação e pós-graduação *stricto-sensu* especializados nas áreas de Engenharia e

Computação, e além desta há outras instituições de ensino superior e técnico nestes e em outros campos do conhecimento.

O curso da BR-459, no trecho entre os municípios de Pouso Alegre, Santa Rita do Sapucaí e Itajubá, foi considerado como “Rota Tecnológica” por Amorim Filho & Abreu (2000), Castro (2000), Arantes (2002), Queiroga (2005) e Faria (2007), que ressaltaram o perfil produtivo regional e a existência de políticas integradas de desenvolvimento que envolve estes referidos municípios.

Além de Itajubá e Santa Rita do Sapucaí, possuem expressiva relevância na industrialização regional, os municípios de Paraisópolis na produção de autopeças, em especial pela presença da Delphi, que emprega mais de 2900 funcionários, e Conceição dos Ouros, que além de grande produtora de gesso e de polvilho, abriga empresas que produzem eletroeletrônicos e autopeças, e é detentora do maior percentual de trabalhadores no setor secundário dentre todos do eixo BR-459 “Sudeste”. Apesar da maior importância do setor primário na ocupação de seus trabalhadores, Brasópolis, com indústrias têxteis, alimentícias e de materiais de comunicações, neste caso a “Motobrás”, que anteriormente tinha o nome de “Motorádio”, e Cachoeira de Minas, com pequenas e médias tecelagens, e uma empresa que produz cabos elétricos para veículos, completam o perfil industrial deste subespaço regional (FIEMG: Cadastro Industrial de Minas Gerais, 2013).

Em um espaço onde coexistem cidades com certo dinamismo produtivo, em especial nas indústrias, no comércio e na prestação de serviços, mas também espaços rurais com práticas econômicas estagnadas⁹², como em significativa parcela do entorno de Itajubá, é formatado um arranjo espacial um tanto peculiar no contexto do Sul de Minas. Ao redor de Itajubá há localidades, como Piranguinho, São José do Alegre, Piranguçu e Wenceslau Braz, onde, em média, mais de 1/4 do total de trabalhadores destes locais exercem suas atividades produtivas em municípios diferentes ao que residem, principalmente em Itajubá, que também atrai pessoas destes lugares por seu comércio e prestação de serviços, e para atividades educacionais, culturais, de entretenimento, dentre outras. Esta situação permite que a pessoa resida em uma pequena cidade, ou mesmo nos espaços rurais circunvizinhos, e desenvolva

⁹² A microrregião de Itajubá já apresentou destaque na produção de frutas de “clima frio”, como ameixas, figo, pêssego, e especialmente o marmelo, nos municípios de Delfim Moreira e Marmelópolis, entre 1940 e 1970, na bataticultura no município de Maria da Fé (entre as décadas de 60 e 90 do século XX), e na cafeicultura em Brasópolis e em Itajubá na primeira metade do século XX. Atualmente, os municípios pouco populosos, de maioria do contingente demográfico residente no espaço rural, e que estão localizados na Serra da Mantiqueira, estão dentre os com piores indicadores socioeconômicos de todo o Sul de Minas (ANDRADE & FERREIRA, 2013).

suas atividades laborais nos setores secundário e terciário da cidade polo, conforme pode ser verificado em vivências distintas no município⁹³.

Com relação ao deslocamento pendular, é importante ressaltar que existem três formas mais utilizadas para estes trabalhadores se deslocarem de casa para o local de trabalho, que são: quando o empregador freta veículos para o transporte de seus funcionários, que geralmente acontece com empresas que tem um grande número de empregados em uma cidade, e estes veículos na maioria das vezes são ônibus que fazem o transporte dos funcionários nos três turnos (casos da Mahle, em Itajubá, Delphi em Paraisópolis, e Metagal em Santa Rita do Sapucaí, dentre outras); quando a empresa disponibiliza vale-transporte para os trabalhadores, geralmente ocorre quando o número de funcionários da na cidade é reduzido, ou mesmo para deslocamentos intramunicipais; e, por último, quando as pessoas se deslocam sem o apoio de empresas, seja por ônibus com linhas regulares ou veículos próprios, o que inclui, neste caso, os que residem em uma cidade e possuem empreendimentos em outros municípios da região.

Com um perfil histórico, socioeconômico, e espacial distinto, São Lourenço tem na atividade turística importante fonte de recursos financeiros desde o período anterior a sua constituição como município (ANDRADE & SILVEIRA, 2011). Inserido no “Circuito das Águas”, junto com Caxambu, Lambari, Cambuquira e outras localidades, a cidade exerce certa polaridade em municípios vizinhos, que, inclusive, tem em São Lourenço um local de trabalho, como são exemplos Carmo de Minas, Dom Viçoso e Soledade de Minas. Porém, conforme pode ser verificado na tabela 19, e foi constatado em vivências no lugar⁹⁴, as indústrias locais e regionais são eminentemente atreladas a produção de gêneros alimentícios, como doces e queijos, e estes artigos são comercializados em lojas próprias nas proximidades dos principais atrativos e estabelecimentos de apoio ao turismo da cidade, sendo, portanto, as atividades do setor terciário as mais relevantes para a economia local.

Em termos econômicos, há quatro municípios com significativa relevância no eixo da BR-459: Itajubá, Santa Rita do Sapucaí, São Lourenço e Paraisópolis, neste caso mais pelo produto interno bruto que pelos rendimentos médios de seus moradores (tabela 20). Quanto às centralidades, Itajubá e São Lourenço foram definidos como “centros-subregionais B”, enquanto Paraisópolis é classificado como “centro de zona B”; Santa Rita do Sapucaí, em

⁹³ O autor residiu no município de Itajubá entre 1984 e 1996, e de 2007 à 2011, e, além de possuir inúmeras relações de parentesco e de amizades que trabalham em indústrias e em atividades do terciário no local, exerceu a atividade de professor em um centro universitário da cidade, onde era expressivo o contingente de estudantes proveniente de municípios vizinhos.

⁹⁴ O autor trabalhou em instituições de ensino superior de São Lourenço entre 2006 e 2012, e desenvolveu atividades científicas e técnicas em municípios vizinhos, como Itanhandu, Passa Quatro e Baependi

classificações anteriores foi considerada como “centro local” e “centro de zona” (IBGE: REGIC, 2007).

Tabela 20 – Aspectos demográficos e socioeconômicos do eixo “BR-459 Sudeste”.

Município	População (% urbana) 2010	Crescimento populacional (1991-2010)	Renda per capita (R\$/ano)	Soma dos Rendimentos (R\$ milhões)	Distância de Pouso Alegre
Sta Rita do Sapucaí	37.754 (86,0%)	43,5%	8.860,8	334,5	28 km
Cachoeira de Minas	11.034 (64,0%)	18,4%	6.329,3	69,8	32 km
Conc. dos Ouros	10.388 (78,2%)	35,0%	6.114,2	63,5	40 km
Piranguinho	8.016 (61,8%)	25,8%	6.282,0	50,4	54 km
São José do Alegre	3.996 (72,6%)	20,4%	6.445,6	25,8	57 km
Paraisópolis	19.379 (82,9%)	32,6%	7.159,3	138,7	58 km
Itajubá	90.658 (91,3%)	20,9%	11.378,4	1.031,5	65 km
Brasópolis	14.661 (53,8%)	6,9%	7.366,6	108,0	70 km
Consolação	1.727 (55,1%)	1,1%	4.794,0	8,2	72 km
Pedralva	11.467 (48,5%)	4,3%	6.492,1	74,4	76 km
Piranguçu	5.217 (34,0%)	13,9%	6.049,2	31,6	77 km
Gonçalves	4.220 (27,6%)	8,8%	6.228,4	26,3	78 km
Wenceslau Braz	2.553 (49,7%)	2,7%	5.276,8	13,5	85 km
Conc. das Pedras	2.749 (54,9%)	10,3%	5.216,2	14,3	93 km
Cristina	10.210 (58,3%)	2,1%	5.307,0	54,2	109 km
Carmo de Minas	13.750 (74,1%)	21,8%	6.143,4	84,5	124 km
São Lourenço	41.657 (100%)	39,5%	9.975,8	415,6	134 km
Dom Viçoso	2.994 (33,3%)	4,3%	4.459,6	13,4	152 km

Fonte: IBGE, Censos Demográficos (1991-2010), IPEA/FJP/PNUD - Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil, 2013.

Os municípios que apresentam considerável parcela da população residindo em espaços rurais, e onde a produção agropecuária não apresenta maior dinamismo econômico, como são os casos de Dom Viçoso, Conceição das Pedras, Cristina e Consolação, possuem os menores rendimentos médios per capita e um ritmo de crescimento populacional nitidamente inferior ao contexto regional em que se inserem. Gonçalves, apesar de também ter um pequeno contingente demográfico na área urbana, é um município que atravessa uma significativa transformação econômica e sociocultural em seu território, em especial devido ao crescimento da atividade turística, que ocorre em maior intensidade nos bairros rurais localizados em altitudes superiores a 1300 metros, onde coexistem picos, cachoeiras, fragmentos de matas de araucárias, e o modo de vida rural que são importantes atrativos locais (ANDRADE, 2003).

No eixo da BR-459 “Sudeste” há municípios que apresentam expressivo crescimento populacional, a exemplos de Santa Rita do Sapucaí, São Lourenço, Paraisópolis e Conceição dos Ouros. Por sua vez, mesmo sendo o mais populoso, com maior produção econômica, e onde os moradores apresentam a maior renda per capita, Itajubá teve um crescimento populacional mais moderado, sendo inclusive o menor dentre as cidades médias do Sul de Minas.

A influência de Pouso Alegre sobre os municípios pertencentes ao eixo da BR-459 “Sudeste” apresenta certas especificidades se comparada com outros que possuem cidades médias, como Alfenas (MG-179) e Poços de Caldas (BR-459 “Nordeste”), pois as interações com Itajubá são consideravelmente mais intensas do que as exercidas entre Pouso Alegre e estas referidas localidades.

Três classificações ilustram esta situação: Queiroz & Braga (1999, p. 6) citaram que “o subsistema de cidades articuladas de Pouso Alegre/Itajubá, é hoje a região mais dinâmica do Sul de Minas, tanto do ponto de vista estritamente econômico, quanto do ponto de vista da rede urbana”. No “Estudo da dimensão territorial para o planejamento” (MINISTÉRIO DO PLANEJAMENTO ORÇAMENTO E GESTÃO, 2008), foi definido como um dos “subsistemas” nacionais, o de Pouso Alegre – Santa Rita do Sapucaí – Itajubá, que é polarizado por Pouso Alegre. Em “Caracterização atual e tendências da rede urbana brasileira” (IPEA/IBGE/UNICAMP, 2001), “a aglomeração urbana Pouso Alegre/Itajubá” é caracterizada como de rápido crescimento industrial, com uma adequada infraestrutura de transportes, em que a Fernão Dias favorece a ligação destas cidades com as metrópoles de Belo Horizonte e São Paulo. Assim, se percebe que há uma intensa interação entre Pouso Alegre, Itajubá, e outras cidades menores deste eixo.

6.3 – As interações entre Pouso Alegre e sua área de influência

Composta por 63 municípios, com condições históricas, políticas, geográficas, econômicas e socioculturais próprias, a área de influência de Pouso Alegre possui, assim, certa diversidade interna pelos fatores supracitados. Condizendo com o fato de que uma região é fragmentada, porém articulada através de suas vias (CORRÊA, 1997), há distintas interações entre Pouso Alegre e as demais localidades.

A influência da capital regional varia de intensidade sobre cada município de sua hinterlândia, e isto é nítido se verificado a partir dos eixos. Todavia, é importante levar em conta que as cidades polarizadas por Pouso Alegre desenvolvem distintas relações com outras das cercanias e também com centros urbanos externos a região, que são viabilizadas pelos sistemas de comunicações e transportes, e pelas lógicas das redes econômicas e sociais (SPOSITO, 2008). Para exemplificar esta situação, um morador do município de Gonçalves que precise adquirir um produto industrializado não encontrado no comércio local, para usar em sua pousada, possivelmente irá recorrer ao comércio de Paraisópolis, ou mesmo de Itajubá, cidades em maior posição hierárquica na rede urbana regional. Mas a divulgação de seu estabelecimento visará não apenas os habitantes da região circunvizinha, e sim os mais diversos públicos, sem importar necessariamente com a procedência dos clientes. Nos setores industrial, comercial e financeiro esta situação pode envolver, inclusive, agentes externos ao próprio território nacional, como são os casos das multinacionais que possuem negócios na região.

Pouso Alegre possui uma posição intermediária na rede urbana nacional, pois ao mesmo tempo em que a cidade polariza uma área de influência composta por municípios da região do Sul de Minas, sofre influências de São Paulo, mas também de outras metrópoles nacionais, como Belo Horizonte, Rio de Janeiro e Brasília (IBGE: REGIC, 2007). Esta situação de provedora de bens e serviços para localidades circunvizinhas, e de possuir relações efetivas com centros urbanos de posição hierárquica superior, é um típico papel das “cidades médias” em uma rede urbana (AMORIM FILHO & SERRA, 2001; SPOSITO, 2008; SOUZA, 2011).

A organização de um espaço regional apresenta um dinamismo que é determinado pelas ações globais, nacionais e regionais, e que incidem nos territórios locais, e afetam de maneiras distintas seus habitantes e espaços (SANTOS, 1996). Tendo Pouso Alegre como integrantes nos seis eixos, e como os demais municípios possuem diferentes posições geográficas, produções econômicas, contingentes populacionais, características socioculturais

e condições ambientais, as inter-relações entre as cidades da rede urbana regional se tornam mais complexas e diversificadas. Os dados da tabela 21 ilustram as dinâmicas populacionais e produtivas dos seis eixos, de acordo com a intensidade de influência de Pouso Alegre em seus subespaços.

Tabela 21 – Intensidade da influência de Pouso Alegre e as condições socioeconômicas, demográficas e locais diferenciadas por eixos.

Eixos	Total	Influência Alta	Influência Média Alta	Influência Média Baixa	Influência Baixa
Fernão Dias Sul					
Número de municípios	10	4	2	2	2
População	127.103	40,5%	26,6%	23,4%	9,5%
PIB (R\$ milhões)	3.158,4	21,0%	64,2%	11,9%	2,9%
Soma dos Rendimentos (R\$ milhões)	949,7	39,6%	29,5%	24,1%	6,8%
Distância média de Pouso Alegre	73 km	47 km	81 km	75 km	113 km
Fernão Dias Norte					
Número de municípios	8	5	0	3	0
População	111.387	41,2%	0	58,8%	0
PIB (R\$ milhões)	1.490,9	39,8%	0	60,2%	0
Soma dos Rendimentos (R\$ milhões)	837,9	38,6%	0	61,4%	0
Distância média de Pouso Alegre	66 km	46 km	-	98 km	-
MG-179					
Número de municípios	11	5	0	2	4
População	189.346	17,9%	0	59,4%	22,7%
PIB (R\$ milhões)	2.894,8	13,2%	0	69,0%	17,8%
Total de Rendimentos	1.571,3	15,9%	0	64,9%	19,2%
Distância média de Pouso Alegre	77 km	45 km	-	89 km	118 km
MG-290					
Número de municípios	7	4	2	0	1
População	96.121	66,1%	30,9%	0	3,0%
PIB (R\$ milhões)	1.090,1	64,6%	31,5%	0	3,9%
Soma dos Rendimentos (R\$ milhões)	722,4	63,5%	33,8%	0	2,7%
Distância média de Pouso Alegre	60 km	49 km	66 km	-	91 km
BR-459 Noroeste					
Número de municípios	8	3	2	1	2
População	239.560	9,1%	67,4%	15,6%	7,9%
PIB (R\$ milhões)	4.822,6	5,3%	80,4%	10,2%	4,1%
Soma dos Rendimentos (R\$ milhões)	2.448,0	6,7%	73,9%	13,8%	5,6%
Distância média de Pouso Alegre	69 km	33 km	85 km	96 km	95 km
BR-459 Sudeste					
Número de municípios	18	5	4	5	4
População	292.430	26,2%	45,2%	21,6%	10,0%
PIB (R\$ milhões)	4.231,8	29,3%	50,6%	14,1%	6,0%
Soma dos Rendimentos (R\$ milhões)	2.558,1	23,0%	49,0%	21,5%	6,5%
Distância média de Pouso Alegre	78 km	53 km	68 km	80 km	118 km

Fonte: IBGE, Censo Demográfico (2010), IPEA/FJP/PNUD - Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil, 2013.

Na área de influência de Pouso Alegre, conforme citado, há municípios pouco populosos, e de baixa diversificação econômica, localizados nas proximidades das cidades

médias; existem também outros que possuem certas similaridades demográficas, ambientais e mesmo produtivas com estes, mas que, porém, estão mais distantes geograficamente dos principais centros urbanos regionais. Por outro lado, municípios como Alfenas, Itajubá, e principalmente Poços de Caldas, apresentam economias diversificadas e desenvolvidas, e, somando isto aos seus contingentes populacionais e as suas posições na rede urbana regional, estes locais possuem infraestruturas comerciais e de serviços compatíveis com suas condições de “cidades médias”, o que os tornam polarizadoras de espaços circunvizinhos.

Nos contextos acima descritos, se evidenciam o que Milton Santos (1996, p. 192) define como horizontalidades e verticalidades, onde os espaços não podem mais ser descritos e analisados apenas por suas relações de contiguidade, por relações “horizontais”, mas também por “pontos no espaço que, separados uns dos outros, asseguram o funcionamento global da sociedade e da economia”, formando as “verticalidades”. Assim, as relações entre Pouso Alegre e as cidades médias da região se dão, em considerável parcela, através de atividades do “circuito superior da economia”, como serviços financeiros, comércio especializado, tratamentos complexos de saúde e intercâmbio científico e tecnológico entre instituições de ensino e pesquisas; estas inter-relações, com eminentes verticalidades, coexistem com as lógicas de circulação de trabalhadores residentes em localidades vizinhas, como Congonhal e Cachoeira de Minas, que deslocam diariamente para trabalhar em empresas instaladas em Pouso Alegre, onde se manifestam nítidas relações horizontais de uso dos territórios.

Se observadas as informações da tabela 21, ficam evidentes as diferenças na organização espacial entre os seis eixos. Primeiramente, é importante destacar as relações de distâncias entre Pouso Alegre e os demais municípios, de acordo com a intensidade de influência. O primeiro grupo, onde a intensidade de influência é “alta”, tem uma distância média em relação a Pouso Alegre que é de 33 quilômetros no eixo da BR-459 “Noroeste”, até 53 no eixo da BR-459 “Sudeste”; em contrapartida, os grupos compostos por municípios onde a intensidade de influência de Pouso Alegre é baixa, distam em média 91 quilômetros no eixo da MG-290 e chegam a 118 nos eixos da BR-459 “Sudeste” e da MG-179.

Para melhor ilustrar esta situação, Corrêa (1997) e Souza (2011) citaram que as circulações de pessoas para a aquisição de bens e serviços não encontrados em suas localidades são complexas, e envolvem o padrão financeiro, a necessidade e exclusividade dos produtos e do tipo de serviços que procuram, e, claro, a acessibilidade. Em âmbito regional, um morador de Bandeira do Sul, pequena cidade localizada a menos de 20 quilômetros de Poços de Caldas, e a 112 quilômetros de Pouso Alegre, teoricamente iria optar

por adquirir determinadas mercadorias no comércio da cidade média mais próxima, e, caso não o encontrasse nesta, teria opções diversas de outros centros urbanos, para talvez optar por Pouso Alegre; e, partindo do pressuposto que as ofertas do comércio e das prestações de serviços de Poços de Caldas são comparáveis as existentes em Pouso Alegre, caso não o encontrasse no comércio da primeira, poderia, inclusive, se deslocar para Campinas ou São Paulo, onde a variedade de produtos é significativamente maior. Conforme elucidado pelos autores, a inter-relação entre poder aquisitivo, disponibilidade de produtos, e acessibilidade são fundamentais para a opção de se deslocar a outro local para o consumo.

Outra questão relevante a ser discutida é com relação ao tipo do serviço que um habitante de uma pequena cidade procura. E isto pode ser elucidado a partir das dinâmicas entre a origem dos estudantes e os cursos oferecidos em instituições de ensino superior⁹⁵. No eixo da BR-459 “Sudeste” há a Universidade Federal de Itajubá, e outras instituições privadas, localizadas nas cidades de São Lourenço, Pouso Alegre, Santa Rita do Sapucaí e Itajubá. Um estudante, quando opta por realizar um curso superior, e continuar morando, por exemplo, em Piranguçu, ele certamente priorizará realizá-lo em Itajubá, por uma questão de proximidade (14 quilômetros), da disponibilidade de ônibus, inclusive fretados por estudantes, que, devido a estes fatores, perfazem um gasto financeiro e de tempo consideravelmente menor do que se ele quisesse frequentar uma instituição das demais cidades acima citadas, já que os deslocamentos mensais são superiores a 20. Porém, já graduado, se este mesmo estudante opta por cursar uma pós-graduação *lato sensu*, em que as aulas são semanais, quinzenais e até mensais, ele pode vir a escolher uma instituição de Pouso Alegre, Santa Rita do Sapucaí, São Lourenço, ou mesmo de localidades mais distantes.

Nestas conjunturas que se podem diferenciar as dinâmicas existentes entre Pouso Alegre e os mais de 60 municípios que compõe a sua área de influência. E, elucidados a partir dos eixos de transportes, mas também da posição hierárquica na rede urbana, e das condições demográficas, econômicas e socioculturais de cada subsetor regional, é perceptível que determinados municípios apresentem relações mais efetivas com Pouso Alegre. Em certos casos, estes estão dentre os mais populosos e desenvolvidos economicamente de seus eixos, a exemplos do que ocorrem na MG-290, com Ouro Fino, na BR-459 “Sudeste” com Santa Rita do Sapucaí, e na Fernão Dias “Sul” com Cambuí (tabela 22); porém, se observados os eixos da BR-459 “Nordeste” e da MG-179 fica nítido, pela baixa participação relativa dos municípios com “alta intensidade de influência de Pouso Alegre”, nos contingentes

⁹⁵ Os exemplos de Itajubá, Pouso Alegre e São Lourenço foram vivenciados pelo autor, na condição de professor em cursos de graduação e pós-graduação de instituições de ensino das três referidas cidades.

populacionais, na produção econômica e na soma de rendimentos, que os centros econômicos mais dinâmicos destas porções espaciais são representados, respectivamente, por Poços de Caldas e Alfenas, que estão a certa distância de Pouso Alegre, e desenvolvem com esta outras formas de inter-relações.

Tabela 22 – Aspectos socioeconômicos e demográficos dos municípios com “alta intensidade de influência” de Pouso Alegre, agrupados por eixos.

Eixos	População (% urbana)	Crescimento Populacional (1991-2010)	PIB (R\$ milhões)	Renda per capita (R\$)	Soma dos Rendimentos (R\$ milhões)
Fernão Dias Sul	51.520 (68,0%)	26,5%	663,9	7.306,2	376,4
Fernão Dias Norte	45.931 (75,2%)	19,0%	594,0	7.038,5	323,3
MG - 179	33.804 (57,0%)	13,1%	382,5	7.398,1	250,1
MG-290	63.528 (69,5%)	11,9%	703,6	7.219,7	458,7
BR-459 Noroeste	21.857 (72,7%)	29,7%	256,9	7.448,9	162,8
BR-459 Sudeste	76.586 (74,5%)	28,6%	1.240,2	7.706,6	590,2

Fonte: IBGE, Censos Demográficos (1991-2010), IPEA/FJP/PNUD - Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil, 2013.

Se observada a tabela 22 fica evidente a relativa diferenciação da área com “alta influência de Pouso Alegre” quanto a seus aspectos socioeconômicos, mas também demográficos e locais. Partindo do pressuposto que há uma considerável proximidade espacial entre os municípios pertencentes a estes grupos com Pouso Alegre, são os habitantes destes que se deslocam com maior frequência para a cidade, como foi evidenciado, por exemplo, em relação a procedência dos estudantes de cursos superiores de uma universidade local, por Andrade & Bacha (2012).

Na referida pesquisa, foram entrevistados 305 estudantes de graduação, com o objetivo de saber a pretensão destes em emigrar ou permanecer em seus locais de moradia após concluírem o ensino superior. Do universo pesquisado, aproximadamente a metade (46%) era proveniente de municípios que são considerados como de “alta intensidade de influência”⁹⁶, número este comparável ao de residentes na cidade de Pouso Alegre (46,3%). Ademais, é pertinente destacar que, dentre estes estudantes que viajam para estudar, 67,9%

⁹⁶ Cachoeira de Minas, Bom Repouso, Cambuí, Congonhal, São Gonçalo do Sapucaí, Natércia, Conceição dos Ouros, Paraisópolis, Borda da Mata e Santa Rita do Sapucaí foram, nesta ordem, os que apresentaram maior número de entrevistados, que foram escolhidos aleatoriamente dentre os estudantes de graduação dos 21 cursos da Universidade do Vale do Sapucaí, em maio de 2011.

admitiram a possibilidade ou a certeza de vir a residir em Pouso Alegre após se formarem, o que, em certa medida, ilustra o papel da cidade média em absorver os migrantes de sua área de influência, como foi elucidado por Amorim Filho & Serra (2001) e Rigotti & Campos (2009). Por fim, também foi constatada nesta pesquisa, a existência de pessoas que, após se graduarem, desejam trabalhar em Pouso Alegre, mas continuar residindo em seu município, em especial os procedentes de localidades como Congonhal, Cachoeira de Minas e Borda da Mata (ANDRADE & BACHA, 2012), que são favorecidos, inclusive, pelas presenças de linhas de ônibus suburbanos ligando estas cidades com o polo regional.

Em pesquisas de campo realizadas no mês de setembro de 2013, em estabelecimentos comerciais de Pouso Alegre, especializados na venda de eletrodomésticos, móveis e equipamentos de áudio e vídeo, e que são integrantes de redes com atuações nos territórios estadual e nacional⁹⁷, foi constatada a existência de um sistema de entregas de mercadorias para clientes que residem em municípios próximos, que são considerados como de “alta intensidade de influência” da cidade. As exceções, neste caso, são quando estas empresas possuem lojas no local, alocadas especialmente nos municípios com maior população e soma de rendimentos, a exemplos de Santa Rita do Sapucaí, Ouro Fino, Cambuí e São Gonçalo do Sapucaí⁹⁸, ou em Brasópolis e Conceição das Pedras, onde os serviços de entregas são a partir das lojas sediadas em Itajubá, devido as menores distâncias se comparadas à Pouso Alegre.

Com base na tabela 22, e levando em conta, também, as informações agrupadas por municípios a partir dos eixos em que estes se inserem, fica evidenciada a presença de localidades com alta influência de Pouso Alegre, e onde a agropecuária é a principal fonte de recursos financeiros, correspondendo a mais de 50% do total dos trabalhadores locais, como Estiva e Bom Repouso (eixo Fernão Dias “Sul”), Espírito Santo do Dourado, São João da

⁹⁷ Casas Bahia, Ponto Frio, Loja Cem, Lojas Edmil, Eletrozema, Lojas Americanas e Magazine Luiza.

⁹⁸ A “Lojas Edmil”, com sede em Elói Mendes (MG), têm filiais em 64 cidades de Minas Gerais, e nos locais considerados de “alta intensidade de influência de Pouso Alegre”, existem lojas em Ouro Fino e Borda da Mata (eixo “MG-290”), Cambuí (eixo “Fernão Dias Sul”), Poço Fundo (eixo “MG-179”), São Gonçalo do Sapucaí (eixo “Fernão Dias” Norte) e Santa Rita do Sapucaí (eixo BR-459 “Sudeste”).

-A “Eletrozema”, com sede em Araxá (MG), tem lojas em Minas Gerais, Goiás, São Paulo, Bahia, Espírito Santo e Mato Grosso do Sul. Nas cidades com “alta intensidade de influência de Pouso Alegre” há lojas em Ipuíuna (eixo BR-459 “Nordeste”), Borda da Mata, Bueno Brandão e Ouro Fino (eixo “MG-290”), Cachoeira de Minas (eixo BR-459 “Sudeste”), Bom Repouso e Estiva (eixo “Fernão Dias Sul”) e São Gonçalo do Sapucaí (eixo “Fernão Dias” Norte).

-O “Magazine Luiza”, com sede em Franca (SP), tem lojas em estados das regiões Nordeste, Sudeste, Sul e Centro-Oeste, e nos locais considerados de “alta intensidade de influência de Pouso Alegre”, apenas em Santa Rita do Sapucaí (eixo BR-459 “Sudeste”).

-A “Lojas Cem”, com sede em Salto (SP), possui lojas nos estados de São Paulo, Minas Gerais, Paraná e Rio de Janeiro. Nas cidades com “alta intensidade de influência de Pouso Alegre” há lojas em Ouro Fino (eixo “MG-290”), Cambuí (eixo “Fernão Dias Sul”) e Santa Rita do Sapucaí (eixo BR-459 “Sudeste”).

-As redes “Casas Bahia”, “Ponto Frio” e “Lojas Americanas” não possuem filiais em nenhum destes municípios com “alta intensidade de influência de Pouso Alegre”.

Mata, Turvolândia e Poço Fundo (eixo “MG-179”), Tocos do Moji e Bueno Brandão (eixo “MG-290”), Heliadora e Natércia (eixo Fernão Dias “Norte”). Por serem pouco populosos, e com uma economia com menor desenvolvimento e diversificação, estes estão dentre os municípios de menor crescimento demográfico no período entre 1991 e 2010, em que, no contexto regional, apenas dois apresentaram decréscimo: Córrego do Bom Jesus (-5,1%) e Senador José Bento (-7,2%), respectivamente pertencentes aos eixos da Fernão Dias “Sul” e BR-459 “Noroeste”.

Em contrapartida a situação acima descrita, os municípios com maiores percentuais de trabalhadores ocupados no setor secundário, e que a intensidade de influência de Pouso Alegre é alta, como Cambuí (eixo Fernão Dias “Sul”), Borda da Mata (eixo “MG-290”), Congonhal (eixo BR-459 Noroeste), Conceição dos Ouros e Santa Rita do Sapucaí (eixo BR-459 “Sudeste”), estão dentre os que apresentaram maior crescimento demográfico. Nestes, é importante ressaltar, também, a considerável proximidade espacial com Pouso Alegre, e a possibilidade do deslocamento pendular, aspecto este que favorece a retenção da população em seu município de residência.

A existência de dados referentes a origem-destino das migrações pendulares ainda é restrita a algumas regiões metropolitanas brasileira (OJIMA *et al*, 2007), o que impossibilita determinar o número exato de pessoas dos municípios vizinhos que deslocam diariamente para Pouso Alegre. Mas, conforme demonstram os indicadores referentes ao percentual de migrantes pendulares, com destaque para Congonhal, Cachoeira de Minas e Borda da Mata, e também a presença de ônibus fretados por unidades industriais para o transporte de funcionários entre as cidades, a existência de linhas de ônibus suburbanos, e mesmo observado por meio da pesquisa empírica em trabalhos de campo, se pode afirmar que é significativa a presença de habitantes dos referidos municípios que estudam e trabalham em Pouso Alegre. Reconhecer uma cidade nas vizinhanças que represente um possível endereço para migração, no campo do trabalho ou nos estudos superiores, denota a importância das cidades médias em um contexto regional, conforme salientam Rigotti & Campos (2009, p. 2):

Outra característica típica das cidades médias refere-se ao exercício de uma função de intermediação entre seu entorno e os grandes centros, recebendo e emanando fluxos materiais e imateriais, bem como fornecendo serviços e produtos que as pequenas cidades não dispõem. Acrescente-se que, cada vez mais, a mobilidade populacional tem adquirido novos contornos, com rebatimentos sobre as estruturas urbanas. Entre estes poderíamos destacar os movimentos pendulares, nos quais as pessoas trabalham e/ou estudam em outras cidades. Seria de se esperar, então, que as cidades médias atraíssem trabalhadores ou estudantes de áreas vizinhas, o que confirmaria o dinamismo que delas se espera na rede urbana da qual fazem parte.

A expansão da população de municípios com alta intensidade de influência de Pouso Alegre, e o próprio dinamismo econômico dos que são localizados nos principais eixos rodoviários regionais, como Santa Rita do Sapucaí e Cambuí, por exemplos, traz consequências positivas ao comércio e a prestação de serviços da cidade polo, na medida em que há o crescimento no número de habitantes e no poder aquisitivo dos clientes potenciais.

Mesmo havendo, dentre os municípios com alta intensidade de influência de Pouso Alegre, alguns que apresentam considerável dinamismo econômico e demográfico, os localizados a certa distância da cidade, e com influência “média alta”, são os que possuem maior desenvolvimento, a exemplos de Poços de Caldas, Itajubá e Extrema. A presença destes municípios contribui efetivamente para que o setor em que se encontram, em seus respectivos eixos, apresentem maiores contingentes populacionais (eixos da BR-459 “Noroeste” e “Sudeste”) e econômicos, neste caso os citados anteriormente são acrescidos do eixo da Fernão Dias “Sul”, devido a presença do município de Extrema (Tabela 23).

Tabela 23 – Aspectos socioeconômicos e demográficos dos municípios com intensidade de influência de Pouso Alegre “média alta”, agrupados por eixos.

Eixos	População (% urbana)	Crescimento Populacional (1991-2010)	PIB (R\$ milhões)	Renda per capita (R\$)	Soma dos Rendimentos (R\$ milhões)
Fernão Dias Sul	33.818 (86,2%)	83,7%	2.026,8	8.276,0	279,9
Fernão Dias Norte	-	-	-	-	-
MG - 179	-	-	-	-	-
MG-290	29.680 (76,7%)	24,9%	343,8	8.221,2	244,0
BR-459 Noroeste	161.462 (95,6%)	35,2%	3.876,5	11.208,3	1.809,7
BR-459 Sudeste	123.231 (85,5%)	20,4%	2.141,2	10.167,3	1.252,9

Fonte: IBGE, Censos Demográficos (1991-2010), IPEA/FJP/PNUD - Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil, 2013.

Conforme mencionado, Pouso Alegre é integrante dos seis eixos. Contando, assim, com a produção econômica desta, e somada a dos municípios com intensidade de influência “média alta”, neste grupo, que possui 11 municípios, está concentrado 55,1% do produto interno bruto e 47,4% da soma de rendimentos de todos os 63 municípios da área de influência de Pouso Alegre.

Fazem parte deste grupo, municípios que são considerados “centros de gestão do território” (IBGE: REGIC, 2007), como são os casos de Poços de Caldas (eixo BR-459 “Noroeste”), Itajubá (eixo BR-459 “Sudeste”), Extrema (eixo Fernão Dias “Sul”), e Jacutinga

(eixo MG-290). Com posições intermediárias na rede urbana regional, com destaque para Poços de Caldas (centro subregional A) e Itajubá (centro subregional B), estas localidades, juntamente com Pouso Alegre, são as que os moradores têm maiores rendimentos, e, tendo em vista que também são as mais populosas, constituem as que possuem as maiores somas de rendimentos dentre todos da rede urbana analisada.

Se estes municípios perfazem considerável parcela dos rendimentos, o destaque no que tange ao produto interno bruto é ainda mais evidente. E, neste caso, merece destaque, além de Poços de Caldas, Pouso Alegre e Itajubá, o município de Extrema, que teve significativo crescimento no decorrer das últimas décadas, estando hoje como a terceira maior economia de toda a rede urbana pesquisada. E, tendo em vista que a população desta localidade é pouco superior a 28 mil habitantes, torna ainda mais evidente a produtividade econômica, adquirida através da atração de investimentos industriais, que, por consequência, contribuiu para que Extrema seja o município com maior crescimento populacional da área de influência de Pouso Alegre. Também merecem menções pelas suas condições econômicas, Jacutinga pelas indústrias têxteis, e Paraisópolis pelas unidades produtivas especializadas em autopeças.

Como salientado anteriormente, a expressiva distância entre os principais centros urbanos deste grupo em relação a Pouso Alegre, suas dinâmicas econômicas e posições na rede urbana regional, colaboram para que as inter-relações entre estas cidades sejam eminentemente mais vinculadas ao “circuito superior da economia”. Ademais, é importante mencionar que estes municípios estão consideravelmente próximos de importantes centros urbanos do estado de São Paulo, como Campinas em relação a Extrema, Poços de Caldas e Jacutinga, e São José dos Campos quanto a Paraisópolis e Itajubá; e todos estes inclusive são pertencentes a área de influência de São Paulo, o que inclui, também, a cidade de Pouso Alegre (IBGE: REGIC, 2007).

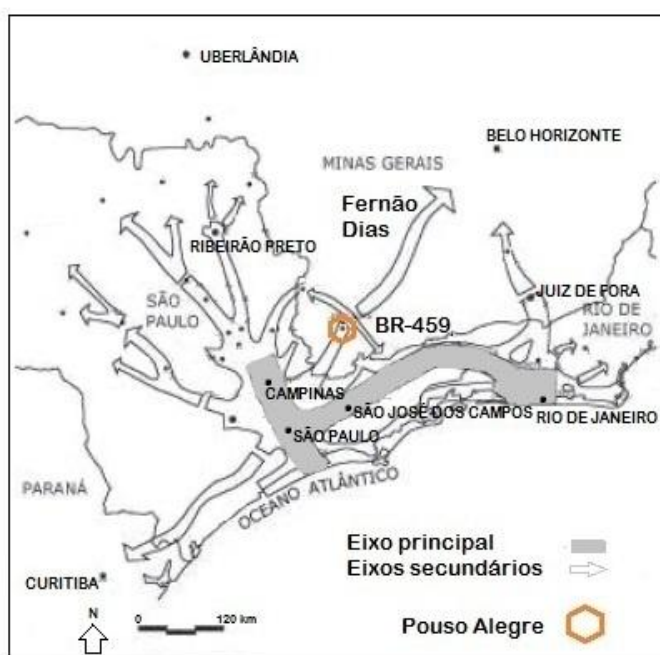
A relação de proximidade com a “macrometrópole paulista”, formada pelas regiões metropolitanas de São Paulo, Campinas, Baixada Santista, e Vale do Paraíba Paulista, as aglomerações urbanas de Jundiaí, Piracicaba, Sorocaba e outros centros urbanos próximos (EMPLASA, 2013), foi fundamental para alavancar o dinamismo econômico e populacional de determinados setores da área de influência de Pouso Alegre, em especial nos espaços limítrofes ao estado de São Paulo, e que são acessados por importantes vias de circulação, a exemplo da Fernão Dias (QUEIROGA & BENFATTI, 2007).

Esta extensa e adensada aglomeração de cidades paulistas possui uma população de aproximadamente 30 milhões de habitantes, uma produção econômica que corresponde a 83,4% do PIB estadual e 27,6% do nacional (EMPLASA, 2012), e que abriga um mercado

consumidor com rendimentos dentre os mais altos do país. A macrometrópole paulista, onde se desenvolveu múltiplas centralidades e intensas circulações de pessoas, mercadorias e de serviços, que são subsidiadas pela densa rede de transportes e de comunicações (LIMONAD, 2007; MAGALHÃES, 2008; SPOSITO, 2008; SOUZA, 2011), é capitaneada por São Paulo, metrópole considerada por Sassen (2001) como de importância na rede urbana “global”. No contexto da área de influência de Pouso Alegre, a vizinhança com a mais dinâmica região econômica do Brasil, contribui efetivamente para facilitar o escoamento da produção regional para um amplo mercado consumidor, como é o caso da produção de malhas de Jacutinga (FUINI, 2007), a afluência de turistas, a exemplo de Poços de Caldas (ANDRADE, 2005), e, especialmente, para atrair investimentos em distintos setores econômicos.

No decorrer das últimas décadas, houve evidente redução na participação da região metropolitana de São Paulo na produção industrial brasileira, porém, concomitante a isto, ocorreu a concentração das atividades voltadas a gestão, inovação, circulação e comunicação (CANO, 2011). E, dentre as regiões que se beneficiaram com o deslocamento de unidades produtivas, o Sul de Minas, e em especial os eixos da Fernão Dias, e em menor escala da BR-459, apresenta considerável importância dentre as áreas externas ao estado de São Paulo (DINIZ & CROCCO, 1996; DULCI, 2002; MARTINS, 2007; QUEIROGA & BENFATTI, 2007; FREDERICO, 2009). O mapa 26, ilustra a posição destes eixos em relação a macrometrópole paulista, e a região metropolitana do Rio de Janeiro.

Mapa 26 – Megalópole brasileira e as áreas de expansão populacional e econômica.



Fonte: Queiroga & Benfatti (2007, p. 46), adaptado pelo autor.

Como se percebe pelo mapa, há eixos que, a partir do principal, avançam em direção ao interior paulista, interior fluminense, Curitiba, e a Minas Gerais, representados pelo que se origina no Rio de Janeiro e segue ao norte, atingindo a Zona da Mata, onde está Juiz de Fora, e daí para Belo Horizonte, e o que se direciona de São Paulo para a capital mineira, atravessando o Sul de Minas, onde cruza com o eixo da BR-459. Pouso Alegre, como evidenciado anteriormente, está na confluência destas vias que atravessam o Sul de Minas, e que incluem municípios como Poços de Caldas, Itajubá, Santa Rita do Sapucaí e Extrema.

Apesar de não apresentar o mesmo dinamismo econômico de municípios que Pouso Alegre tem “intensidade de influência média alta”, em especial de Poços de Caldas, Itajubá e Extrema, o terceiro grupo de municípios da rede urbana regional, representado pelos de “intensidade de influência média baixa” de Pouso Alegre, também possui setores que são os de maior população e produção econômica de seus eixos (Tabela 24), como na MG-179, onde estão Alfenas e Machado, e na Fernão Dias “Norte” pela presença de Três Pontas, ou que, mesmo secundários, também apresentam relevâncias demográficas e econômicas, como São Lourenço (eixo BR-459 “Sudeste”) e Andradas (BR-459 “Noroeste”).

Tabela 24 – Aspectos socioeconômicos e demográficos dos municípios com intensidade de influência de Pouso Alegre “média baixa”, agrupados por eixos.

Eixos	População (% urbana)	Crescimento Populacional (1991-2010)	PIB (R\$ milhões)	Renda per capita (R\$)	Soma dos Rendimentos (R\$ milhões)
Fernão Dias Sul	29.744 (67,2%)	32,5%	374,8	7.690,9	228,8
Fernão Dias Norte	65.456 (84,3%)	17,1%	896,9	7.862,3	514,6
MG - 179	112.462 (90,0%)	34,8%	1.998,2	9.063,1	1.019,3
MG-290	-	-	-	-	-
BR-459 Noroeste	37.270 (75,2%)	31,3%	493,5	9.052,7	337,4
BR-459 Sudeste	63.106 (83,1%)	31,4%	596,8	8.707,9	549,5

Fonte: IBGE, Censos Demográficos (1991-2010), IPEA/FJP/PNUD - Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil, 2013.

Uma característica locacional importante dos municípios com “intensidade de influência média baixa” é a posição destes em eixos secundários da região, como são os casos de Alfenas, São Lourenço, Andradas e Três Pontas. Com relativa exceção de Andradas, que apresenta uma base industrial com certa diversificação, os demais são integrantes de importantes áreas produtoras de café, e no caso de São Lourenço acrescentado de relevante

função turística, que é complementada por municípios circunvizinhos, em especial Caxambu e Lambari.

Alfenas, classificada como “centro subregional A”, e São Lourenço, como “centro subregional B”, são os centros urbanos deste grupo com maior representatividade na rede urbana do Sul de Minas. Em posições secundárias, definidos como “centros de zona B”, se enquadram Andradas, Três Pontas e Machado, mas que são polarizados respectivamente por Poços de Caldas, Varginha e Alfenas (IBGE: REGIC, 2007). Esta situação de proximidade com outras cidades médias sulmineiras faz com que a influência de Pouso Alegre seja secundária sobre estes municípios, que inclui, também, Piranguinho, Piranguçu e São José do Alegre, vizinhos a Itajubá.

Porém, é importante destacar que, enquanto Alfenas e São Lourenço, e em menor intensidade Andradas, Três Pontas e Machado, apresentam certo contingente populacional, produtividade econômica e mesmo uma expressiva importância na rede urbana regional, Piranguinho, Piranguçu e São José do Alegre, seja pela pequena população, e em especial pelo alto índice de migrantes pendulares que se deslocam especialmente para Itajubá, apresentam certas semelhanças demográficas e econômicas com os municípios pertencentes ao grupo de “baixa intensidade de influência de Pouso Alegre” (Tabela 25).

Tabela 25 – Aspectos socioeconômicos e demográficos dos municípios com intensidade de influência de Pouso Alegre “baixa”, agrupados por eixos.

Eixos	População (% urbana)	Crescimento Populacional (1991-2010)	PIB (R\$ milhões)	Renda per capita (R\$)	Soma dos Rendimentos (R\$ milhões)
Fernão Dias Sul	12.021 (45,8%)	16,5%	92,9	5.374,8	64,6
Fernão Dias Norte	-	-	-	-	-
MG - 179	43.080 (82,0%)	23,8%	514,1	7.010,1	302,0
MG-290	2.913 (69,1%)	17,2%	42,7	6.769,0	23,2
BR-459 Noroeste	18.971 (66,5%)	15,2%	195,7	7.281,1	138,1
BR-459 Sudeste	29.507 (62,4%)	10,7%	253,6	5.608,2	165,5

Fonte: IBGE, Censos Demográficos (1991-2010), IPEA/FJP/PNUD - Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil, 2013.

Algumas características comuns existem neste grupo de municípios, classificados como de “baixa intensidade de influência” de Pouso Alegre. De início é pertinente mencionar que a média da distância destes em relação a Pouso Alegre varia entre pouco mais de 90

quilômetros nos eixos da MG-290 e da BR-459 “Noroeste”, até 118 quilômetros nos eixos da MG-179 e BR-459 “Sudeste”. Também é válido destacar o pequeno contingente populacional dos municípios deste grupo, e a baixa produção econômica, o que é evidente se observada a tabela 25.

Localizados majoritariamente nas proximidades de municípios com significativa importância na rede urbana regional, como ocorre com Bandeira do Sul em relação a Poços de Caldas (eixo BR-459 “Noroeste”), Areado quanto a Alfenas (eixo MG-179), Wenceslau Braz em relação a Itajubá e Carmo de Minas quanto a São Lourenço (eixo BR-459 “Sudeste”), as condições econômicas e socioculturais destes locais apresentam consideráveis dependência em relação ao centro urbano principal. Isto é evidenciado pela alta taxa de migrantes pendulares existentes nestes locais, que atingem 26,8% dos moradores de Wenceslau Braz, 26,1% de Bandeira do Sul e 20,4% de Carmo de Minas.

Outra questão importante é o fato de que, em todos os eixos, este grupo represente o de menor rendimento médio de seus habitantes, e com certa exceção dos pertencentes ao eixo da MG-179, a soma de rendimentos, dos municípios com baixa intensidade de influência de Pouso Alegre, apresenta pequena relevância no conjunto da rede urbana regional. Portanto, como se pode perceber por seus indicadores de migração pendular, e pela rede de estradas da área de influência de Pouso Alegre (mapa 19), a vizinhança dos municípios deste grupo com cidades médias que são definidas como “centros de gestão do território”, representados por Poços de Caldas, Alfenas, Itajubá e São Lourenço (IBGE: REGIC, 2007), faz com que a influência de Pouso Alegre sobre estas áreas seja basicamente resultado do transbordamento da polaridade sobre as cidades principais, e que refletem nestas pequenas localidades vizinhas.

Os municípios em que a intensidade de influência de Pouso Alegre é considerada como alta, são os que apresentam maior interação com o polo regional, seja por meio das migrações pendulares para trabalho e estudo, mas também do consumo de produtos e serviços não encontrados nas cidades e espaços rurais circunvizinhos, em especial os menos populosos e com menor diversificação econômica. Esta é uma característica típica de uma cidade média em uma rede urbana regional, e isto contribui para confirmar esta condição de Pouso Alegre nos dias atuais.

É importante enfatizar a necessidade do planejamento espacial em âmbito regional, do contrário há o risco da perda da qualidade de vida dos habitantes do centro urbano principal, e que de certa forma reflete na estrutura de serviços oferecida aos moradores das localidades onde é alta a intensidade de influência de Pouso Alegre. Exemplo desta situação, atualmente,

é o que ocorre com o Hospital das Clínicas Samuel Libânio, referência para moradores provenientes de municípios vizinhos, considerado de alta complexidade pelo Ministério da Saúde, e que atualmente enfrenta uma séria crise financeira, e a uma sobrecarga em seus serviços, inclusive os de urgência. Outra situação problemática na atualidade se dá por conta da rodovia MG-290, que tem traçado antigo, sinuoso e estreito, razões que contribuem para ser a única com certa precariedade dentre os eixos rodoviários que são acessados em Pouso Alegre.

A maior interação entre Pouso Alegre e sua área de influência favorece o crescimento dos setores comerciais e de prestações de serviços na cidade média, pois estes abastecem não só aos seus habitantes, mas também aos dos municípios circunvizinhos, e esta condição colabora para novas dinâmicas econômicas e socioespaciais no seu espaço urbano, em especial na consolidação de novas centralidades.

7 – Novas centralidades no espaço urbano de Pouso Alegre

As centralidades nas cidades médias, como é o caso de Pouso Alegre, devem necessariamente ser analisadas por meio das escalas intraurbanas, mas também das redes urbanas que se inserem (WHITACKER, 2007; OLIVEIRA JÚNIOR, 2010; TRINDADE, 2011; CONTE, 2013). Isto se deve ao fato de que estas cidades, além de suas dinâmicas internas de circulação, expansão urbana, e apropriações econômicas e socioculturais do espaço, ainda absorvem os fluxos dos moradores de suas áreas de influência, por fatores como o consumo de produtos, as práticas laborais, as atividades culturais, a obtenção de serviços especializados, dentre outros. Tal situação “assegura a estas cidades uma articulação privilegiada com as escalas local e regional” (OLIVEIRA JÚNIOR, 2010, p. 68).

A atração das cidades médias para os moradores de pequenas cidades e das áreas rurais circunvizinhas se dá por fatores econômicos, mas também pelo fato destes habitantes associarem como locais onde se propagam modernidades, advindas pelas práticas socioculturais, de consumo e de entretenimento que, por vezes, se encontram nas cidades médias, e não são corriqueiras nas pequenas localidades, como os *shopping centers*, as redes internacionais de *fast-food* e os eventos como *shows*, peças teatrais e festivais. A diversificação dos usos do solo em um espaço urbano, em especial em sua área central, faz com que existam fluxos de pessoas e veículos pelas mais distintas motivações, que englobam seus moradores, mas também os visitantes, contribuindo para a consolidação de novas centralidades.

De uma forma geral, quanto maior a complexidade das relações econômicas e socioculturais presentes em um local, mais significativas são as especializações de seus espaços, sendo determinantes os papéis das infraestruturas de transportes e comunicações que os interligam, para, assim, promover as integrações entre as atividades de produção, consumo, moradia e de entretenimento. Com isto, pode haver a desvalorização de certas áreas em detrimento de outras, que acolhem o desenvolvimento de novas atividades econômicas ou a modernização de outras já instaladas (ARROYO, 2006). Para tanto, é necessário enfatizar que o centro de uma cidade é uma construção sociocultural, mas também material, já que existe uma perenidade em sua localização e até de suas formas e funções que dão sentidos às certas práticas, mas que, porém, as centralidades são resultados dos fluxos realizados pelos moradores de uma cidade e de seus espaços circunvizinhos. Assim, “a centralidade não se dá

pela localização, mas pelas articulações entre localizações, uma vez que expressa relações espaciais” (WHITACKER, 2007, p. 3).

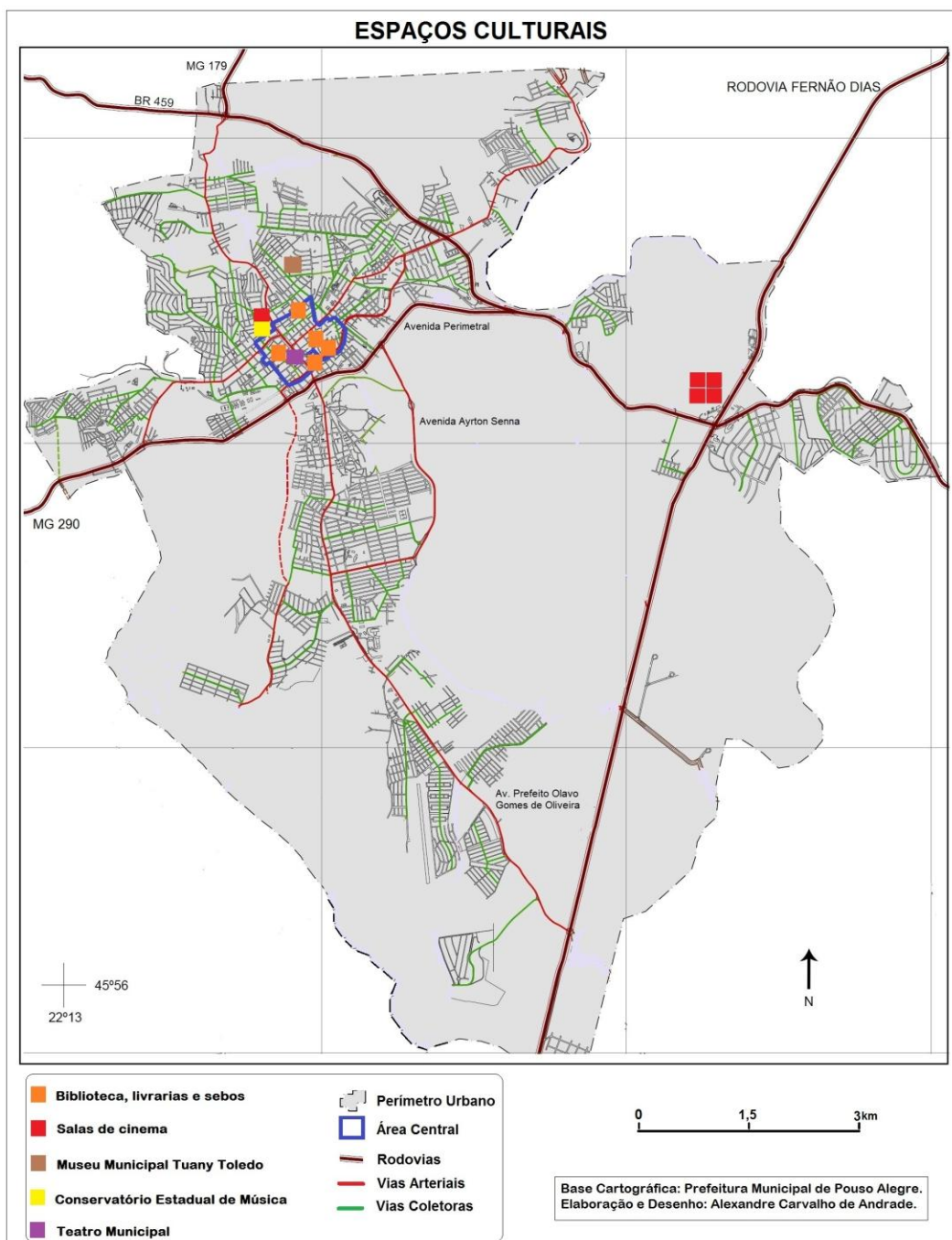
Em Pouso Alegre, os processos de crescimento populacional, de transformações econômicas, de expansão urbana, e de inter-relações com as cidades e os espaços rurais pertencentes a sua área de influência, favoreceram a existência de novas dinâmicas socioespaciais no espaço intraurbano e a consolidação de novas centralidades. Ao mesmo tempo em que o centro tradicional da cidade apresentou notáveis alterações em suas formas e funções, e por decorrência disso, em suas centralidades, os espaços de “auto-segregação” se estruturam para dar conta das novas necessidades de segmentos da população por segurança, conforto e modernidades. Em uma cidade média estes espaços “auto-segregados” para funções de moradia, consumo e entretenimento, por vezes, refletem a maior individualidade de seus moradores, evidenciada nos *shopping centers*, clubes de campo e condomínios fechados (SCHIMIDT, 2012).

Nas áreas centrais das cidades médias, se observam a interação entre as atividades pertencentes aos circuitos superior e inferior da economia, e tal situação favorece uma maior interação entre pessoas pertencentes a distintos extratos de rendimentos, que se dirigem para o centro com diversas finalidades. Por sua vez, as novas centralidades podem ocorrer de forma especializada, com maior densidade informacional, e constituída por práticas mais modernas, que depende de uma localização que priorize a acessibilidade a partir dos sistemas de transportes. Isto contribui efetivamente para a configuração de novas organizações socioespaciais no espaço urbano, e que refletem em sua área central (WHITACKER, 2007).

Em Pouso Alegre esta situação progressivamente vem se consolidando, e a região central, ao mesmo tempo em que congrega múltiplas práticas econômicas e socioculturais, que historicamente se alocaram nesta área da cidade, na atualidade já enfrenta certa concorrência com outros espaços, que, devido as suas funções, começam a constituir novas centralidades.

No mapa 27 é mostrada a localização dos espaços para práticas artístico-culturais na cidade de Pouso Alegre, que são representados pelo teatro municipal, as salas de cinema, as livrarias e sebos, a biblioteca, o conservatório estadual de música e o museu municipal Tuany Toledo. Há outros espaços, como os anfiteatros e bibliotecas presentes em instituições de ensino, mas que só são abertos ao público externo em eventos específicos, e devido a isto não foram considerados.

Mapa 27 – Espaços culturais na cidade de Pouso Alegre, em 2013.

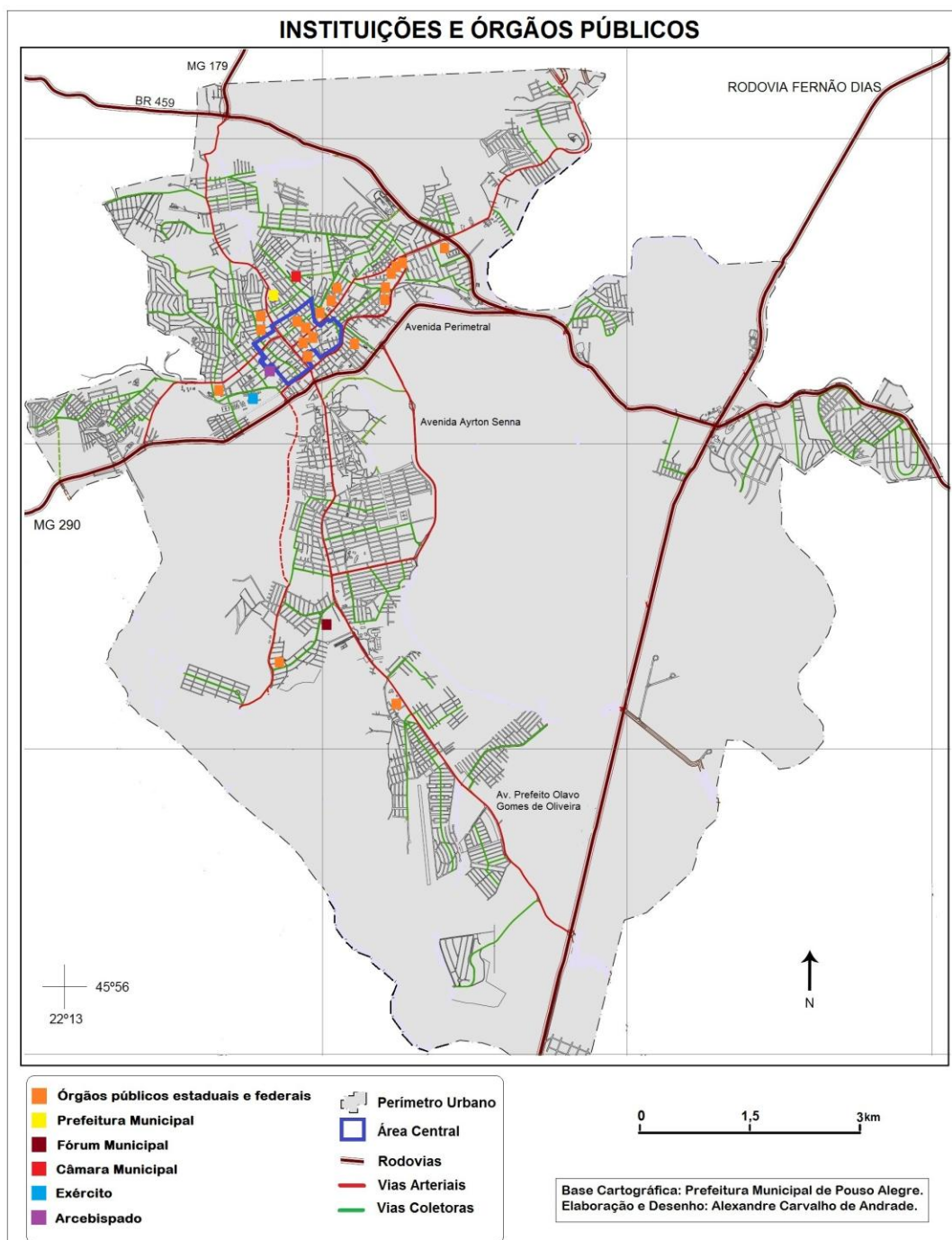


Fonte: Pesquisas de campo.

A disposição destes espaços culturais na cidade evidencia duas situações: primeiro que há locais que foram implantados em tempos pretéritos com a função que abriga atualmente, como é o caso do Teatro Municipal, ou que mudaram de funções, a exemplo do Conservatório Estadual de Música que ocupa a edificação do antigo colégio Santa Dorothéa. Segundo que, ao contrário destes locais, mantidos pelo poder público e alocados na região central, as salas de cinema, administradas pela iniciativa privada, se localizam nos *shopping centers*, em especial no Serra Sul, que abriga quatro das cinco salas existentes na cidade.

A apropriação dos espaços intraurbanos pelos órgãos públicos apresenta certa diferenciação da realizada pelas empresas privadas, e isto se reflete inclusive nos espaços para práticas artístico-culturais. Isto ocorre pelo fato dos empreendimentos privados se implantarem em áreas onde há a maior perspectiva da geração de lucros, enquanto os órgãos públicos priorizam a acessibilidade à população (mapa 28).

Mapa 28 – Instituições e órgãos públicos na cidade de Pouso Alegre, em 2013.



Fonte: Pesquisas de campo.

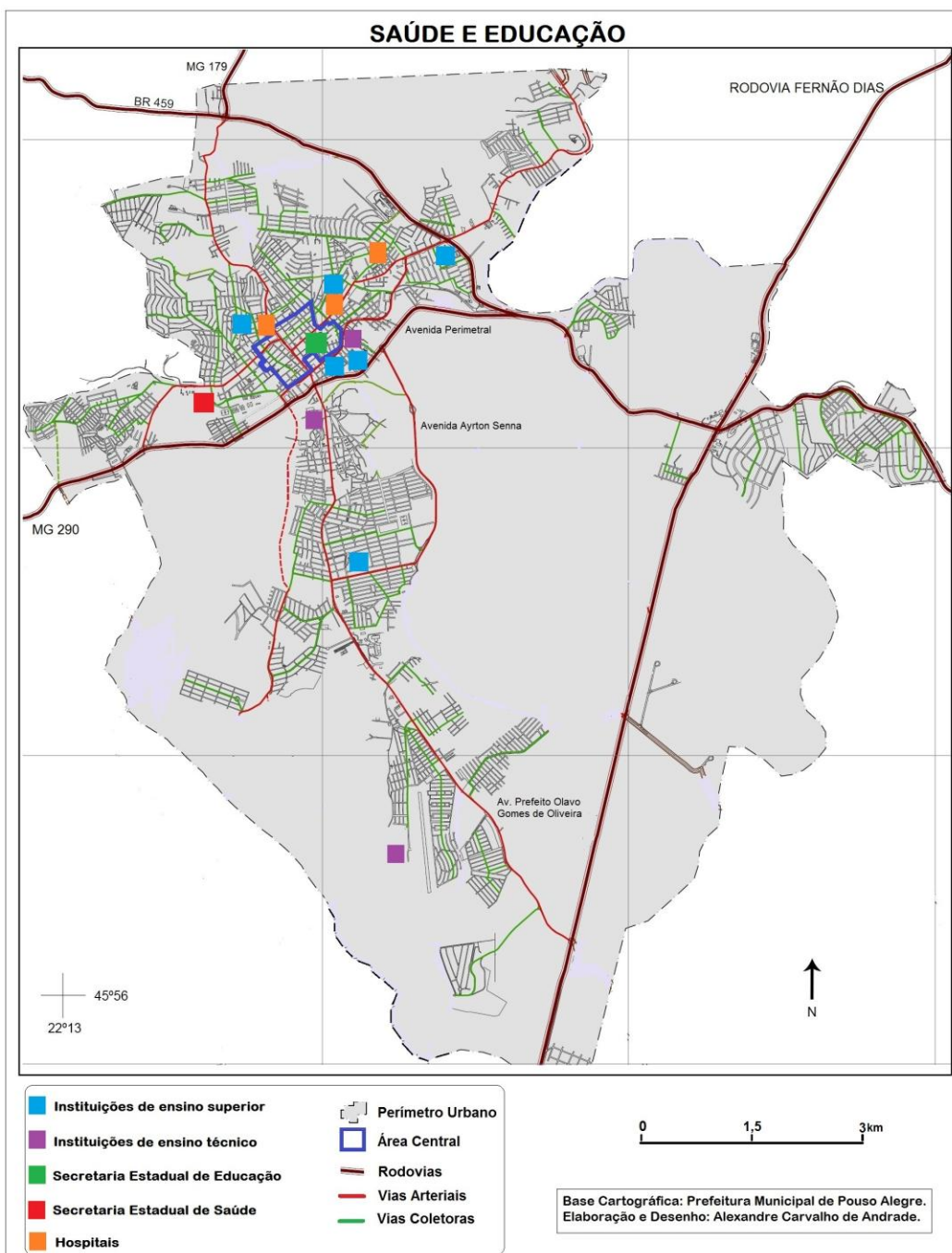
Os órgãos públicos estaduais e federais, que possuem escritórios em Pouso Alegre, estão localizados majoritariamente na área central e em espaços circunvizinhos. As exceções ocorrem com o Batalhão da Polícia Militar, na região sul, às margens da Avenida Prefeito Olavo Gomes de Oliveira, e o escritório da EPAMIG (Empresa de Pesquisa Agropecuária de Minas Gerais), alocado no campus Fátima da Universidade do Vale do Sapucaí, no cruzamento da Avenida Tuany Toledo com a BR-459. No primeiro caso, há a necessidade de maior espaço para abrigar as viaturas, e no segundo, como instituto de pesquisa, a localização não é um empecilho, já que as funções desempenhadas não dependem do acesso de um maior número de pessoas.

Como podem ser observadas no mapa 28, as sedes do poder executivo e legislativo ocupam áreas nas proximidades da região central, e, como mencionado anteriormente, em bairros de ocupação antiga, que se caracterizam pela expressiva declividade e por serem habitados por populações com rendimentos médios e baixos. No caso da prefeitura, se observa que a mudança de localização ocorreu pela necessidade de mais espaços para suas instalações, se comparada a antiga edificação da Praça João Pinheiro, que atualmente abriga algumas secretarias municipais, como a de planejamento urbano. Exemplo de descentralização ocorreu com o fórum municipal, que anteriormente estava implantado no centro da cidade, e se deslocou em 2011 para a região sul; a antiga edificação do fórum vem sendo adequada para abrigar a biblioteca municipal, enquanto a nova, no bairro Santa Rita, favorece a atração de novos usos do espaço para a sua circunvizinhança, fortalecendo os discursos do “novo centro”.

É pertinente destacar, também, os tempos em que foram implantadas estas instituições. O batalhão do Exército, e o palácio episcopal, por exemplo, ocupam espaços a oeste da área central desde o início do século XX, e mantém as mesmas localizações. Contudo, há considerável número de órgãos públicos a leste do centro, o que demonstra a correlação entre o período em que Pouso Alegre se consolidou como um centro regional com polarização sobre municípios circunvizinhos, a expansão da cidade para este setor neste mesmo tempo (após 1970), e a acessibilidade a partir de rodovias como a Fernão Dias, a BR-459 e a MG-179.

A disposição dos estabelecimentos de saúde (hospitais) e de educação em níveis técnico e superior, de certa forma também reproduz as espacializações dos órgãos públicos, como se pode observar no mapa 29. Neste caso, mais uma vez se faz presente a relação entre a acessibilidade, o período de implantação e o papel da cidade média no contexto de sua rede urbana.

Mapa 29 – Estabelecimentos de saúde e educação na cidade de Pouso Alegre, em 2013.

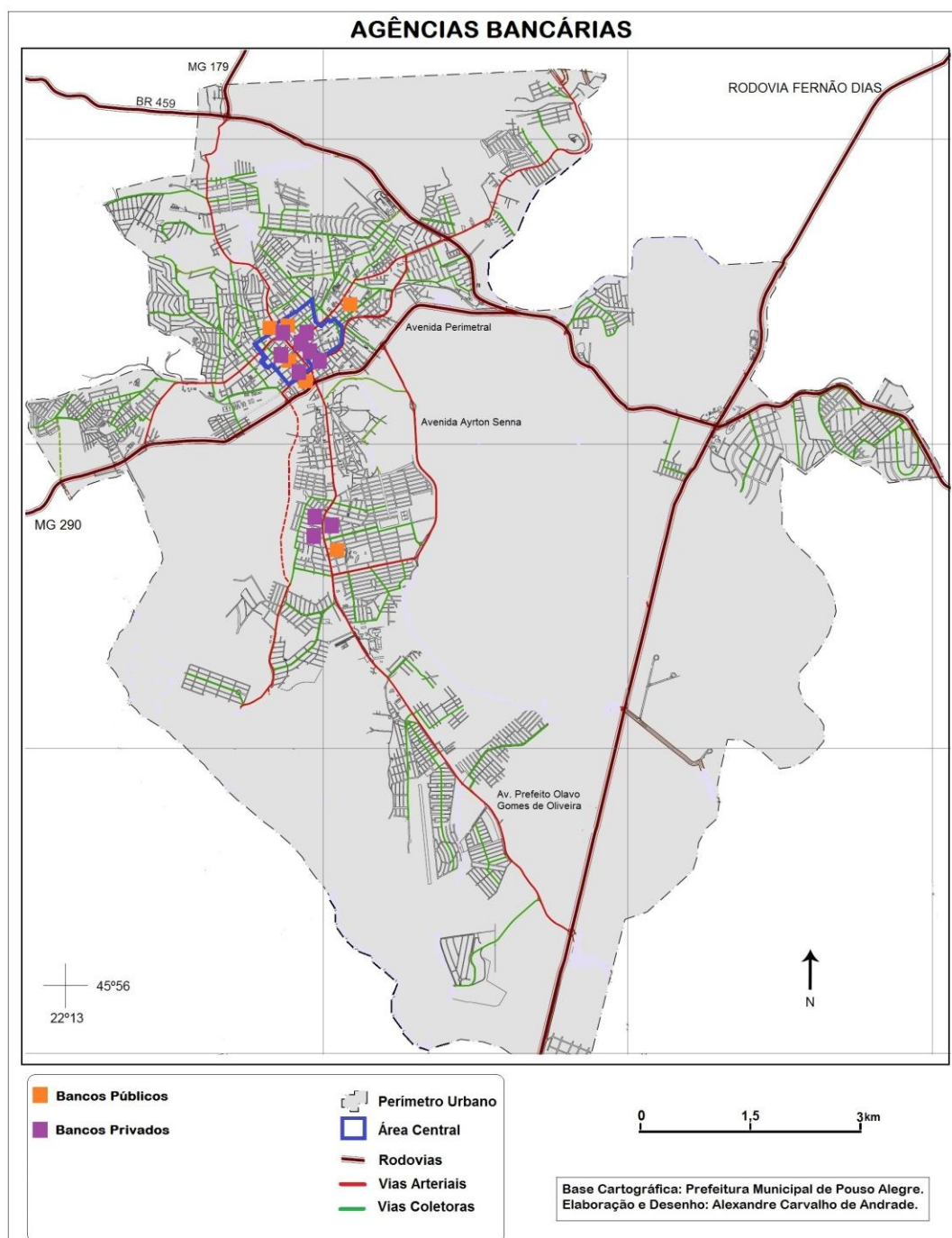


Fonte: Pesquisas de Campo.

O espaço circunvizinho ao centro tem papel importante na disposição espacial dos hospitais, e também das instituições de ensino superior. As exceções neste caso se dão pelo campus Fátima da Universidade do Vale do Sapucaí, localizado a leste da cidade, na confluência da Avenida Tuany Toledo com a BR-459, pela Faculdade Católica de Pouso Alegre, situada próxima aos bairros populosos e de classe média da região sul, e pelo recém-inaugurado campus do Instituto Federal do Sul de Minas, nas proximidades do aeroporto, também ao sul da cidade.

A espacialização dos órgãos públicos, dos hospitais e das instituições de ensino técnico e superior, ocorre com maior intensidade nos espaços circunvizinhos ao centro da cidade, em especial os localizados a leste. Mas, quando analisada a disposição das agências bancárias (mapa 30), a área central, e em especial a Avenida Doutor Lisboa e a Praça Senador José Bento, apresenta maior relevância. Isto evidencia a importância histórica dos centros das cidades para a concentração dos serviços financeiros (CORRÊA, 1997, SOUZA, 2011).

Mapa 30 – Agências bancárias na cidade de Pouso Alegre, em 2013.



Fonte: Pesquisas de Campo.

A Avenida Doutor Lisboa, e a Praça Senador José Bento, constituíram, no decorrer do processo histórico de formação da cidade de Pouso Alegre, áreas eminentemente valorizadas, e que receberam distintas intervenções do poder público para manter seus *status* de espaços privilegiados na área central. E, devido a isto, foram atraentes aos investidores privados, por meio dos bancos, estabelecimentos comerciais com produtos “refinados e modernos”, e, mais recentemente, pelas filiais de empresas do setor terciário, de capital externo ao município. Assim, historicamente houve a implantação de estabelecimentos voltados ao circuito superior da economia, como são as instituições financeiras, nestes locais da cidade (figura 66).

Figura 66 – Agências bancárias na Praça Senador José Bento e na Avenida Doutor Lisboa, em 2013.



Fonte: Arquivo pessoal do autor.

Apesar da maior concentração das agências bancárias na região central da cidade de Pouso Alegre, o crescimento populacional e as satisfatórias condições de rendimentos fizeram com que na região sul, às margens da Avenida Prefeito Olavo Gomes de Oliveira, se instalassem agências bancárias, que, juntamente com outros estabelecimentos comerciais e de prestações de serviços, vem colaborando para a consolidação de um “subcentro terciário” nesta porção espacial da cidade. Porém, é de se ressaltar que este é um fenômeno recente em Pouso Alegre, e se manifesta a partir do início do presente século.

A formação dos subcentros no interior de uma cidade tem relação direta com o uso do tempo no cotidiano, que, conforme definiu Lefebvre (1978), pode ser categorizado a partir de três condições: o tempo “obrigado”, representado pelo trabalho, o tempo “livre”, para o ócio, e o tempo “constrangido”, usado para os deslocamentos e as atividades burocráticas. Como progressivamente uma cidade vai se tornando mais fragmentada, as circulações pelos locais de moradia, trabalho, lazer, cultura, serviços e consumo, nos espaços intraurbanos, e mesmo pela rede urbana, são muitas vezes disciplinadas pelo uso do tempo, cada vez mais

racionalizado no cotidiano das cidades médias, e especialmente das metrópoles (HARVEY, 1989; SANTOS, 1996; CARLOS, 2011). Nesta conjuntura, os subcentros terciários permitem com que os moradores das circunvizinhanças resolvam suas necessidades em locais mais próximos às suas residências, evitando maior gasto de tempo e de dinheiro para se atingir o centro da cidade. E, se observado o espaço intraurbano de Pouso Alegre, a formação deste subcentro ocorre em uma importante via, que interliga o centro aos populosos bairros da região sul, mas, ao mesmo tempo, está nas proximidades dos bairros de classe média deste setor da cidade, o que favorece a acessibilidade através dos meios de transportes públicos e individuais para uma ampla população, e mesmo o acesso por pedestres residentes nas áreas circunvizinhas.

É de se ressaltar, contudo, que a constituição deste subcentro tem a função de prover produtos e serviços aos moradores das proximidades, sem, entretanto, apresentar maior centralidade aos habitantes de outros bairros da cidade, e ainda menos para os residentes em outros municípios da área de influência de Pouso Alegre. De acordo com Whitacker (2007), as regiões centrais das cidades médias funcionam, muitas vezes, como estruturadoras das articulações entre os diversos locais de um espaço urbano e regional. Em Pouso Alegre, a maior parte dos ônibus circulares se dirige para o “ponto final” da Avenida Duque de Caxias, que está situado próximo ao mercado municipal, o terminal rodoviário intermunicipal também se localiza nas cercanias da área central, e no caso dos meios de transportes particulares, é de se destacar o fato que importantes avenidas se direcionam para o centro da cidade.

Outra condição que é favorável a região central da cidade de Pouso Alegre é a maior diversidade do comércio, dos serviços e das distintas formas de entretenimento, alimentação, e práticas culturais. Isto permite que uma pessoa não residente na área, a ela se dirija para diversas atividades cotidianas, e que historicamente tiveram na região central o seu *locus* privilegiado. Assim, pensando pelo viés da hierarquia no interior do espaço urbano, o subcentro que se consolida na região sul da cidade tem um caráter eminentemente complementar, que é atrativo para os moradores do entorno, mas que não apresenta algo que não possa ser obtido na área central de Pouso Alegre.

No contexto das cidades médias brasileiras, as pesquisas desenvolvidas por Silva (2006b) sobre a paranaense Londrina, por França & Soares (2007) acerca da cidade mineira de Montes Claros, Holanda (2007) a respeito de Sobral (CE), Whitacker (2007) sobre São José do Rio Preto (SP), Pereira & Oliveira (2011) acerca da cearense Juazeiro do Norte, Demamann (2011) a respeito de Rondonópolis (MT), Trindade (2011) sobre as paraenses Marabá e Santarém, Miyazaki (2013) a respeito das paulistas Itu, Itapetininga, Assis,

Caraguatatuba e Birigui, dentre outras, evidenciaram que, apesar das significativas diferenças existentes entre estes locais, em primeiro momento as funções comerciais e de prestação de serviços se concentraram nas áreas centrais. Todavia, na medida em que estas cidades cresceram e passaram a apresentar maiores interações com espaços externos ao município, foram desenvolvidas novas centralidades, que se diferem pelas condições geográficas, socioculturais, econômicas, demográficas e das redes urbanas que estas cidades estão inseridas. Mas, uma característica comum a todas elas, é a importância dos eixos viários no acolhimento de estabelecimentos como concessionárias de veículos, hipermercados, *shopping centers*, dentre outros usos. E esta é uma realidade, também, na cidade de Pouso Alegre, em especial a partir do início deste século.

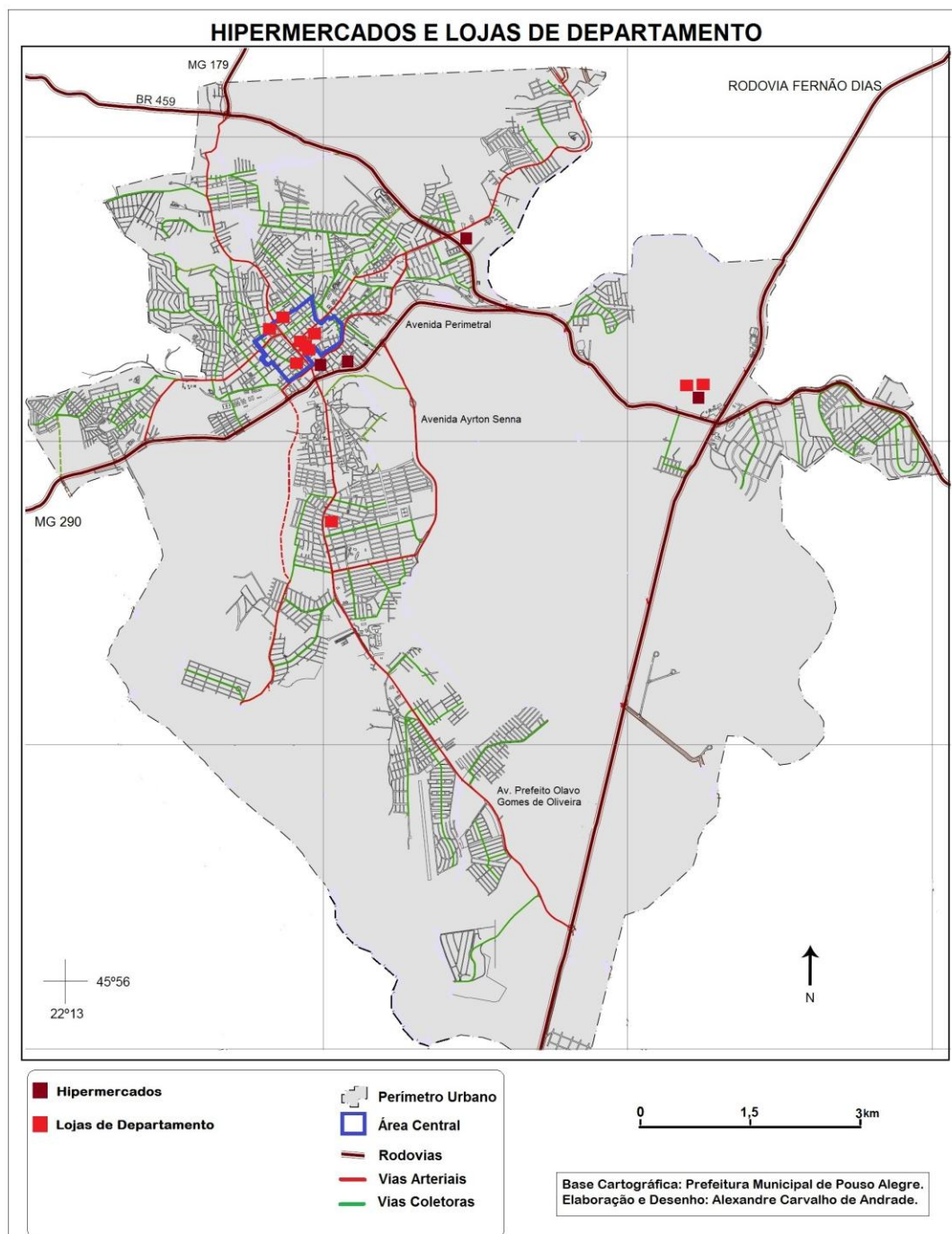
A descentralização é um processo socioespacial mais recente que a “centralização”, já que esta remonta aos mais antigos processos de formação das cidades (CORRÊA, 1997). Para o autor, a descentralização, seja ela espontânea ou planejada, está atrelada a fatores como o crescimento populacional, a expansão urbana e as novas dinâmicas de produção e consumo da sociedade. A motivação deste processo é reduzir a excessiva centralização em certos espaços de uma cidade, que, por vezes, causa deseconomias de aglomerações, devido:

- Ao aumento constante do valor da terra, impostos e alugueis, afetando certas atividades que perderam a capacidade de se manterem localizadas na área central;
- Congestionamento e alto custo do sistema de transportes e comunicações, que dificulta e onera as interações entre firmas;
- Dificuldade de obtenção de espaço para expansão;
- Restrições legais implicando na ausência de controle do espaço;
- Ausência ou perda de amenidades, afetando atividades e população de alto *status*. (CORRÊA, 1997, p. 125).

Estas causas de deseconomias, se, por um lado, colaboram para saída e/ou a não implantação de determinados empreendimentos na área central das cidades médias, e em especial nas metrópoles, por outro acabam sendo chamarizes para a atratividade de novos espaços, o que favorece a formação de novas centralidades. Um exemplo se dá com os *shopping centers*, que frequentemente desenvolvem suas propagandas enaltecendo as benesses de seu ambiente, como conforto, facilidade para estacionar, repertório variado de lojas e opções de entretenimento e alimentação, e tenta, mesmo que artificialmente, reproduzir os espaços de circulação e de encontros sociais das áreas centrais, como ocorrem com seus corredores e praças de alimentação (OLIVEIRA JÚNIOR, 2010; SHIMIDIT, 2012), que, de acordo com os incorporadores, representam um novo “conceito” de lugar para as compras e lazer, ou termos correlatos. A disposição do comércio varejista em Pouso Alegre começa a

seguir estas tendências, como é evidenciado pelos hipermercados e lojas de departamento (mapa 31).

Mapa 31 – Hipermercados e lojas de departamento na cidade de Pouso Alegre, em 2013.



Fonte: Pesquisas de Campo.

Na cidade de Pouso Alegre, as lojas de departamento, vinculadas às redes que atuam nos espaços regional, estadual e nacional, se localizavam apenas no centro até o final do ano de 2012. A Avenida Doutor Lisboa, as adjacências da Praça Senador José Bento e a Rua

Comendador José Garcia são os espaços apropriados por estes empreendimentos, que historicamente se constituem nas áreas de maior valorização para as práticas comerciais.

Com relação aos hipermercados, a cidade possuía apenas dois até o final de 2011, um situado na Avenida Vicente Simões, nas proximidades da área central, e outro às margens da BR-459, no cruzamento com a Avenida Tuany Toledo. Por apresentarem amplos espaços, e possuírem estacionamento próprio, este tipo de empreendimento privilegia áreas às margens de importantes vias, e por isto, raramente são alocados nas regiões centrais da cidade. De maior porte, o situado às margens da BR-459 (hipermercado Baronesa), conta com uma galeria de lojas, lanchonetes, agência de viagens e revistaria, e, como parte de suas estratégias de venda, está o serviço de entregas para comunidades rurais e cidades circunvizinhas, como Congonhal e Espírito Santo do Dourado.

As lojas de departamento, apesar de costumeiramente ocupar espaços mais amplos que a média dos estabelecimentos circunvizinhos, tem certa dependência das localizações em áreas com consideráveis circulações de pessoas, em regiões comerciais dinâmicas. Portanto, mesmo que seja alto o custo para a aquisição de certos espaços no interior de um centro urbano, esta situação é corriqueira nas cidades médias brasileiras, e também em Pouso Alegre. Em contrapartida, os hipermercados são empresas que no contexto urbano já são implantados “descentralizados”, e refletem certas causas que Corrêa (1997, p.126) evidenciou como atrativos de determinados espaços, e que favorecem o processo de descentralização em uma cidade:

- Terras não ocupadas, a baixo preço e impostos;
- Infraestrutura implantada;
- Facilidades de transportes;
- Qualidades atrativas do sítio, como topografia e drenagem;
- Amenidades físicas e sociais;
- Mercado mínimo capaz de suportar a localização de uma atividade descentralizada;

A descentralização destas atividades comerciais em Pouso Alegre teve início recentemente. Quanto às lojas de departamento, foi implantada, em 2013, a filial das “Lojas Cem”, no subcentro terciário que se consolida na região sul da cidade, na proximidade das referidas agências bancárias. Uma filial do hipermercado Bretas, pertencente a rede chilena Cerconsud, foi inaugurada em meados de 2012, na Avenida Perimetral, em um local de fácil acessibilidade aos moradores de considerável parcela da cidade, e mesmo de municípios vizinhos. E, em âmbito local, nestes dois exemplos se reproduz o que também ocorre em outras cidades médias brasileiras, as lojas de departamento priorizando espaços com

significativas centralidades e caracterizados pela diversidade de comércio e prestações de serviços, enquanto os hipermercados priorizam as vias mais movimentadas em um centro urbano, e que preferencialmente sejam acessíveis com facilidade por rodovias.

Mas, se até então estas empresas possuíam estratégias diferenciadas para a apropriação dos espaços intraurbanos em Pouso Alegre, com a implantação do *shopping center* Serra Sul, as lojas de departamento (Lojas Americanas e Magazine Luíza) e o hipermercado Bretas⁹⁹, não só optaram em se instalarem neste empreendimento, como ainda se apresentaram como “lojas âncora”, isto é, a presença destas serviriam, então, para alavancar a própria materialização do *shopping center*, na medida em que denota a credibilidade de grandes empresas na viabilização deste, e isto é um chamariz para novos investidores e clientes. É importante mencionar que estas empresas já atuavam no espaço urbano de Pouso Alegre, e a participação neste processo, desta forma, denota o próprio interesse delas em se firmarem nesta nova centralidade urbana.

A posição geográfica do *shopping center* Serra Sul, na BR-459, nas proximidades do entroncamento desta via com a Rodovia Fernão Dias, ilustra o que Whitacker (2007) evidenciou como espaço de valorização em uma cidade média que polariza seu entorno, pois, há a facilidade de acesso para os moradores do município, de localidades circunvizinhas, e das pessoas que estão em trânsito por estas referidas vias.

Na área central de Pouso Alegre já havia sido implantado um *shopping center* (P.A Shopping), no início da década de 90, porém seja por sua localização em um espaço com certa dificuldade de estacionamento, que não foi suprido pelo empreendimento, e mesmo a concorrência com espaços valorizados, como a Praça Senador José Bento, a Avenida Doutor Lisboa e adjacências, este empreendimento não prosperou como pretendido, e na atualidade se divide entre lojas, sala de cinema, lanchonete, e o uso para escritórios. No caso do Serra Sul, as campanhas publicitárias fazem questão de enaltecer a relação entre o mercado consumidor de um município em franco crescimento demográfico e econômico (Pouso Alegre), e de uma rede urbana composta por dezenas de cidades.

No Brasil as áreas periféricas se formaram a partir de ocupações pela classe de menor renda, e só posteriormente atraiu o interesse do mercado imobiliário, especialmente para a implantação de *shopping centers* ou de condomínios residenciais voltados às classes sociais de maior poder aquisitivo (MOURA, 2008). No espaço municipal de Pouso Alegre, esta situação também se manifestou, em especial na última década, pois anteriormente as

⁹⁹ As lojas “âncora” do *shopping center* Serra Sul são: Magazine Luiza, Lojas Americanas, Renner, Riachuelo, Marisa, e o hipermercado Bretas.

localizações mais distantes do centro eram apropriadas pelas atividades industriais, e por loteamentos populares, como os referidos São João, Jatobá, Morumbi e Cidade Jardim. Os motivos que favoreceram esta urbanização dispersa, e a formação de novas centralidades, são que:

Além da expansão de condomínios de primeira e segunda residência há que se considerar a expansão dispersa de centros de serviços, comércio, lazer e inclusive de condomínios industriais e parques industriais. Uma vez que as formas de urbanização extensiva carecem dos serviços e equipamentos característicos da cidade concentrada (comércio, instalações públicas, áreas de lazer, etc.), são implantadas, junto à grandes rodovias e vias de circulação rápida, amplas zonas multi ou monofuncionais de comércio, saúde, ensino ou lazer, entre outras, em que combinam *shopping centers*, centros de negócios, instalações educacionais, etc. Em áreas onde inexitem sistemas integrados de transportes rápidos de massa, ou onde esses sistemas são insuficientes ou deficitários, isso colabora para incentivar o uso do transporte privado. Em consequência desse aumento do uso dos veículos particulares tem-se além de um aumento da poluição ambiental, uma sobrecarga dos sistemas viários não apenas dessas áreas, mas também das cidades próximas, o que contribui para piorar a qualidade de vida dos usuários desses sistemas viários (LIMONAD, 2007, p. 39).

A implantação de *shopping centers*, ou a formação de subcentros terciários, planejados ou espontâneos, levam a consolidação de novas centralidades no interior de uma cidade, e mesmo de uma rede urbana (CORRÊA, 1997; LIMONAD, 2007; SPOSITO, 2008; SOUZA, 2011). Porém, há de se ressaltar, no caso de Pouso Alegre, as diferenças na hierarquia do espaço intraurbano, pois enquanto o *subcentro* terciário da região sul é voltado eminentemente para atender as necessidades dos moradores dos bairros circunvizinhos, sem entando concorrer diretamente com o centro da cidade, o *shopping center* Serra Sul possui estabelecimentos comerciais, de entretenimento e de alimentação que não são encontrados em outras partes da cidade, e nas localidades vizinhas. Assim, enquanto o subcentro tem uma função complementar, o *shopping center* pode vir a constituir uma ameaça a primazia da área central em uma cidade média, na medida que faz uso, em suas campanhas publicitárias, de termos como conforto, segurança e modernidades, em detrimento da “cidade real”, associada ao trânsito congestionado, a insegurança e mesmo a deterioração paisagística, sendo esta uma estratégia para associá-lo como um local de prazer, mas eminentemente voltado ao consumo de produtos, serviços, diversões e entretenimentos (OLIVEIRA JÚNIOR & MARTINS, 2008; SHIMIDT, 2012).

No transcorrer do século XX, progressivamente a qualidade visual da paisagem passou a ser considerada uma variável importante nas intervenções que são realizadas em um centro urbano, em especial porque as sociedades começaram a valorizar sua contribuição para o

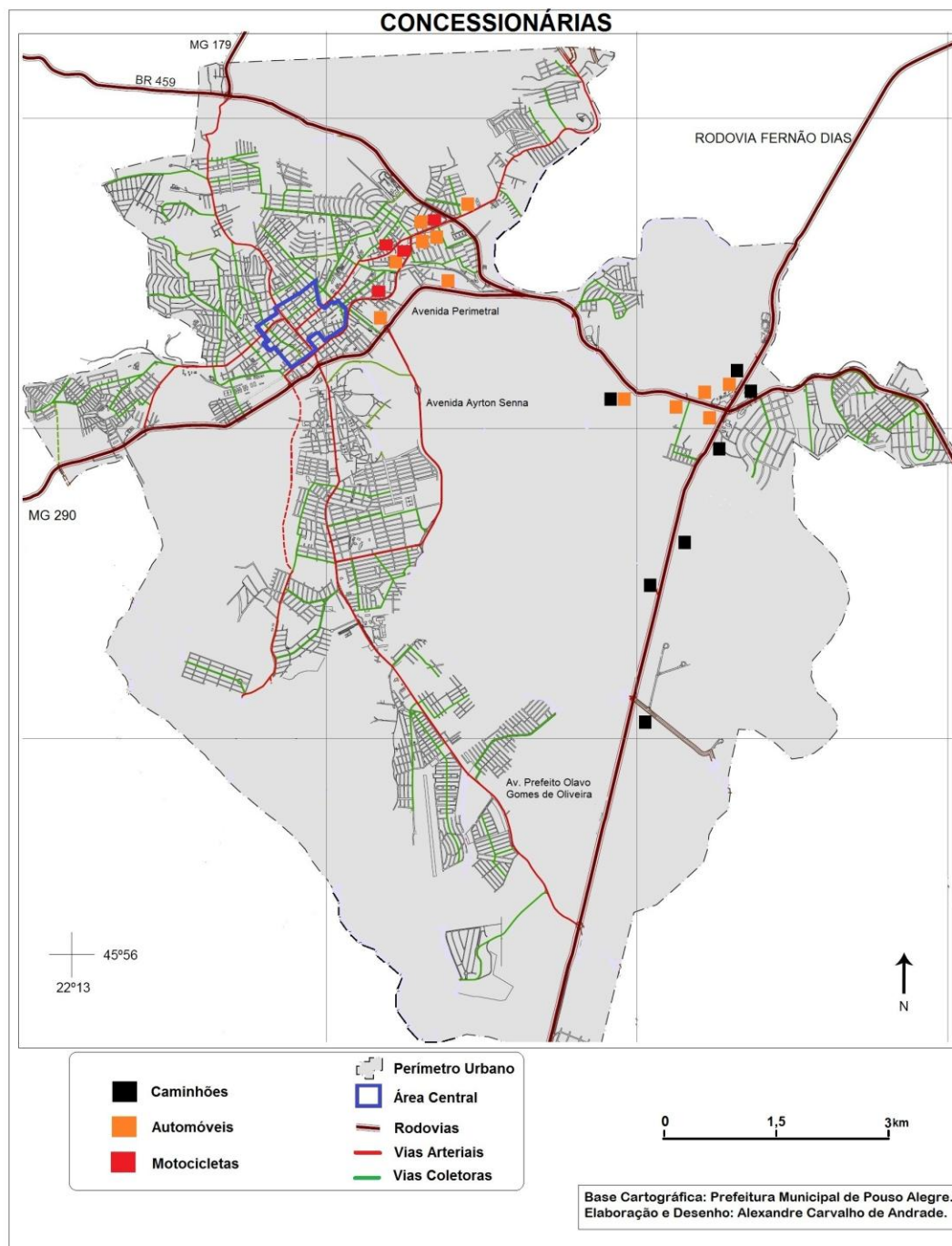
“bom viver” (ESPINO, 1999). Todavia, é necessário haver a conservação dos patrimônios histórico-culturais, a adequação dos equipamentos urbanos, o controle sobre as placas publicitárias, e a existência de espaços públicos convidativos para os encontros sociais e as práticas artísticas e culturais, além é claro da redução dos problemas socioambientais. A agradabilidade dos espaços, portanto, pode ser motivador para seus moradores e visitantes melhor vivenciarem as cidades, e assim, se interagirem com as pessoas e os lugares que a compõe (LYNCH, 1960; YÁZIGI, 2003; LEFEBVRE, 2006). Com a transferência do fórum, do centro para o bairro Santa Rita, e a implantação do *shopping center* Serra Sul, houve, por parte do poder público e de empresários ligados à ACIPA (Associação Comercial e Industrial de Pouso Alegre), o interesse na revitalização da área central da cidade, em especial da Avenida Doutor Lisboa e adjacências (ANEXO 10).

A motivação principal destas intervenções na cidade de Pouso Alegre, conforme reportagens veiculadas em jornais locais, é evitar a perda da atratividade da área central em relação a outros espaços da cidade, especialmente o *shopping center* Serra Sul. No mesmo período, primeiro semestre de 2013, também foi evidenciado o interesse em se realizar melhorias paisagísticas e estruturais na Avenida Tuany Toledo, onde existem restaurantes, choperias e um hotel “de luxo”, que, para fins mercadológicos, receberá o nome de “Via Gastronômica”.

No primeiro caso, o centro da cidade constitui, historicamente, um espaço de diversas práticas produtivas e socioculturais, e apresenta considerável valorização econômica; por sua vez, a Avenida Tuany Toledo tem a função de “entrada” da cidade, mas, contudo, em suas circunvizinhanças estão bairros com significativo valor mercantil dos imóveis, e habitados por moradores com alto poder aquisitivo, em especial o Fátima (mapa 13).

A Avenida Tuany Toledo vem se caracterizando por alocar estabelecimentos comerciais voltados a um público com maior aquisitivo, inclusive procedente de municípios vizinhos, como lojas de móveis e decoração, restaurantes, empório, hotel, e as concessionárias de veículos (mapa 32). Em termos de prestação de serviços, nesta via está o campus Fátima da Universidade do Vale do Sapucaí, que colabora para expressiva circulação de pedestres, ao contrário dos referidos estabelecimentos, que atraem eminentemente fluxos de pessoas em veículos particulares.

Mapa 32 – Concessionárias de veículos em Pouso Alegre, no ano de 2013.



Fonte: Pesquisas de Campo.

A disposição espacial do comércio de veículos apresenta expressiva diferenciação quanto ao tipo do produto, e também pela capacidade de atração de moradores da área de influência de Pouso Alegre. Todavia, mesmo com estas especificidades, os espaços a leste da região central, o que inclui os principais eixos rodoviários, é onde estão situadas todas as concessionárias.

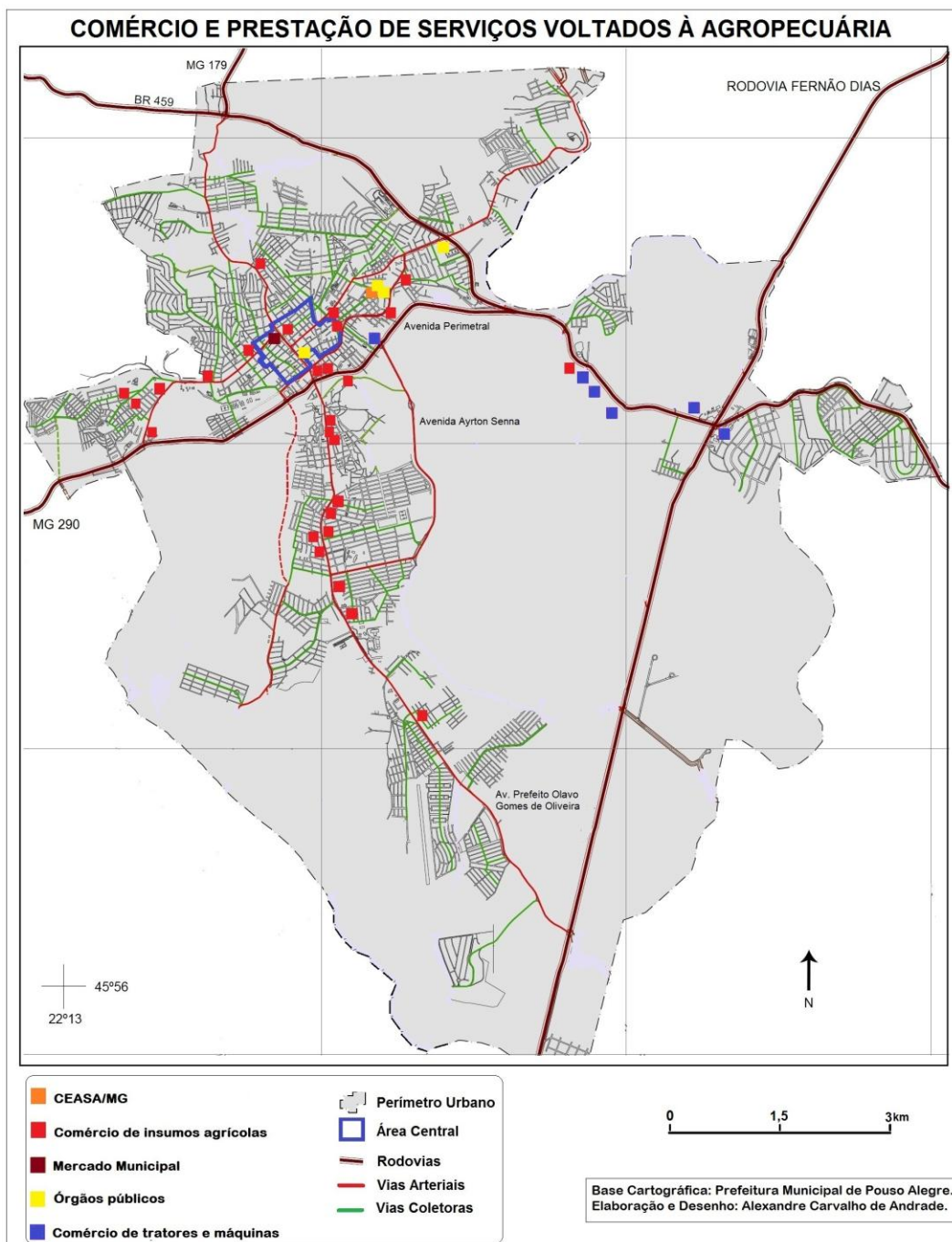
Com relação ao comércio de motocicletas, por ocuparem menor espaço físico e oferecerem produtos de menor valor financeiro, se comparados aos automóveis, utilitários, ônibus e caminhões, todas as concessionárias existentes em Pouso Alegre (Honda, Yamaha, Suzuki e Dafra) estão localizadas em vias que interligam a região central com os bairros mais valorizados, como a Avenida Vicente Simões, a Rua Comendador José Garcia e a Avenida Tuany Toledo. E, pelo fato de algumas destas marcas possuírem revendas em outras cidades da área de influência de Pouso Alegre, em especial a Honda, considerável parcela das vendas se dá para moradores do próprio município, que são complementados por residentes em outras localidades.

As concessionárias de automóveis e utilitários, que no município de Pouso Alegre são das marcas Volkswagen, Fiat, Ford, Chevrolet, Peugeot, Honda, Hyundai, Citroen, Mitsubishi, Effa, Nissan e Renault, possuem uma espacialização um tanto mais diversa se comparada aos dois outros segmentos. Neste caso, ocupam desde avenidas situadas em áreas valorizadas da cidade, como a Vicente Simões e a Tuany Toledo, o importante eixo de ligação entre os setores leste e oeste da cidade constituído pela Avenida Perimetral, mas também as rodovias como a BR-459 e a Fernão Dias. A atratividade para os moradores dos municípios da área de influência de Pouso Alegre, neste caso, é muito importante, em especial para os que a intensidade de influência é alta e mesmo “média alta”. Isto ocorre por duas razões: primeiro que, com exceção das marcas a mais tempo no mercado nacional, como Fiat, Ford, Chevrolet e Volkswagen, a oferta das demais só ocorre em Poços de Caldas, dentre os municípios destas posições na rede urbana de Pouso Alegre; além disso, para os residentes no entorno imediato, como Congonhal, Borda da Mata, Estiva, Cachoeira de Minas, o fato de não haver concessionárias nestes locais, faz com que os seus moradores tenham de recorrer ao comércio de Pouso Alegre para a aquisição e mesmo a manutenção destes veículos.

Por sua vez, as concessionárias de caminhões, que em Pouso Alegre se fazem presentes das marcas Iveco, Mercedes Benz, Effa, Scânia, Volvo, Volkswagen e Ford, estão localizadas às margens das rodovias BR-459, e especialmente da Fernão Dias. Neste caso, é válida a comparação com as concessionárias de automóveis, pois enquanto estas estão situadas em espaços situados próximos às regiões habitadas por moradores com maiores rendimentos, as de caminhões estão majoritariamente na rodovia Fernão Dias, estando assim eminentemente voltada aos consumidores de outros municípios, e aos de Pouso Alegre inseridos em segmentos como indústrias, transportadoras, atacadistas e distribuidores, que se localizam basicamente nas proximidades desta referida rodovia. Esta situação, também se

reproduz nos estabelecimentos comerciais especializados em tratores e máquinas agrícolas (mapa 33).

Mapa 33 – Comércio e serviços voltados à agropecuária em Pouso Alegre, no ano de 2013.



Fonte: Pesquisas de Campo.

Como se pode observar no mapa 33, o comércio de tratores e máquinas agrícolas, que em Pouso Alegre são disponibilizados das marcas Agrale, John Deere, Massey Ferguson, Nova Holanda, Valtra e Yanmar, se encontra às margens da BR-459, sendo a única exceção a situada na Avenida Perimetral (Agrale). Como se tratam de produtos com expressivo valor

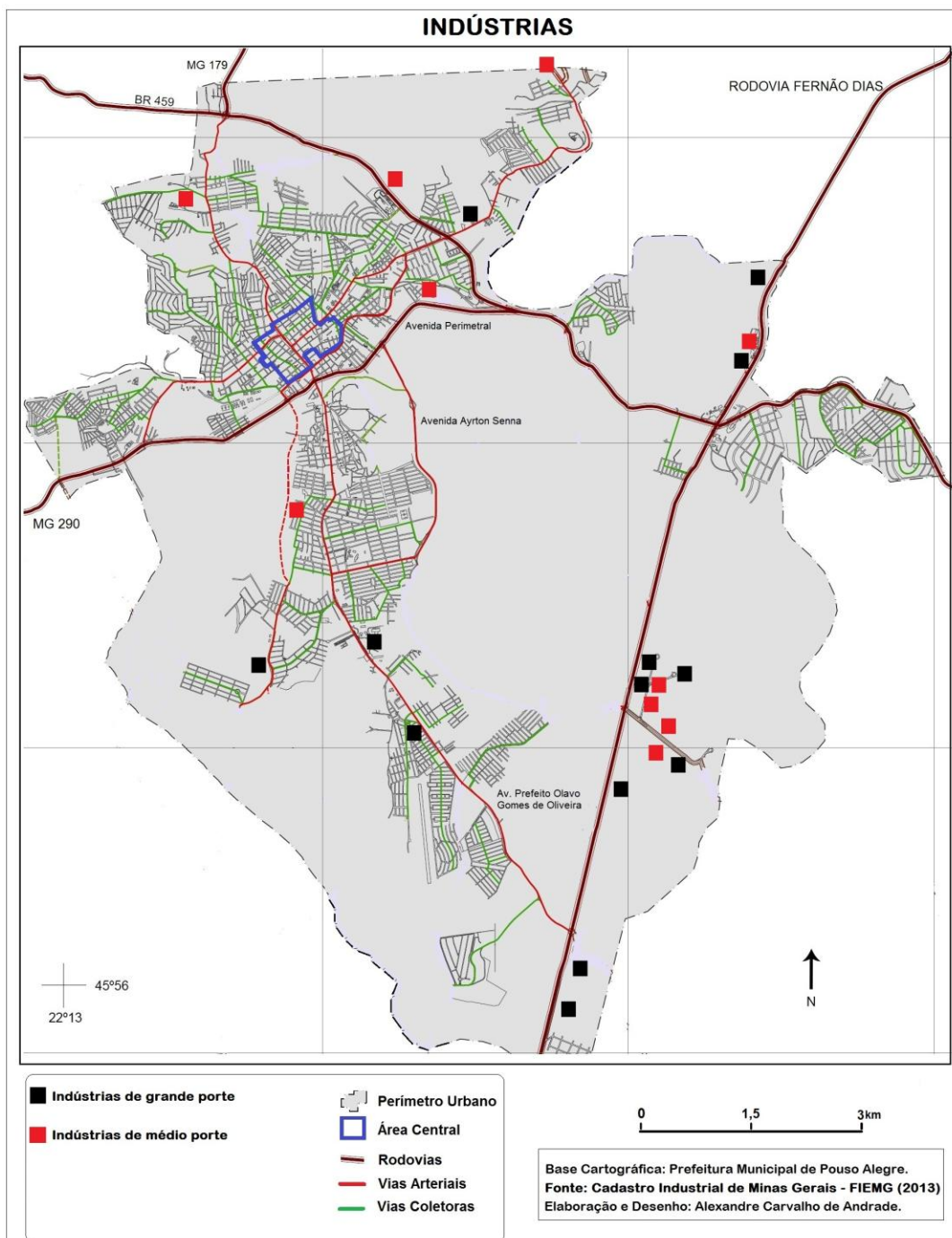
mercantil, e eminentemente voltado aos espaços rurais, a disposição espacial destas empresas favorece o acesso dos moradores do município de Pouso Alegre, mas também os residentes em outras localidades da sua área de influência.

No espaço regional, em especial entre os municípios em que Pouso Alegre tem uma intensidade de influência alta e média alta, há importantes produtores de morango, café, leite, milho, batata, dentre outros produtos. Para os envolvidos nestas atividades, a cidade de Pouso Alegre os atrai por motivos diversos, que incluem a comercialização da produção no Ceasa, no mercado municipal e nas feiras livres, a participação em eventos ligados ao setor, a visita em órgãos de pesquisa e assistência como Epamig e Emater, e para a aquisição de insumos, funções estas desempenhadas historicamente pelas cidades em relação aos espaços rurais (WILLIANS, 2011). Nesta conjuntura, a disposição das empresas comerciais especializadas em tratores e em máquinas agrícolas, às margens de importantes vias de ligação entre Pouso Alegre e as cidades e zonas rurais circunvizinhas, favorece a acessibilidade de um maior número de clientes, em um setor onde a seletividade é consideravelmente alta, na medida em que os produtos apresentam elevado valor mercantil.

Mas, quando analisada a disposição espacial das lojas de insumos agrícolas, neste caso rações, defensivos, remédios para animais, lonas para estufas, roçadeiras, ferramentas, dentre outros produtos, há uma significativa dispersão pelo espaço intraurbano. Assim, como se pode perceber pelo mapa, neste caso as rodovias possuem papel secundário na localização destas empresas, sendo as vias que historicamente interligam a cidade com os bairros rurais municipais, as de maior relevância, como são os casos das Avenidas Prefeito Olavo Gomes de Oliveira (em direção ao sul) e Alferez Augusto Gomes Medela (em direção ao Oeste). As proximidades com o mercado municipal e com o Ceasa também são um tanto atrativas, porém em menor intensidade que nas mencionadas vias. No caso específico do mercado municipal, que em tempos anteriores constituía o principal espaço de interações entre os produtores rurais e os consumidores e comerciantes urbanos, sua posição central pode ter contribuído para a dispersão destes estabelecimentos, na medida em que a cidade cresceu, e o próprio local foi perdendo sua atratividade em comparação aos supermercados, sacolões, e outros empreendimentos que atuam no comércio de alimentos.

No período anterior a década de 70, as poucas indústrias existentes em Pouso Alegre estavam localizadas nas proximidades da linha férrea, como os laticínios Vigor e a metalúrgica Mariosa. Mas, tendo em vista que a industrialização no município ocorreu em um momento onde o transporte rodoviário apresentava maior relevância, a espacialização das unidades industriais reflete esta situação (mapa 34).

Mapa 34 – Unidades industriais em Pouso Alegre, no ano de 2013.



Fonte: Pesquisas de Campo.

A disposição das unidades industriais evidencia duas situações de considerável relevância na organização dos espaços urbanos e regionais. Primeiramente, é necessário levar em conta a importância dos eixos rodoviários para a difusão das indústrias pelo território brasileiro, em especial após a desconcentração industrial a partir da região metropolitana de São Paulo; neste caso, a Fernão Dias foi o local de implantação do distrito industrial de Pouso

Alegre, e às margens desta estão instaladas grandes empresas, como Usiminas Automotiva, Yoki, Silver/Tigre, Sumidense e Locomotiva.

Em segundo lugar, é importante ser mencionada a existência do zoneamento urbano municipal, em que são restritas as atividades de unidades industriais em amplos setores da cidade. Esta condição reflete o que Corrêa (1997) elucidou como motivadora para a descentralização de um centro urbano, já que a implantação de uma indústria, e ainda mais de um distrito industrial, contribui para a formação de bairros populares em suas circunvizinhanças, e para a dotação de infraestruturas como as vias de transportes. Em Pouso Alegre, esta é a situação da Unilever, que, instalada em meados da década de 70 em uma área ainda rural, foi gradativamente tendo seu entorno urbanizado, inclusive induzido pelo poder público por meio dos conjuntos habitacionais e dos loteamentos populares. Também é importante mencionar que este processo, mesmo que mais disperso, favoreceu a recente implantação de bairros como Cidade Jardim (a leste), Morumbi e o Jatobá (a sul), com relativa proximidade com as unidades industriais localizadas às margens da rodovia Fernão Dias.

É de se considerar as relações espaciais destas empresas, que estão inseridas em redes de produção e distribuição em que as ordens partem de outros centros urbanos brasileiros e globais, mas que se inter-relacionam com o território local através dos deslocamentos de seus funcionários da moradia para a fábrica, da circulação das matérias-primas e dos produtos finais, e do próprio uso do espaço onde está instalada a unidade industrial. Como em diversos municípios brasileiros, dentre eles Pouso Alegre, houve incentivos públicos para a atração de indústrias, em que a doação dos terrenos constituiu prática frequente, e se pode considerar que o poder público concedeu áreas pouco valorizadas financeiramente no contexto intraurbano, mas que para as unidades industriais eram das mais favoráveis, porque facilitam suas relações com os espaços regionais e nacionais, e permitem as expansões de suas instalações.

Percebe-se, portanto, que quanto mais dependente de demandas e ordens externas, sejam elas da própria rede urbana, ou mesmo de regiões mais distantes do Brasil e do mundo, maior a probabilidade de uma empresa se implantar nas áreas periféricas de uma cidade, mas que são viabilizadas pelas presenças de eficientes sistemas de transportes (SPOSITO, 1998). Assim, no caso das concessionárias de automóveis e de caminhões, a localização às margens da BR-459 e da Fernão Dias é considerada como atraente por permitir a acessibilidade de clientes provenientes de Pouso Alegre, mas também de outros municípios de sua área de influência. Por sua vez, para as indústrias, a apropriação de espaços às margens das rodovias, em muitos casos em terras doadas pelo poder público, é interessante por facilitar o

deslocamento de insumos e da produção para outros mercados nacionais e globais. Já para os estabelecimentos comerciais como as lojas de departamento, para as agências bancárias, e para os espaços culturais, os locais com significativa circulação de pessoas, e que possuem fortes centralidades, são os mais valorizados, pois a concentração de múltiplos usos dos espaços nestes ambientes contribui para a maior atração de clientes potenciais, sejam eles do município ou de sua área de influência.

7.1 – O centro de Pouso Alegre e as novas centralidades

Com o processo de crescimento urbano, a cidade de Pouso Alegre progressivamente vai apresentando novas dinâmicas de uso e ocupação do solo, que refletem na contínua fragmentação de seu espaço, porém cada vez mais articulado através de avenidas e vias expressas, que incluem os trechos rodoviários que a circundam, em especial da BR-459, no trecho em direção a Fernão Dias (mapa 12).

No decorrer das últimas décadas, houve um processo de transferência de órgãos públicos, como a prefeitura, a câmara e o fórum para distintas áreas da cidade, sendo os dois primeiros implantados em locais relativamente próximos da região central, e o último na região sul da cidade de Pouso Alegre (mapa 28). Neste ano de 2013, foi inaugurado o *shopping center* Serra Sul, com mais de uma centena de lojas, praça de alimentação e salas de cinema, às margens da rodovia BR-459, próxima ao cruzamento desta com a Fernão Dias; além deste referido estabelecimento, progressivamente está se desenvolvendo o “subcentro” terciário na região sul da cidade.

Estas dinâmicas socioespaciais, que de acordo com Souza (2011) são recorrentes em outras cidades médias e ainda mais significativas nas metrópoles, podem contribuir para reduzir a importância da área central de Pouso Alegre, tanto para as funções econômicas e políticas, como para as práticas recreativas e socioculturais. Segundo Corrêa (1997), as áreas centrais de algumas cidades brasileiras passam por um processo de desvalorização, e com a criação de “novos bairros acessíveis, amenos e verdes” a elite financeira migra para estas novas espacialidades, e o centro passa a abrigar os moradores de baixa renda, que se beneficiam da acessibilidade desta porção da cidade. Esta substituição da população “nobre” pela pobre tem a denominação de “invasão” e a futura requalificação desta área, através de políticas públicas e investimentos privados, que reatrai a população de alta renda é elucidada

como “sucessão”, e, com isso, “o processo de invasão-sucessão reside no caráter mutável do conteúdo social das áreas residenciais que constituem uma cidade” (CORRÊA, 1997, p. 136).

Mesmo sendo uma tendência recente no município, Pouso Alegre hoje já se estrutura como uma cidade com diversas centralidades, pois diversos locais, dispersos pelo espaço urbano, atraem pessoas de todo o município e de sua área de influência. Percebe-se, também, a ação mercadológica promovida pelos agentes imobiliários, e por vezes evidenciada na mídia local, da formação de novas centralidades na cidade, em especial do *shopping center* Serra Sul, e da região sul, associada como “novo centro” após a inauguração do fórum.

Porém, é de se ressaltar que estes discursos de novas centralidades, propagados pelos agentes imobiliários, estão frequentemente atrelados ao desenvolvimento de bairros residenciais unifamiliares, principalmente os condomínios fechados, ou do *shopping center*, o que contradiz com as feições das áreas centrais, marcadas pela multifuncionalidades. Isto ilustra o que Sposito (1998) ressaltou como o divórcio entre as áreas residenciais e as funções terciárias nas cidades médias contemporâneas:

A tendência apontada de um crescimento urbano centrífugo, expresso pelas novas localizações da função residencial associadas ao processo de instalação de novos equipamentos comerciais e de serviços, na periferia ou mesmo fora das cidades, revela uma associação que poderia ser explicada como uma solução frente ao nível de isolamento e monofuncionalidade que marca essas áreas da cidade. A ideia de que as duas lógicas levam à periferização do tecido urbano poderia pressupor uma solução para o aumento das necessidades de deslocamentos no interior da cidade, face à sua tendência de maior especialização interna das funções.

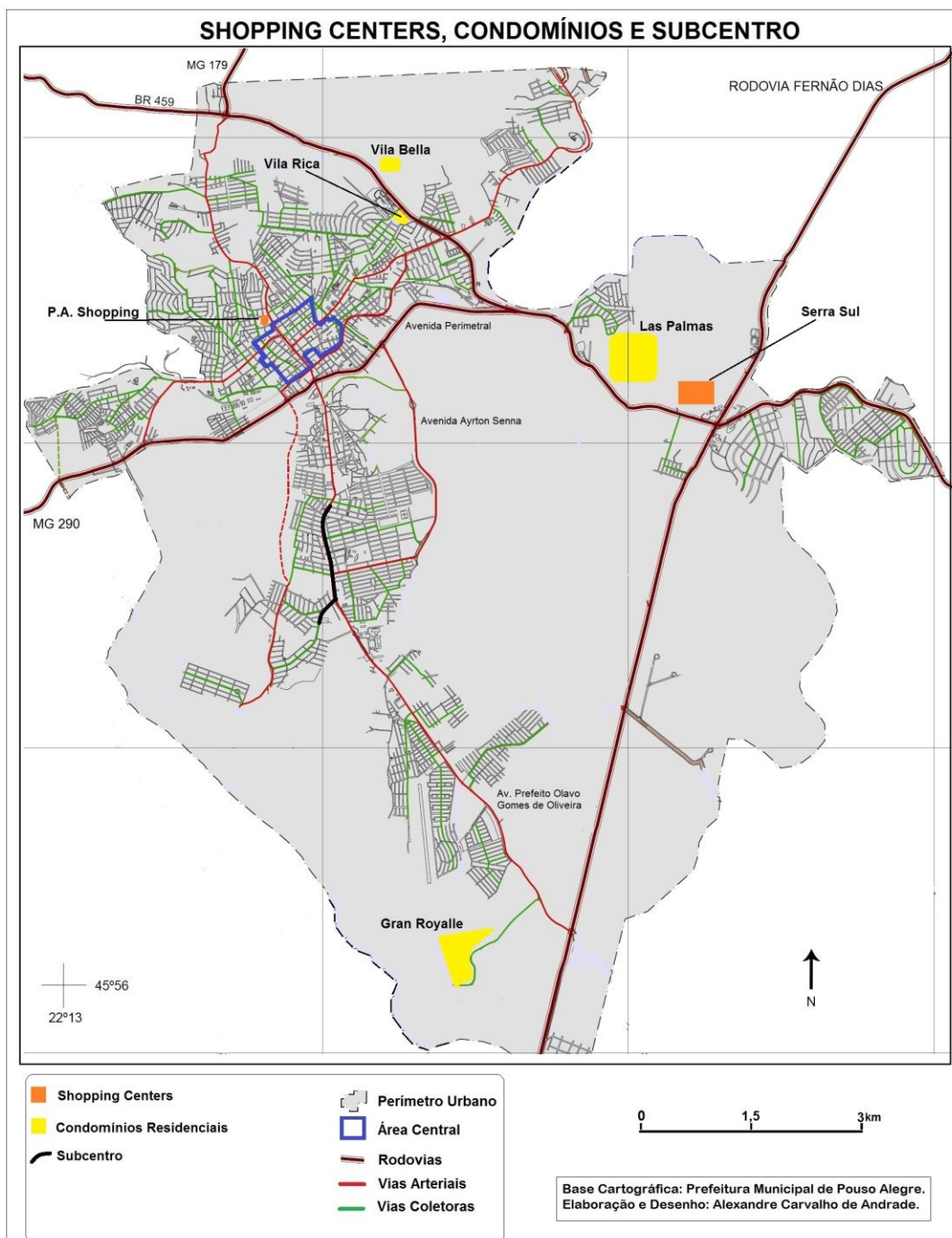
Há, no entanto, com maior ou menor intensidade, uma espécie de divórcio entre as atividades terciárias e a função residencial, produzido segundo essas lógicas, por duas razões.

Em primeiro lugar, a satisfação dessas funções, segundo essas novas modalidades, exige grandes extensões territoriais, quer pelo nível de concentração necessário à produção de novas centralidades, quer pela escala da comercialização de bens e serviços produzida pela concentração econômica desse setor, quer pela monumentalidade, intencional ou não, que se produziu por meio das novas áreas residenciais monofuncionais.

Em segundo lugar, porque a mudança da escala do pedestre para a escala do automóvel, que permitiu o fim da centralidade única, não significa, necessariamente, o acesso de toda a sociedade a essas novas áreas urbanas, a esses novos nós da centralidade intraurbana. (SPOSITO, 1998, p 31)

Estas dinâmicas favorecem a consolidação de novas centralidades, e por consequência, uma contínua mudança na estrutura interna das cidades médias. No mapa 35 é demonstrada a disposição dos *shopping centers* e dos condomínios residenciais fechados no espaço urbano de Pouso Alegre.

Mapa 35 – Condomínios residenciais, *shopping centers* e o subcentro da região sul.



Fonte: Pesquisas de Campo.

O setor leste da área urbana de Pouso Alegre é onde estão assentados os bairros residenciais ocupados por populações com maior poder aquisitivo, como Fátima e Altaville (mapas 13 e 14). Foi nesta direção, em especial no eixo da BR-459, que foram, e estão sendo implantados¹⁰⁰, a maior parte dos condomínios fechados e o *shopping center* Serra Sul (mapa

¹⁰⁰ O Vila Rica e o Las Palmas se encontram em implantação, porém com lotes já comercializados.

35). A exceção é o “Gran Royale”, situado no extremo sul da cidade, próximo a Fernão Dias. As figuras 67 e 68 ilustram algumas características destes locais em Pouso Alegre.

Figura 67 – Espaços para práticas recreativas e desportivas do Condomínio Residencial “Gran Royale”, em 2013.



Fonte: Site institucional.

Figura 68 – *Shopping Center Serra Sul*, próximo ao entroncamento da BR-459 com a Fernão Dias, em 2013.



Fonte: Site institucional.

A existência de vias expressas, que permitem fácil acesso por veículos a pontos valorizados da cidade, que se caracterizam pela presença de modernidades, é incentivadora para a implantação de condomínios fechados em determinados setores dos espaços urbanos e periurbanos nas cidades médias (SPOSITO, 2006a). No caso de Pouso Alegre, nas áreas a

leste da cidade, em especial nas avenidas Tuany Toledo, Vicente Simões e Policarpo Campos Gonçalves, se encontram, por exemplo, os estabelecimentos voltados a um público de maior poder aquisitivo, como restaurantes e choperias, lojas de decoração, concessionárias de veículos, colégios particulares, clínicas de estética, dentre outros. E, com a inauguração do *shopping center* Serra Sul, que congrega locais de consumo, mas também de alimentação e de entretenimento, este setor da cidade, que inclui as áreas que margeiam a BR-459, se tornou ainda mais valorizado para as funções residenciais, que incluem os condomínios residenciais.

Nesta conjuntura, apesar das dinâmicas socioespaciais recentes, a área central de Pouso Alegre, nos dias atuais, apresenta notória importância para a vivência dos moradores da cidade e da região, e, isto se deve ao seu caráter multifuncional, na medida em que existem escolas, templos religiosos, espaços culturais, residências, estabelecimentos comerciais, hospitais, mercado municipal, *shopping center*, dentre outros. Localizado próximo a estação rodoviária, e atendido por linhas de ônibus provenientes de todo o município, o centro da cidade possui estabelecimentos e espaços públicos que atraem pessoas de toda a cidade, dos bairros rurais e de municipalidades vizinhas. A sua desvalorização poderá promover considerável prejuízo aos seus usuários, pois historicamente constitui um espaço de múltiplas funções econômicas e socioculturais.

Lynch (1960), Galeano (1980), Tuan (1980), Rama (1985), Andrade (1986), Harvey (1989), Holanda (1995), Matta (1997), Le Goff (1998), Goodey (2002), Yáziqi (2003), Oliveira (2008), Willians (2011), dentre outros autores, atestaram a importância das construções monumentais, das vias imponentes, dos amplos espaços ajardinados e dos templos suntuosos como forma de demonstração de poder e de dominação nos mais diversos tempos históricos. Com seus símbolos próprios, e motivações específicas, estas construções perfazem uma forma de discurso que pode vir a promover sensações diversas em cada indivíduo ou grupo, por representarem riqueza material, poder governamental ou eclesiástico. No caso de Pouso Alegre, distintas edificações com finalidades religiosas, políticas e de práticas socioculturais foram erguidas, em especial no início do século XX, e estas se encontram majoritariamente na área central. Porém, é válido lembrar que os espaços se transformam e passam a ter novas funções e significações, e isto altera seu valor econômico e simbólico junto a uma dada sociedade.

Com relevante importância histórica para as práticas culturais, comerciais e de prestação de serviços, a área central apresentou consideráveis mudanças em suas formas e funções no decorrer de seu processo de ocupação, que a tornou um espaço com importância econômica e simbólica aos moradores de Pouso Alegre e dos municípios de sua rede urbana,

em especial os que a intensidade de influência é alta. Assim, houve significativa verticalização para as funções residenciais, já que os estabelecimentos comerciais e de prestações de serviços se apropriaram de espaços anteriormente usados para a moradia. Com o crescimento da cidade, e o maior dinamismo da sua economia, progressivamente as construções meramente funcionais, e sem maior zelo estético, substituíram as edificações antigas, refletindo a estandardização e a “mediocridade arquitetônica”, descrita por Yázigi (2003) como corriqueiras nas mais distintas cidades brasileiras.

Em Pouso Alegre, no período de formação da cidade até as primeiras décadas do século XX, o espaço urbano local contemplava, em grande parcela, o que hoje é considerado, pelos moradores, e pelo zoneamento urbano municipal, como “área central” (figura 10). Este ambiente, devido as suas relevâncias econômicas, paisagísticas e socio-históricas, recebeu sucessivas intervenções do poder público, com distintas motivações, como a melhor circulação de veículos, a modernização e a valorização paisagística, além da conservação dos patrimônios construídos. Contudo, estas intervenções não foram destinadas à toda população, pois sempre houve protestos¹⁰¹ contra a apropriação dos espaços do centro da cidade pelos viventes de rua e pelos camelôs, sendo estes frequentemente associados como prejudiciais para a paisagem e mesmo para as condições higiênicas das áreas que permaneciam/permanecem (BARBOSA, 2012).

Lefebvre (2006) defende a necessidade de tornar as ruas e espaços públicos como locais para as mais distintas práticas sociais e culturais. Para tanto, há a necessidade de se conservar os patrimônios construídos e de se valorizar os espaços públicos, mas, especialmente, que estes possam vir a permitir seu uso de forma democrática e que sejam acessíveis para todas as classes sociais. Em Pouso Alegre, as edificações preteritamente construídas, em especial as do final do século XIX e início do século XX e que apresentam maiores valores histórico-culturais, são tombados como “patrimônios municipais”¹⁰² (decreto municipal nº 2349, de abril de 1999), mesmo que na atualidade não apresentem a mesma função para a qual foram construídas, como são exemplos o antigo Colégio Santa Dorothea,

¹⁰¹ As pesquisas de Barbosa (2012), que tiveram como fontes os discursos públicos e privados veiculados em jornais impressos do município no período entre 1920 e 2010, evidenciaram esta situação por meio dos discursos de representantes do poder público, comerciantes, moradores, dentre outros.

¹⁰² Constituem patrimônios tombados pelo “decreto municipal nº 2349, de abril de 1999”, na área central de Pouso Alegre, e registrados no IEPHA (Instituto Estadual do Patrimônio Histórico e Artístico de Minas Gerais), o palácio episcopal, o clube literário e recreativo, a edificação do antigo fórum, o obelisco de Nossa Senhora da Conceição, a fonte luminosa, a escola estadual Monsenhor José Paulino, o conservatório estadual de música, o teatro municipal, e a antiga estação ferroviária. São patrimônios municipais, sem registro no IEPHA, a catedral, o santuário do Imaculado Coração de Maria, a capela de Santa Dorothea, e a catedral de Santa Therezinha (Fonte: Prefeitura Municipal de Pouso Alegre, 2013).

onde atualmente funciona o Conservatório Estadual de Música, e o prédio que abrigava o fórum, que está sendo estruturado para abrigar a biblioteca municipal. Estes referidos locais, se somados ao Teatro Municipal, constituem importantes espaços para práticas socioculturais na área central de Pouso Alegre (mapa 27).

Coatuando com o processo de crescimento populacional que incidiu no município e com as transformações econômicas e culturais que ocorreram em âmbito global, e que interferem nos modos de vida local, a área central de Pouso Alegre, na atualidade, constitui um espaço apropriado para as mais diversas funções. Com isto, se nos dias “úteis” há considerável circulação de pessoas para a produção e o consumo de serviços e mercadorias, nestes, mas também em outras ocasiões, existem distintos grupos que se apropriam de espaços da área central, para práticas socioculturais como cultos religiosos, apresentações musicais, venda de artesanatos, andar de *skate*, ou mesmo para encontros sociais.

Portanto, independente de haver notória preocupação do poder público e de agentes sociais, em especial ligados ao comércio, pela “valorização paisagística da área central”, o espaço retratado ainda apresenta importância para o viver urbano dos moradores de Pouso Alegre. É pertinente destacar, neste caso, que as centralidades não são constituídas apenas a partir de uma racionalidade econômica, mas sim, também, pelas relações socioculturais existentes entre os moradores e visitantes com os espaços de uma cidade (SERPA, 2011).

O uso dos espaços públicos para práticas artísticas e culturais, encontros sociais, festas e manifestações é um aspecto perceptível em determinados locais da cidade de Pouso Alegre, em especial os situados na área central, como as Praças João Pinheiro e Senador José Bento (figuras 69 e 70).

Figura 69 – Eventos na Praça João Pinheiro. 1 – Exposição e venda de cordéis na Festa Nordestina de 2011; 2 – Festival “Hip Hop Itinerante”, edição de 2012



Fontes: 1 - Acervo pessoal de Vameci do Cordel; 2 - Associação de Skate e Hip Hop de Pouso Alegre.

Figura 70 – Eventos na Praça Senador José Bento. 1 – Exposição “Sentimentos da Terra”, promovida por estudantes e professores do curso de História da UFMG, em 2013; 2 – Apresentação do grupo teatral “Galpão Cine Horto”, em 2010.



Fontes: 1 - Acervo pessoal de Marcos Matos. 2 – Prefeitura Municipal de Pouso Alegre.

Como se pode observar nas figuras 69 e 70, as principais praças da região central de Pouso Alegre, que no decorrer do processo de expansão urbana da cidade receberam diversas intervenções urbanísticas, no intuito de torná-las modernas e atraentes segundo as concepções das épocas que foram realizadas, atualmente constituem espaços utilizados para as práticas socioculturais dos moradores da cidade, e mesmo de localidades vizinhas. É interessante mencionar, neste caso, que uma cidade média, como Pouso Alegre, também exerce influência em sua rede urbana por sediar eventos artísticos e culturais que atraem pessoas de municípios vizinhos, como os elucidados na figura 71.

Figura 71 – Artistas internacionais em Pouso Alegre. 1 – Show de Paul Dianno, ex-vocalista da banda inglesa de *heavy metal* Iron Maiden, em 2010; 2 – Show da banca holandesa de rock progressivo Focus, em 2012.



Fontes: 1 - Acervo do Triumph of Metal; 2 - Acervo pessoal de Paulo Rafael Rodrigues).

Os eventos acima ilustrados denotam a existência em Pouso Alegre de movimentos eminentemente contraculturais, que refletem a maior diversidade de grupos sociais, com interesses variados, em seu espaço urbano, especialmente se comparada a décadas atrás, ou aos municípios circunvizinhos. Na fotografia 1 (figura 71), o show do ex-vocalista da banda Iron Maiden, Paul Dianno, atraiu moradores de diversos municípios do Sul de Minas, tanto pelo prestígio deste músico para os apreciadores do *heavy metal*, quanto, principalmente, pelo fato de ter sido a única apresentação na região. E, apesar das presenças de artistas internacionais serem “esporádicas”, há a realização de vários eventos ligados a este estilo musical na cidade¹⁰³, que conta, também, com o “Bar do Rock”, com relativa proximidade da Praça Senador José Bento, e o “República”, na Avenida Doutor Lisboa, que atraem frequentadores da cidade de Pouso Alegre, mas também de municípios vizinhos, onde não são corriqueiros bares e eventos com esta temática.

Esta considerável diversidade de práticas socioculturais em Pouso Alegre, é um tanto recente, e tem relação com as transformações econômicas, socioculturais e demográficas que incidiram no município após a década de 70. Mas, é importante ressaltar, também, que estas mudanças estão atreladas as influências dos meios de comunicações, que favorecem a difusão de valores e práticas globais para as mais distintas localidades e regiões (HALL, 2006).

As redes de computadores e os meios de comunicações permitem que pessoas residentes em variados locais compactuem dos mesmos gostos e interesses, porém, a concentração populacional em um determinado espaço permite a materialização de eventos e de locais voltados a distintos grupos sociais, colaborando para a formação de territórios que se instituem por intermédio das vontades individuais quanto a religião, práticas artísticas e culturais, opções sexuais, atividades produtivas, dentre outras. Esta situação denota o que Arantes Neto (2000) ilustrou acerca do centro de São Paulo e Haesbert (2011) sobre a região central do Rio de Janeiro, em que diversos grupos sociais se apropriam de porções específicas dos territórios destas metrópoles, constituindo espaços de diversidades, que refletem em sua organização territorial e em sua paisagem, mas também no cotidiano de seus usuários diários e sazonais. E, apesar das dinâmicas socioespaciais nestas metrópoles serem bem mais complexas que nas cidades médias, no caso específico de Pouso Alegre a região central da cidade já congrega certos hábitos e usos que não se manifestavam em períodos anteriores.

A diversidade de práticas socioculturais, e a materialização desta situação no espaço geográfico, contribuem para tornar o centro de uma cidade, e suas ruas, locais de encontros

¹⁰³ Triumph of Metal, Família Metal, Grito Rock, Sujeira Noise.

sociais, onde a espontaneidade das relações se faz presente. Isto colabora para a consolidação do cidadão “cosmopolita”, descrito por Sennett (2001) como livre para agir de acordo com as suas vontades e interesses, em um ambiente que permite uma maior individualidade, mas também um considerável campo de possibilidades e perspectivas por haver territórios de encontros de determinados grupos sociais e práticas econômicas. As cidades são os *locus*, por excelência, das realizações e traços mais marcantes da “sociedade complexa-moderna-contemporânea”, resultante da heterogeneidade e variedade de experiências e costumes, que contribuem para a “fragmentação e diferenciação de papéis e domínios que dão contorno particular à vida psicológica individual” (VELHO, 2013, p. 90).

As áreas centrais, em especial das grandes cidades, comportam, também, de acordo com Santos (1996), as “contrarracionalidades”, isto é, a estruturação de novas perspectivas de ganhos econômicos, em que a mobilidade no espaço e a criatividade individual permitem a ascensão social, que, evidentemente, não inclui a todos. Isto leva a existência de novas práticas econômicas, pelas camadas mais pobres da sociedade, que podem incluir atividades pertencentes ao circuito inferior da economia, como o comércio ambulante e os trabalhos temporários, mas, também, a contínua capacitação profissional e a realização de produtos e serviços que valorizam a criatividade, como nos setores da gastronomia e das práticas artísticas e culturais. Devido a estas circunstâncias, os centros das metrópoles e mesmo das cidades médias, como Pouso Alegre, constituem espaços de perspectivas, de esperança, seja para seus moradores ou para os migrantes; mas, apesar disso, para certos segmentos da sociedade, em especial com maior poder aquisitivo, esta diversidade de usos, e mesmo de classes sociais, é considerada como fator que deprecia um local, o que contribui para motivar a auto-segregação das funções de moradia, consumo e entretenimento.

Esta dualidade, atualmente, faz parte do cotidiano da cidade de Pouso Alegre, o que é perceptível em diálogos com moradores, e em redes sociais. São frequentes as menções enaltecidas sobre os progressos da economia local, do crescimento populacional e da diversificação dos hábitos cotidianos, mas, em contrapartida, são recorrentes as críticas a respeito do crescimento do comércio ambulante, da poluição visual e da deterioração paisagística da área central. E, como a implantação do *shopping center* Serra Sul foi bem recente, ainda não se pode prever com exatidão as alterações que virão a ocorrer na região central da cidade, em decorrência deste empreendimento. Por hora, em visitas em ambos os espaços, se percebe a presença de pessoas com maior poder aquisitivo rumando para o *shopping*, mas ainda não se presencia o abandono da área central pelos estabelecimentos

comerciais voltados a este público, algo que ocorreu em diversas cidades brasileiras, inclusive as médias.

Com o processo crescimento populacional e de expansão urbana, Pouso Alegre passou a apresentar consideráveis desigualdades socioespaciais, materializadas pelas presenças de condomínios fechados, em certos casos vizinhos a bairros habitados por populações com baixo poder aquisitivo, a exemplos do Gran Royale e do Las Palmas. Esta condição condiz com o que Sposito (2006a) elucidou sobre as periferias das cidades médias, em que a relação destas com as áreas centrais não se orienta apenas pelas distâncias espaciais, mas especialmente pelas distâncias sociais.

Em Pouso Alegre, como em outras cidades médias e especialmente nas metrópoles, a coexistência de diferentes estilos de vida e de visões do mundo, expressa a complexidade das sociedades urbanas na atualidade (VELHO, 2013). Tal situação se materializa no espaço das cidades, e evidência, na paisagem e no cotidiano, os interesses pessoais e as condições financeiras de seus agentes sociais.

Considerações Finais

Pouso Alegre possuía certa centralidade no século XIX, dentre outros fatores, por sua posição geográfica em relação aos caminhos que cruzavam a região sulmineira, a relevância política do senador José Bento, e pelo fato de ter sob sua administração uma ampla extensão territorial que compreendia povoados e espaços rurais que depois se emanciparam, constituindo novos municípios. A criação da diocese, em 1900, ratifica esta importância regional que Pouso Alegre possuía no século XIX. A cidade, neste momento, apresentou certos avanços na constituição de espaços públicos relevantes para sua paisagem e o viver urbano, que perduram até os dias atuais como locais com expressiva valorização, a exemplos, principalmente, da Avenida Doutor Lisboa e da Praça Senador José Bento.

Na última década do século XIX, com a implantação da Estrada de Ferro Sapucaí, Pouso Alegre passou a contar com um meio de transporte mais rápido para a sua interligação com outras cidades da região e do país. Todavia, este novo modal de transportes, a princípio, não colaborou para que Pouso Alegre continuasse com maior centralidade na rede urbana regional, pois a estação local era apenas uma “passagem” para os trens, e a partir da cidade não foram construídas novas linhas interligando-a com outras localidades do entorno, como ocorreu, por exemplo, em Itajubá. E de certa forma, isto refletia o pequeno dinamismo da economia municipal, e mesmo microrregional neste momento histórico.

O espaço urbano, nas primeiras décadas do século XX, recebeu consideráveis investimentos em novas edificações, principalmente com funções religiosas, como escolas, o palácio episcopal e templos. Os espaços públicos, em especial nas décadas de 30 e 40, receberam sucessivas intervenções, com a intenção de torná-los mais atraentes de acordo com as concepções de modernidades da época. Assim, se nos primeiros momentos de formação da cidade, o estilo arquitetônico “colonial português/brasileiro” foi o mais valorizado, na primeira metade do século XX, o estilo “europeu”, em certa medida uma herança da *Belle Epoque* que se reproduzia em outras cidades brasileiras e globais da época, foi a principal inspiração, seja para a construção das edificações e/ou para a estruturação dos espaços públicos. Em Pouso Alegre, a demolição da cadeia, para ações de “embelezamento” da Avenida Doutor Lisboa, comprova esta tendência vigente no período.

Pouso Alegre, até meados do século XX se encontrava em significativa estagnação econômica e demográfica. Pode-se perceber, que houve notório interesse do poder público municipal, pela adequação dos espaços públicos da região central da cidade, de acordo com as tendências mais modernas vigentes na época. Mas, entretanto, havia evidente domínio de

agentes sociais, como a Igreja católica, o Exército, as lideranças políticas e a elite local, nos acontecimentos da cidade na época, o que resultava em conflitos com certas práticas socioculturais que começavam a se manifestar entre os habitantes daquele período. Na década de 40, Pouso Alegre apresentou um baixo crescimento populacional, o que confirma sua estagnação econômica no período e a baixa atratividade para afluências migratórias externas, e mesmo as poucas oportunidades econômicas para reter os seus moradores.

Todavia, o início das obras de construção da rodovia Fernão Dias, nos primeiros anos da década de 50, começou a modificar este cenário. O otimismo da população local, conforme evidenciado em matérias jornalísticas do período, era evidente, e, em certa medida, mesmo com a reduzida centralidade de Pouso Alegre na rede urbana regional, começou haver um processo de diversificação de suas bases produtivas, em especial após a inauguração da Fernão Dias e de outras rodovias, como a BR-459 e a MG-290. O discurso da centralidade geográfica de Pouso Alegre, a partir deste momento, passou a ser usado, pelas administrações públicas municipais, e mesmo por outros agentes sociais, como motivador ao desenvolvimento local, neste momento associado à atração de indústrias e a gerações de empregos no setor secundário.

Nas primeiras décadas após a inauguração destas rodovias, a desconcentração industrial no Brasil, principalmente a partir da região metropolitana de São Paulo, e a existência de políticas municipais e estaduais para a atração de investimentos, foram fatores que colaboraram efetivamente para a instalação de unidades industriais em Pouso Alegre, assim como em outras cidades médias brasileiras. Esta situação foi determinante para a atração de migrantes nestes municípios, sejam eles provenientes dos espaços rurais circunvizinhos e de outras regiões do estado e do país. Foram justamente nestas décadas de setenta e de oitenta, que as cidades médias passaram a apresentar crescente importância para a economia brasileira, e, devido a isto, elas foram recorrentemente associadas, nos meios de comunicação, em políticas públicas, e mesmo em estudos acadêmicos, como locais onde era possível conciliar a ascensão socioeconômica, em um ambiente com melhor qualidade de vida, em especial se comparado às metrópoles.

No último quarto do século XX, Pouso Alegre teve o maior crescimento populacional dentre todas as cidades médias do Sul de Minas, e dos mais altos índices entre os centros urbanos mineiros e mesmo nacionais. Com a implantação de unidades industriais, e o desenvolvimento do setor comercial e de prestação de serviços, Pouso Alegre recebeu significativas afluências de migrantes, provenientes de seu espaço rural, de municípios vizinhos, e de outros municípios de Minas Gerais e do Brasil. Os discursos referentes ao

progresso e ao desenvolvimento local foram propagados pelos governantes, os meios de comunicações, e por empresários.

Em uma cidade em crescimento, as ações públicas locais, e por vezes estaduais e mesmo nacionais, se concentraram na construção de avenidas, necessárias para a maior circulação de veículos entre os espaços residenciais e de trabalho, na implantação de loteamentos e conjuntos habitacionais, imprescindíveis para abrigar esta crescente população, além de outros espaços inaugurados neste período, como terminal rodoviário, centro desportivo, escolas profissionalizantes, dentre outros. Termos como “a cidade que abraça o futuro” e “tigre sulmineiro”, faziam parte dos discursos referentes à Pouso Alegre, seja por meio do poder público, dos empresários, ou dos meios de comunicações. Neste momento, novos estabelecimentos comerciais e de prestação de serviços foram implantados na cidade, como é o caso, por exemplo, do P.A Shopping, no início da década de 90, e novas práticas socioculturais começaram a se tornar mais corriqueiras no espaço urbano local, como andar de *skate*, frequentar danceterias e bares com música “ao vivo”, e mesmo o consumo de novos produtos.

Todavia, este cenário de “progresso”, enaltecido pelo poder público, os empresários e os meios de comunicação, a respeito da cidade de Pouso Alegre, não era partilhado por todos os seus moradores. Nesta mesma época, do último quarto do século XX, houve considerável expansão urbana, que, devido a ausência de medidas mais efetivas de planejamento, e coatuando com as significativas desigualdades sociais, aspectos estes também perceptíveis em outras cidades médias brasileiras, se materializou uma notável fragmentação no espaço urbano de Pouso Alegre.

Assim, neste momento, na região central da cidade se presenciava a expansão das atividades comerciais e de prestações de serviços, o que levou a mudança de função, ou mesmo a demolição de antigas residências. Para este fim, a verticalização foi a opção para as populações com maiores rendimentos que optaram em residir neste espaço da cidade; também voltados aos moradores desta classe social, foram implantados bairros como o Fátima e o Altaville, formados por residências unifamiliares, e ligados a região central pela Avenida Vicente Simões. Para os segmentos de rendimentos intermediários, em sua maior parte compostos por empregados das indústrias, loteamentos populares foram construídos, em especial na região sul, a exemplos do São Carlos, Árvore Grande, São Carlos e Jardim Olímpico, mas também em outros setores da cidade. Porém, aos moradores marginalizados pelo “progresso” de Pouso Alegre, restaram residir em distantes bairros periféricos, como Cidade Jardim e São João, ou no geograficamente central, mas socialmente depreciado, São

Geraldo, onde foi evidente a ausência de planejamento no processo de expansão e adensamento urbano.

A existência de uma ampla rede de estradas que se intercrucza no território municipal, com destaque para a Fernão Dias e a BR-459, o crescimento populacional que incidiu na cidade no final do século XX, e o desenvolvimento e a expansão econômica, foram fatores que contribuíram efetivamente para o aumento da polarização de Pouso Alegre na rede urbana do Sul de Minas, e para o enaltecimento do discurso da “centralidade geográfica”. E isto refletiu, inclusive, para tornar mais frequentes os deslocamentos de moradores da sua área de influência, em especial dos municípios onde a intensidade da polarização é alta e mesmo média alta, que passaram a encontrar na capital regional, oportunidades para o consumo de mercadorias e de serviços, de práticas laborais, e de capacitação profissional que não encontrados em seu local de residência; por sua vez, esta situação motivou novos investimentos por parte de empresários locais, ou provenientes de outros centros nacionais e globais, nos mais diversos setores econômicos.

Como ocorre na realidade das mais diversas cidades médias brasileiras, Pouso Alegre passou a ser associada pelos moradores do entorno, como um local onde coexistem práticas mais modernas, voltadas ao consumo, ao entretenimento e a capacitação profissional. Isto contribuiu para reforçar a polaridade da cidade, conforme, inclusive, é perceptível em jornais da região, como da cidade de Itajubá, em que há a preocupação com o deslocamento de consumidores do comércio local, para o *shopping center* Serra Sul, durante a temporada de compras de fim de ano, e mesmo da existência de “excursões” de moradores de municípios do entorno, para *shows* de músicos de projeção nacional que acontecem em Pouso Alegre.

Esta inter-relação entre o processo histórico de crescimento urbano, que formatou uma cidade com significativa fragmentação, a existência de uma rede de vias expressas e rodovias duplicados no interior e no entorno da área urbana, que permite uma maior facilidade nos deslocamentos, e mesmo os novos valores da população por consumir, e mesmo residir em espaços de auto-segregação, fazem com que o *shopping center* Serra Sul represente uma nova centralidade no contexto de Pouso Alegre. Ao mesmo tempo, fatores como a transferência do fórum para a região Sul da cidade, e o adensamento de atividades comerciais e de serviços nesta área, fazem que seja crescente o discurso do “novo centro” para se referir a este setor do espaço urbano pousoalegrense.

Pode-se perceber, nitidamente, a associação de modernidade, progresso e organização espacial para estes locais da cidade, em especial pelos incorporadores imobiliários e empresários, em contraste com o centro original, recorrentemente descrito como “saturado”,

barulhento e mesmo como deteriorado. Tal situação motivou o interesse, por parte de comerciantes da região central da cidade, e do poder público, pela revitalização da área, com o intuito de evitar a sua desvalorização frente a estas novas dinâmicas socioespaciais. Todavia, mesmo com a recente consolidação destas novas centralidades, o centro de Pouso Alegre continua a apresentar uma expressiva multifuncionalidade, o que o faz ser atraente às pessoas com diversas motivações, como entretenimento, consumo, trabalho, cultos religiosos, práticas artístico-culturais, dentre outras.

Nesta conjuntura, em Pouso Alegre, no decorrer dos anos da presente década, se consolida um processo de multicentralidade, e tal quadro, por consequência, aumenta a circulação de veículos pelo sistema viário municipal, o que “obriga” novas ações por parte do poder público, que utiliza destes investimentos para enaltecer o progresso municipal, que é corroborado, pela implantação de indústrias, centros logísticos, do referido *shopping center* e do saldo positivo na geração de empregos e na arrecadação de impostos. É de se preocupar, entretanto, porque é bem mais evidente o interesse pela atração de investimentos, e mesmo do crescimento populacional, do que pelo planejamento da expansão urbana e pela ocupação de bairros já estabelecidos.

Os estudos referentes às cidades médias no Brasil apresentam crescente importância, tanto pela relevância destes locais para a estrutura urbana do país, quanto, especialmente, pela delimitação de novos objetos de análise para este grupo de cidades. No nosso caso, acreditamos que a vivência no município de Pouso Alegre em muito colaborou para a definição do objetivo desta pesquisa, e especialmente de seus procedimentos metodológicos, pois o circular pela cidade se transformou em “trabalhos de campo”, interagir com as pessoas e visualizar suas interações com os espaços constituiu uma “observação participante”, e as práticas cotidianas como ler jornais locais, visitar o museu municipal, e especialmente as atividades acadêmicas, nos possibilitaram obter novos conhecimentos e “fontes de pesquisas”. A interação destas investigações empíricas com outros procedimentos metodológicos permitiram evidenciar as transformações socioespaciais que ocorreram na cidade, e a ilustração destes processos por meio de mapas, fotografias, reportagens veiculadas na mídia, narrativas orais, e mesmo através de letra de música e charge.

Ademais, é válido mencionar a importância desta pesquisa para se compreender as transformações que se sucederam e coexistiram em Pouso Alegre, e que, de certa maneira, apresentam certas similaridades com outras cidades médias brasileiras, mas, também, as peculiaridades existentes em um dado espaço geográfico. Primeiramente, por se tratar de um município que, em especial a partir da década de 70, teve expressivo crescimento

populacional, em consequência das dinâmicas espaciais da economia e dos deslocamentos populacionais, que também incidiram em outras cidades médias do Brasil deste período. Mas, também, devido ao fato do próprio espaço urbano de Pouso Alegre apresentar características que se reproduzem em outras cidades médias, como a fragmentação de seu território, a formação de novas centralidades, e que, para a realidade local, ainda não haviam sido abordadas através de distintas escalas temporais e espaciais.

Por se tratar de uma cidade média, Pouso Alegre não apresenta a diversidade cultural, econômica e de ocupação socioespacial presente em uma metrópole, porém, se comparada a tempos pretéritos, a cidade se alterou em suas formas e funções, ocasionadas pelas interferências ideológicas, políticas, econômicas e culturais externas, mas, também, devido aos agentes internos que interatuam em seu território. As consequências destas transformações refletem diretamente na paisagem, no parcelamento do solo urbano, nas condições socioambientais, e, em consequência destes fatores, nas vivências de seus moradores, e dos habitantes das localidades vizinhas, que recorrentemente se deslocam para Pouso Alegre pelos mais variados motivos.

REFERÊNCIAS

ABREU, Maurício Almeida de. Sobre a memória das cidades. **Revista da Faculdade de Letras-Geografia**, v. 14, p. 77-97, 1998.

ALMEIDA JÚNIOR, João Batista de; GONÇALVES, José Roberto; GOMES, Júlio Antônio Moreira. História, demografia e educação do município de Pouso Alegre à luz dos dados censitários de 1960 a 2010. In: DOMINGUES, Andrea Silva; ANDRADE, Alexandre Carvalho de; ESPÍNDOLA, Elizabete Maria (orgs.). **Pouso Alegre – múltiplos olhares**. São Paulo: Vale dos Livros, 2012. p. 13-34.

ALVES, Glória da Anunciação. A mobilidade/imobilidade na produção do espaço metropolitano. In: CARLOS, Ana Fani Alessandri; SOUZA, Marcelo Lopes de; SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (org.). **A produção do espaço urbano: agentes e processos, escalas e desafios**. São Paulo: Contexto, 2011. p 109-122.

ALVIM, Ana Márcia Moreira. **Análise da rede urbana de Minas Gerais a partir dos fluxos migratórios nos períodos de 1986 – 1991 e 1995 – 2000**. Tese (Doutorado em Geografia – Tratamento das Informações Espaciais). PUC/MG, Belo Horizonte, 2009. 187 f.

AMORIM FILHO, Osvaldo Bueno; BUENO; Maria Elizabeth Taitson; ABREU, João Francisco. 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 Teórica**, 12 (23/24), p. 33-46, 1982.

AMORIM FILHO, Osvaldo Bueno; ABREU, José Francisco. Ciudades intermedias y tecnópolis potenciales em Minas Gerais. **Tiempo y Espacio** v.8 n.9/10, p. 23-32, 2000.

AMORIM FILHO, Osvaldo Bueno; SERRA, Rodrigo Valente. Evolução e perspectivas do papel das cidades médias no planejamento urbano e regional. In: ANDRADE, Thompson Almeida; SERRA, Rodrigo Valente (orgs.). **Cidades médias brasileiras**. Rio de Janeiro: IPEA, 2001. p 1-34.

AMORIM FILHO, Osvaldo Bueno; RIGOTTI, José Irineu Rangel. Os limiares demográficos na caracterização das cidades médias. In: ENCONTRO NACIONAL DE ESTUDOS POPULACIONAIS, 13. **Anais...** Belo Horizonte: ABEP, 2002. pp. 1-22.

AMORIM FILHO, Osvaldo Bueno; RIGOTTI, José Irineu Rangel; CAMPOS, Javier. Os níveis hierárquicos das cidades médias de Minas Gerais. **Revista Ra'ega**, n.13, p. 7-18. 2007.

ANDRADE, Alexandre Carvalho de. **Análise da evolução do turismo em Gonçalves (MG)**. Monografia (Especialização em Geografia do Turismo). UNESP, Rio Claro, 2003. 111 f.

_____. **Paisagem e qualidade de vida em localidades turísticas: o caso de Poços de Caldas (MG)**. Dissertação (Mestrado em Geografia). UNESP, Rio Claro, 2005. 188 f.

ANDRADE, Alexandre Carvalho de; SILVEIRA, Michael Elizeu da. As relações entre a paisagem e o ordenamento espacial em um centro receptor de turistas: o caso de São Lourenço, Minas Gerais. In: SIMPÓSIO NACIONAL DE GEOGRAFIA URBANA, 12. **Anais...** Belo Horizonte: UFMG, 2011, pp. 1-19.

ANDRADE, Alexandre Carvalho de; BACHA, Rafael de Mello Castro. Formar e migrar? A atratividade de Pouso Alegre (MG) para estudantes do ensino superior da Universidade do Vale do Sapucaí. In: ENCONTRO NACIONAL DE ESTUDOS POPULACIONAIS, 18. **Anais...** Campinas: Nepo/Unicamp, 2012. pp. 1-18.

ANDRADE, Alexandre Carvalho de; FERREIRA, Enéas Rente. Produção familiar, conservação ambiental e turismo no espaço rural da microrregião de Itajubá, Minas Gerais. **Campo - Território**, v. 8, p. 315-341, 2013.

ANDRADE, Ana Eugênia Nunes de; VALE, Fernando Henrique do. Encantos e desencantos da cidade: Histórias e memórias do mercado municipal de Pouso Alegre/MG. **Histórica**, v. 52, p. 1-9, 2012.

ANDRADE, Ana Eugênia Nunes de; DOMINGUES, Andrea Silva; VALE, Fernando Henrique do. Cidade remodelada: os conflitos sociais no Mercado Municipal de Pouso Alegre/MG. **Memória em Rede**, v. 3, p. 1-16, 2013.

ANDRADE, Carlos Roberto Monteiro de. Ressonâncias do tipo cidade-jardim no urbanismo de cidades novas no Brasil. In: SEMINÁRIO DE HISTÓRIA DA CIDADE E DO URBANISMO, 6. **Anais...** Natal: UFRN, 2000. pp. 1-15.

ANDRADE, Manuel Correia. **Geografia Econômica**. São Paulo: Atlas, 1986. 288 p.

ANDRADE, Thompson Almeida; SERRA, Rodrigo Valente. O recente desempenho das cidades médias no crescimento populacional urbano brasileiro. **Revista Brasileira de Estudos da População**, v. 16 (1/2), p. 19-42, 1999.

ARANTES, Paulo Tadeu Leite. Competitividade, competição, complementaridade e cooperação entre cidades: o caso da Rota 459. **Pós - Revista do Programa de Pós Graduação em Arquitetura e Urbanismo da FAU/USP**, v. 1, n.12, p. 50-69, 2002.

ARANTES NETO, Antônio Augusto. **Paisagens Paulistas: transformações do espaço público**. Campinas: Editora da Unicamp, 2000. 190 p.

ARENDT, João Claudio. Do outro lado do muro: regionalidades e regiões culturais. **Rua**, v. 2, n.18, p. 1-18, 2012.

ARROYO, Maria Mônica. Dinâmica territorial, circulação e cidades médias. In: SPOSITO, Eliseu Savério; SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão; SOBARZO, Oscar (org.). **Cidades médias: produção do espaço urbano e regional**. São Paulo: Expressão Popular, 2006. pp 71-85.

ASQUINO, Marcelo Sacenco. A importância da Macrometrópole Paulista como escala de planejamento de infraestruturas de circulação e de transporte. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais** (ANPUR), v. 12, p. 83-98, 2010.

ASSIS, Eduardo Moreira. **A cidade e o “mal necessário”: prostituição e marginalidade social em Pouso Alegre (MG)**. Dissertação (Mestrado em História Social). PUC/SP, São Paulo, 2005. 164 f.

AUGUSTO, Helder dos Anjos. **Migração recente nas mesorregiões de Minas Gerais, segundo os Censos Demográficos de 1991 e 2000**. Tese (Doutorado em Demografia). Belo Horizonte, UFMG, 2007. 214 f.

AUGUSTO, Helder dos Anjos; BRITO, Fausto; BARBIERI, Álisson. Sul/Sudoeste mineiro na reversão da migração interestadual em Minas Gerais. **Redes**, v.14 n.3, p. 24-47, 2009.

AZEVEDO, Aroldo de. **O Brasil e suas regiões**. Rio de Janeiro: Cia Editora Nacional, 1971. 391 p.

BACHELARD, Gastón. **A poética do espaço**. São Paulo: Martins Fontes, 1998. 242 p.

BAENINGER, Rosana. A Nova Configuração Urbana no Brasil: desaceleração metropolitana e redistribuição da população. In: ENCONTRO NACIONAL DE ESTUDOS POPULACIONAIS, 11. **Anais...** Belo Horizonte: ABEP, 1998. pp. 1-44.

_____. Redistribuição espacial da população e urbanização: mudanças e tendências recentes. In: BRANDÃO, Carlos Antônio; GONÇALVES, Maria Flora; GALVÃO, Antônio Carlos (org.). **Regiões e cidades, cidades nas regiões: o desafio urbano-regional**. São Paulo: Edunesp/Anpur, 2003. p. 271-288.

BARBOSA, André Silva. **A marginalização dos viventes de rua em Pouso Alegre**. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em História). UNIVÁS, Pouso Alegre, 2012. 98 f.

_____. O real da cidade é como um câncer para o coração urbano. In: ANDRADE, Alexandre Carvalho de; ANDRADE, Ana Eugênia Nunes de (orgs.). **Cidades em movimento**. Jundiaí: Paco, 2013. pp. 119-138.

BARTOLI, Estevan. **A floresta como muro: mercantilização da natureza, loteamentos fechados e apropriação da terra urbana na cidade de Manaus**. Dissertação (Mestrado em Sociedade e Cultura na Amazônia). UFAM, Manaus, 2009. 138 p.

BERALDO, Ana; REIS, Eunice. **Memória do povo: vozes do século XX**. São Paulo: Anauá, 2012. 155 p.

BERNARDES, Lysia Maria Cavalcanti. **Enciclopédia dos municípios brasileiros: Grande Região Leste – o planalto**. Rio de Janeiro: IBGE, 1963. 331 p.

BESSA, Kelly Cristine. Reestruturação da rede urbana brasileira e cidades médias. **Caminhos de Geografia** 24 (16), p. 268-288, 2005.

BORGES, Maria Eliza Linhares. **História e Fotografia**. Belo Horizonte: Autêntica, 2003. 136p.

BRANDÃO, Carlos Rodrigues (org.). **Pesquisa participante**. São Paulo: Brasiliense, 2006. 211 p.

BRANDÃO, Carlos Rodrigues. Reflexões sobre como fazer trabalho de campo. **Sociedade e cultura**, v. 10, n.1, p. 11-27, 2007.

BRASIL. Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão (MPOG). Estudo da dimensão territorial para o planejamento. Brasília, Distrito Federal, 2008.

BRASIL. Ministério dos Transportes (MT). **Breve histórico sobre a evolução do planejamento nacional de transportes**.

Disponível em <<https://gestao.dnit.gov.br/planejamento-e-pesquisa/historico-do-planejamento-de-transportes>> Acesso em 18 ago. 2013.

BREMAEKER, François. **Evolução demográfica dos municípios das regiões metropolitanas brasileiras, segundo a base territorial de 1997**. (1960-1991). Rio de Janeiro: IBAM/APMC/IBAMCO, 2000. 21 p.

BRITO, Fausto Reynaldo Alves de; HORTA, Cláudia Júlia Guimarães. Minas Gerais: crescimento demográfico, migrações e distribuição espacial da população. In: SEMINÁRIO SOBRE A ECONOMIA MINEIRA, 10.. **Anais...** Belo Horizonte: Cedeplar/UFMG, 2002. p 236-252.

BRITO, Fausto Reynaldo Alves de. **Transição demográfica no Brasil: as possibilidades e os desafios para a economia e a sociedade**. Belo Horizonte: UFMG/Cedeplar, 2007. 28 p.

_____. **Migrações Internas no Brasil: um ensaio sobre os desafios teóricos recentes**. Belo Horizonte: UFMG/Cedeplar, 2009. 20 p.

CANO, Wilson. Novas determinações sobre as questões Regional e Urbana após 1980. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais** (ANPUR), v. 13 n.2, p. 27-53, 2011.

CAPRI, Roberto. **O estado de Minas Geraes**. 1918. (cidade, editora desconhecidas).

CARLOS, Ana Fani Alessandri. **A cidade**. São Paulo: Contexto, 1994. 98p.

_____. **O lugar no/do mundo**. São Paulo: FFLCH/USP, 2007. 85 p.

_____. Da “organização” à “produção” do espaço no movimento do pensamento geográfico. In: CARLOS, Ana Fani Alessandri; SOUZA, Marcelo Lopes de; SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (org.). **A produção do espaço urbano: agentes e processos, escalas e desafios**. São Paulo: Contexto, 2011. p 53 – 72.

CARPINTÉRO, Marisa Varanda Teixeira. Tempo e história no plano de avenidas. **Urbana**, v. 02, p. 01-11, 2008.

CARVALHO, Diego Garcia de. **Análise dos processos históricos de ocupação na região Sul da cidade de Pouso Alegre- MG**. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em História). UNIVÁS, Pouso Alegre, 2013. 82 f.

CARVALHO, José Alberto Magno de. (*et al*). Minas Gerais, uma nova região de atração populacional. In: PAULA, João Antônio de; CARVALHO, José Alberto Magno de (org.). **20 Anos do Seminário sobre a Economia Mineira - 1982-2002**. Belo Horizonte: UFMG, 2002, v. 3, p. 239-262.

CASTELLS, Manuel. **A sociedade em rede**. São Paulo: Paz e Terra, 1999. 698p.

CASTILHO, Fábio Francisco de Almeida. As Estradas de Ferro do Sul de Minas. **Heera**, v. 7, p. 43-63, 2012.

CASTRO, Iná Elias de. O problema da escala. In: CASTRO, Iná Elias de; GOMES, Paulo César da; CORRÊA, Roberto Lobato. **Geografia: conceitos e temas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2000. pp. 117-140.

CASTRO, José Flávio Moraes. **Caracterização espacial do Sul de Minas e entorno utilizando-se o modelo potencial e a análise de fluxo em sistemas digitais: uma proposta metodológica**. Tese (Doutorado em Geografia). UNESP, Rio Claro, 2000. 157 f

CASTRO, Pérola Maria Goldfeder e Castro. Regionalismo político no Sul de Minas: notas sobre o movimento separatista de 1892. In: SAES, Alexandre Macchione; MARTINS, Marcos Lobato (orgs.). **Sul de Minas em transição: a formação do capitalismo na passagem para o século XX**. Bauru: Edusc, 2012. p. 39-68.

CATELAN, Márcio José. Heterarquia urbana: interações espaciais interescolares e cidades médias. Tese (Doutorado em Geografia). UNESP, Presidente Prudente, 2012. 227 f

CERTEAU, Michel de. **A invenção do cotidiano**. Petrópolis: Vozes, 1998. 352 p.

COLLOT, Michel. Pontos de vista sobre a percepção das paisagens. **Boletim de Geografia Teórica**, vol. 20 n° 39, p. 21-32, 1990.

CONTE, Cláudia Heloiza. Cidades médias: discutindo o tema. **Sociedade e Território**, v. 25, n. 1, p. 45-61, 2013.

CORRÊA, Roberto Lobato. **Trajetórias geográficas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997. 302 p.

_____. Globalização e estruturação da rede urbana – uma nota sobre as pequenas cidades. **Território**, v. 4 n.6, p. 43-53, 1999.

_____. Uma nota sobre o urbano e a escala. **Território**, v.7, n.11-12-13, p. 133-136, 2003.

_____. Construindo o conceito de cidade média. In: SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (org.). **Cidades médias: espaços de transição**. São Paulo: Expressão Popular, 2007. pp. 23-33.

_____. Sobre agentes sociais, escala e produção do espaço: um texto para discussão. In: CARLOS, Ana Fani Alessandri; SOUZA, Marcelo Lopes de; SPOSITO,

Maria Encarnação Beltrão (org.). **A produção do espaço urbano: agentes e processos, escalas e desafios**. São Paulo: Contexto, 2011. p 41-51.

_____. Redes geográficas: reflexões sobre um tema persistente. **Cidades**, v.9, n.16, p. 199-218, 2013.

COSTA, Heloísa Soares de Moura. Questão ambiental, população e espaço urbano: em busca de um novo paradigma? In: ENCONTRO NACIONAL DE ESTUDOS POPULACIONAIS, 7. **Anais...** Campinas: Nepo, 1992. pp. 11-25.

CRUZ, Heloisa de Faria; PEIXOTO, Maria do Rosário da Cunha. Na oficina do historiador – conversas sobre História e imprensa. **Projeto História**, n.35, p. 253-270, 2007.

CUNHA, Álisson Veloso da. **A favela cabana do Pai Tomás: a ocupação consentida – história e memória**. Dissertação (Mestrado em História). UFU, Uberlândia, 2003. 155 f.

DAMIANI, Amélia Luisa. Cidades médias e pequenas no processo de globalização. Apontamentos bibliográficos. In: LEMOS, Amalia Inés Geraiges de; ARROYO, Mônica; SILVEIRA, Maria Laura da (orgs.). **América Latina: cidade, campo e turismo**. São Paulo: CLACSO, Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales, 2006. pp. 135-147.

DAVIDOVICH, Fany. Gestão do território. Um tema em questão. **Revista Brasileira de Geografia**, v.53, n.3, p. 7-32, 1991.

DEFFONTAINES, Pierre. Como se constituiu no Brasil a rede de cidades I. **Boletim Geográfico**, v.2, n.14, p. 141-148, 1944a.

_____. Como se constituiu no Brasil a rede de cidades II. **Boletim Geográfico**, v.2, n.15, p. 299-308, 1944b.

DELFINO, Leonara Lacerda. **A família negra na freguesia de São Bom Jesus dos Mártires: incursões em uma demografia da escravidão no Sul de Minas (1810 – 1873)**. Dissertação (Mestrado em História). UFJF, Juiz de Fora, 2010. 267 f.

DEMAMANN, Mirian Terezinha Mundt. **Rondonópolis (MT): campo, cidade e centralidades**. Tese (Doutorado em Geografia Humana). USP, São Paulo, 2011. 250 f.

DIAS, Mário Sérgio Carvalho; SIMÕES, Juliana Carvalho. Pesquisa leva morango ao semiárido. **Informe agropecuário**, v. 30, p. 96-107, 2009.

DINIZ, Clélio Campolina. **A questão regional e as políticas governamentais no Brasil**. Belo Horizonte: Cedeplar, 2001. 19p.

DINIZ, Clélio Campolina; CROCCO, Marco Aurélio. Reestruturação econômica e impacto regional: o novo mapa da indústria no Brasil. **Nova Economia**, v.6 n.1, p. 77-103, 1996.

DINIZ, Clélio Campolina; LEMOS, Mauro Borges. Sistemas locais de inovação: o caso de Minas Gerais. In: CASSIOLATO, José Eduardo; LASTRES, Helena (orgs.). **Globalização e inovação localizada: experiências de sistemas locais no Mercosul**. Rio de Janeiro: Redesist/Ufrj, 1999. p. 245-278.

DULCI, Otávio Soares. Guerra fiscal, desenvolvimento desigual e relações federativas no Brasil. **Revista de Sociologia e Política**, v. 18, p. 95-107, 2002.

EGLER, Cláudio Antônio Gonçalves. **Subsídios à caracterização e tendências da rede urbana do Brasil: configuração e dinâmica da rede urbana**. Petrópolis: IPEA/IBGE/UNICAMP, 2001. 90 p.

EGLER, Cláudio Antônio Gonçalves; MENDES, Constantino Cronenberger; FURTADO, Bernardo Alves; PEREIRA, Rafael Henrique Moraes. Bases conceituais da rede urbana brasileira: análise dos estudos de referência. In: PEREIRA, Rafael Henrique Moraes; FURTADO, Bernardo Alves. **Dinâmica urbano-regional. Rede urbana e suas interfaces**. Brasília: IPEA, 2011. pp. 25-46.

ESPINO, Emma Pérez-Chacón. Paisaje y turismo. CONGRESO DE CIENCIA DEL PAISAJE, 3. Anais... Barcelona: Universidad de Barcelona, 1999, pp. 77 - 83.

FARIA, Helena Mendonça. **Alto e Médio Sapucaí: cenários para o planejamento ambiental**. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo). USP, São Paulo, 2007. 203 f.

FARIA, Rivaldo Mauro de. **Território urbano e o processo saúde-doença. Perfil territorial da saúde no São Geraldo, em Pouso Alegre (MG)**. Dissertação (Mestrado em Geografia). UNICAMP, Campinas. 2008. 154 f.

_____. **A territorialização da atenção primária da saúde no sistema único de saúde: perspectiva de adequação aos perfis do território urbano de Pouso Alegre (MG)**. Tese (Doutorado em Geografia). UNICAMP, Campinas, 2012. 320 f.

FERNANDES, Sílvia Regina Alves. Pouso Alegre e a Catedral - um pouco sobre o catolicismo na cidade mineira. **Estudos de Religião**, v. 25, p. 12-32, 2011.

FERRARA, Lucrécia D'Alessio. **Olhar periférico**. São Paulo: Edusp, 1999. 277 p.

FERREIRA, Enéas Rente. **O Transporte coletivo intermunicipal no Estado de São Paulo: as linhas suburbanas**. Tese (Livro docência em Geografia dos Transportes). UNESP, Rio Claro, 2006. 161 f.

FERREIRA, Sandra Cristina. **Rede urbana, cidade de porte médio e cidade média: estudo sobre Guarapuava no estado do Paraná**. Tese (Doutorado em Geografia). UNESP, Presidente Prudente, 2010. 298 f.

FERRER, Suely (*et al*). **Histórias de Pouso Alegre**. Pouso Alegre: Museu Histórico Municipal Tuany Toledo, 2012. 72 p.

FIGUEIREDO, Ana Teresa Lanna; DINIZ, Clélio Campolina. Distribuição regional da indústria mineira. **Nova Economia (UFMG)**, v. 10, n.2, p. 39-69, 2000.

FINQUELIEVICH, Susana. Cidades no espaço das redes: novas centralidades e periferias urbanas na sociedade informacional. **Geographia**, v. 3, n.6, p. 18-34, 2001.

FRANÇA, Iara Soares de; SOARES, Beatriz Ribeiro. O espaço intra-urbano de uma cidade média e suas centralidades: uma análise de Montes Claros no Norte de Minas Gerais. **Caminhos de Geografia**, v.8, n.24, p. 75-94, 2007.

FREDERICO, Samuel. Formação territorial de Minas Gerais. In: Encontro NACIONAL DE HISTÓRIA DO PENSAMENTO GEOGRÁFICO, 2. **Anais...** São Paulo: USP, 2009. pp. 1 - 15.

FREITAS, José Maurício de. Migrantes paulistas no bairro da Árvore Grande. Trabalho de Conclusão de Curso. (Graduação em História). UNIVÁS, Pouso Alegre, 2003. 35 f.

FUINI, Lucas Labigalini. **A relação entre competitividade e território no circuito das malhas do Sul de Minas Gerais**. Dissertação (Mestrado em Geografia). UNESP, Rio Claro, 2007. 192 f.

FURTADO, Celso. **Formação econômica do Brasil**. São Paulo: Editora Nacional, 1976. 248 p.

GALEANO, Eduardo. **As veias abertas da América Latina**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1980. 307 p.

GARCIA, Ricardo; DIEGUES, Antônio Carlos; ROSELINO, José Eduardo; COSTA, Ariana Ribeiro. Desenvolvimento local e desconcentração industrial: elementos dinâmicos da aglomeração de empresas eletrônicas de Santa Rita do Sapucaí e suas implicações de políticas. In: SEMINÁRIO SOBRE A ECONOMIA MINEIRA, 15. **Anais...** Diamantina: Cedeplar/UFMG, 2012, pp. 1-20.

GEIGER, Pedro Pinchas; DAVIDOVICH, Fany. Aspectos do fato urbano no Brasil. **Revista Brasileira de Geografia**, v.23, n.2, p. 263-363, 1961.

GEIGER, Pedro Pinchas (coordenador). Estudo para a geografia das indústrias do Brasil Sudeste. **Revista Brasileira de Geografia**, v.25, n.2, p. 155-272, 1963.

GERARDI, Lúcia Helena de Oliveira; SILVA, Barbara-Christine Marie Nentwig. **Quantificação em Geografia**. São Paulo: Difel, 1981. 161 p.

GETÚLIO, Wilson. Pouso Alegre. **Enciclopédia dos Municípios Brasileiros**, v.26. Rio de Janeiro: IBGE, 1963. p. 415-421.

GODOY, Marcelo Magalhães; BARBOSA, Lidiany Silva. Uma outra modernização. Transportes em uma província não exportadora – Minas Gerais, 1850 – 1870. **Economia e Sociedade**, v.17, n.3, p. 159-186, 2008.

GOODEY, Brian. Olhar múltiplo na interpretação de lugares. In: MURTA, Stela Maris e ALBANO, Celina (orgs.). **Interpretar o patrimônio, um exercício do olhar**. Belo Horizonte: Editora da UFMG, 2002. pp. 75-95.

GOUVÊA, Otávio Miranda. **A história de Pouso Alegre**. Pouso Alegre: Gráfica Amaral, 2004.

GRAHAM, Douglas; HOLLANDA FILHO, Sérgio Buarque. **Migrações internas no Brasil: 1872 – 1970**. São Paulo: IPE/USP, 1984. 129 p.

GREGÓRIO, Juliano de Mello. **Histórias e memórias dos carreiros em Pouso Alegre**. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em História). UNIVÁS, Pouso Alegre, 2012. 94 f.

GÜELL, José Miguel Fernández. **Planificación estratégica de ciudades**. Barcelona: Gustavo Gili S/A, 1997. 239 p.

GUIMARÃES, Armelin. **História de Itajubá**. Belo Horizonte: Imprensa Oficial, 1987. 613 p.

HAESBAERT, Rogério. **Territórios alternativos**. São Paulo: Contexto, 2011. 186 p.

HALL, Stuart. **A identidade cultural na pós-modernidade**. Rio de Janeiro: DP&A, 2006. 102 p.

HARVEY, David. **A condição pós-moderna**. São Paulo: Loyola, 1989. 349 p.

HOGAN, Daniel Joseph. Quem Paga o Preço da Poluição? Análise de Residentes e Migrantes Pendulares em Cubatão. In: ENCONTRO NACIONAL DE ESTUDOS DA POPULAÇÃO, 7. **Anais...** Caxambu: ABEP, 1990. pp. 1-20.

HOLANDA, Sérgio Buarque de. **Raízes do Brasil**. São Paulo: Companhia das Letras, 1995. 220 p.

HOLANDA, Virgínia Célia Cavalcante de. **Modernização e espaços seletivos no Nordeste brasileiro: Sobral – conexão lugar/mundo**. Tese (Doutorado em Geografia Humana). USP, São Paulo, 2007. 280 f.

IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística). **Regiões de Influência das Cidades**. Rio de Janeiro, 2008. 201 p.

IPEA; IBGE; UNICAMP. **Caracterização atual e tendências da rede urbana do Brasil – volume I**. Brasília, 2001. 397 p.

ISHIMURA, Juliano Hiroshi Ikeda. **A praça João Pinheiro: cidade, memórias e viver urbano. Pouso Alegre - 1941 – 1969**. Dissertação (Mestrado em História Social). PUC/SP, São Paulo, 2008. 161 f.

JOLY, Fernando. **A cartografia**. Campinas: Papyrus, 1997. 136 p.

KELLER, Elza Coelho de Souza. As funções regionais e a zona de influência de Campinas. **Revista Brasileira de Geografia**, v.31, n.2, p. 3-39, 1969.

KHOURY, Yara Aun. Muitas memórias outras histórias: cultura e o sujeito na história. In: FENELON, Dea Ribeiro; MACIEL, Laura Antunes; ALMEIDA, Paulo Roberto de; KHOURY, Yara Aun (Org.). **Muitas memórias outras histórias**. São Paulo: Olha d'Água, 2000. pp. 116-138.

- KOSSOY, Boris. Construção e desmontagem. **Revista USP**, n. 62, p. 224-232, 2004.
- LE GOFF, Jacques. **Por amor às cidades**. São Paulo: Fundunesp, 1998. 159 p.
- LEFEBVRE, Henri. **De lo rural a lo urbano**. Barcelona: Península, 1978. 268 p.
- _____. **O direito à cidade**. São Paulo: Centauro, 2006. 145 p.
- LEPETIT, Bernard. **Por uma nova história urbana**. São Paulo: Edusp, 2001. 323 p.
- LIMA, Valquíria de Noronha. **Elaboração de manchas de inundação para delimitação de APPS de cursos d'água no município de Pouso Alegre (MG)**. Dissertação (Mestrado em Engenharia da Energia). UNIFEI, Itajubá, 2011. 87 p.
- LIMONAD, Ester. Reflexões sobre o espaço, o urbano e a urbanização. **Geographia**, v. 1, n.1, p. 71-91, 1999.
- _____. Urbanização dispersa, mais uma forma de expansão urbana? **Formação**, v. 1, p. 31-45, 2007.
- _____. "Você já foi à Bahia, nêga? Não! Então vá! Antes que acabe..." Planejamento, urbanização e turismo no litoral do Nordeste brasileiro. **Scripta Nova**, v. 12, p. 1-15, 2008.
- LYNCH, Kevin. **A imagem da cidade**. São Paulo: Martins Fontes, 1960. 205 p.
- MAGALHÃES, Cristiane Maria. De jardim em jardim: um itinerário pelas paisagens culturais brasileiras. **Cultura, história e patrimônio**, v.1, n.1, p. 101-130, 2012.
- MAGALHÃES, Felipe Nunes Coelho. Da metrópole à cidade-região: na direção de um novo arranjo espacial metropolitano?. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais (ANPUR)**, v. 10 n.2, p. 9-27, 2008.
- MARICATO, Ermínia Terezinha Menon. Metrópole, legislação e desigualdade. **Estudos Avançados**, v. 17, n.48, p. 151-166, 2003.
- MARTINE, George. A evolução espacial da população brasileira. In: AFFONSO, Rui de Brito; SILVA, Pedro Luiz Barros (org.). **Desigualdades regionais e desenvolvimento**. São Paulo: Fundap/Edunesp, 1995. p. 61-91.
- MARTINS, Antônio Assis; OLIVEIRA, José Marques de. **Almanak administrativo, civil e industrial da província de Minas Geraes**. Ouro Preto: Typographia do Minas Geraes, 1864.
- MARTINS, Humberto E. de Paula. Inovação e território local: estudo sobre capacitação tecnológica em cidades selecionadas. **Revista Brasileira de Inovação**, v.6 n.1, p. 153-190, 2007.

MARTINS, Humberto E. de Paula; BERTOLUCCI JÚNIOR, Luiz; OLIVEIRA, Polyana Lara. Urbanização, migração e emprego: uma análise de municípios no Triângulo Mineiro e no Sul de Minas. **Pesquisa e Debate** vol. 18 n. 2 (32), p. 283 - 305, 2007.

MATOS, Ralfô Edmundo da Silva. Crescimento populacional e migração interna nos principais municípios de Minas Gerais. In: ENCONTRO NACIONAL SOBRE MIGRAÇÃO, 1. **Anais...** Curitiba: ABEP, 1997, pp. 329-348.

_____. Migração e dispersão populacional em Minas Gerais In: ENCONTRO NACIONAL SOBRE MIGRAÇÃO, 2. **Anais...** Belo Horizonte: ABEP/Cedeplar, 1999, pp. 457-478.

_____. Fluxos migratórios regionais no Brasil contemporâneo: descrição e análise. In: BRANDÃO, Carlos Antônio; GONÇALVES, Maria Flora; GALVÃO, Antônio Carlos (org.). **Regiões e cidades, cidades nas regiões: o desafio urbano-regional**. São Paulo: Edunesp/Anpur, 2003. p. 229-270.

_____. Periferias de grandes cidades e movimentos populacionais. **Cadernos Metrôpole**, v. 13, n.1, p. 71-105, 2005.

_____. Migração e urbanização no Brasil. **Geografias** v.8 n.1, p. 7-23, 2012.

MATTA, Roberto da. **A casa e a rua**. Rio de Janeiro: Rocco, 1997. 163 p.

MELLO, Alessandra Mara Rosa de. **Ecos marcados na rua: o cotidiano e as memórias na Rua Comendador José Garcia – Pouso Alegre/MG**. Jundiaí: Paco editorial, 2011. 72 p.

MELLO FILHO, Marcelo Soares Bandeira de; SANTOS FILHO, José Maria dos. População e geografia econômica: a conformação da população no espaço em Minas Gerais, no século XIX. In: ENCONTRO NACIONAL DE ESTUDOS DA POPULAÇÃO, 14. **Anais...** Caxambu: ABEP, 2006, pp. 1-20.

MENDES, Alexandre Silva. **A prática do skate em Pouso Alegre: interações socioespaciais**. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em História). UNIVÁS, Pouso Alegre, 2013. 101 p.

MENEZES, Ulpiano Teixeira Bezerra de. A paisagem como fato cultural. In: YÁZIGI, Eduardo. **Turismo e paisagem**. São Paulo: Contexto, 2002. pp. 29-64.

MIRANDA, Lays Horta de; MORATO, Rúbia Gomes; KAWAKUBO, Fernando Shinji. Mapeamento da qualidade de vida urbana em Pouso Alegre. **Revista do Departamento de Geografia da USP**, v. 24, p. 24-36, 2012.

MIYAZAKI, Vítor Koiti. **Estruturação da cidade e morfologia urbana: um estudo sobre cidades de porte médio na rede urbana paulista**. Tese (Doutorado em Geografia). UNESP, Presidente Prudente, 2013. 305 f.

MONTE-MÓR, Roberto Luís de Melo. As Teorias Urbanas e o Planejamento Urbano no Brasil. In: DINIZ, Clélio Campolina; CROCCO, Marco. (Org.). **Economia Regional e Urbana: contribuições teóricas recentes**. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2006. pp. 61-85.

MOREIRA, Ruy. Da região à rede e ao lugar: a nova realidade e o novo olhar geográfico sobre o mundo. **ETC – Espaço, Tempo e Cultura**, n.1, v.1, p. 55-70, 2007.

MOURA, Rosa. Arranjos urbano-regionais: uma categoria complexa na metropolização brasileira. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais (ANPUR)**, v. 10, p. 29-50, 2008.

NOGUEIRA, Marly; GARCIA, Ricardo Alexandrino. A inserção das cidades médias na rede urbana brasileira. **Terra Plural**, v.1 n.2, p. 61-71, 2007.

OJIMA, Ricardo; SILVA, Robson Bonifácio da; PEREIRA, Rafael Henrique Moraes. A mobilidade pendular na definição das cidades-dormitório: caracterização sociodemográfica e novas territorialidades no contexto da urbanização brasileira. In: ENCONTRO NACIONAL SOBRE MIGRAÇÕES, 5. **Anais...**Campinas: ABEP, 2007. pp. 1-24.

OJIMA, Ricardo; MARANDOLA JÚNIOR, Eduardo; PEREIRA, Rafael Henrique Moraes; SILVA, Robson Bonifácio da. O estigma de morar longe da cidade: repensando o consenso sobre as cidades-dormitório. **Cadernos Metrópole**, v. 12, p. 395-415, 2010.

OLIVEIRA, Antônio Marques. **Almanack do município de Pouso Alegre**. Rio de Janeiro: Casa Mont'alverne, 1900. 223 p.

OLIVEIRA, José Aldemir de. Espaço-tempo de Manaus, a natureza das águas na produção do espaço urbano. **Espaço e Cultura (UERJ)**, v. 23, p. 33-41, 2008.

OLIVEIRA JÚNIOR, Gilberto. A centralidade na problematização dos conteúdos da urbanização contemporânea nas cidades médias. **Geografia (Londrina)**, v.19, n.2, p. 63-84, 2010.

OLIVEIRA JÚNIOR, Gilberto; MARTINS, Ananda de Melo. Novas expressões de centralidade e aprofundamento do estranhamento na vida coletiva da cidade. **Mercator**, v.7, n.14, p. 23-40, 2008.

OLIVEN, Ruben George. **Urbanização e mudança social no Brasil**. Petrópolis: Vozes, 1982. 136p.

ORLANDI, Eni. **Cidade dos sentidos**. Campinas: Pontes, 2004. 159p.

PASCOAL, Isaías. Fundamentos econômicos da participação política do Sul de Minas na construção do Estado brasileiro nos anos 1822 – 1840. **Economia e Sociedade**, v.17, n.3, p. 133-157, 2008.

PEREIRA, Anete Marília. **Cidade média e região: o significado de Montes Claros no Norte de Minas Gerais**. Tese (Doutorado em Geografia). UFU, Uberlândia, 2007. 351 p.

PEREIRA, Cláudio Smalley Soares; OLIVEIRA, José César Abreu de. Novas formas comerciais na definição das centralidades em cidades médias: o caso de Juazeiro do Norte/CE. In: SIMPÓSIO NACIONAL DE GEOGRAFIA URBANA, 12. **Anais...** Belo Horizonte: UFMG, 2011. pp. 1 – 20.

PEROBELLI, Fernando Salgueiro. **Transformação no padrão locacional industrial: O caso de Santa Rita do Sapucaí**. Brasília: IPEA, 1996. 73 p.

PESAVENTO, Sandra. Cidades visíveis, cidades sensíveis, cidades imaginárias. **Revista Brasileira de História**, v.27, n.53, p. 11-23, 2007.

QUEIROGA, Eugenio Fernandes. A megalópole do Sudeste Brasileiro: a formação de uma nova entidade urbana para além das noções de macro-metrópole e de complexo metropolitano expandido. In: ENCONTRO NACIONAL DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA EM PLANEJAMENTO URBANO E REGIONAL – ANPUR, 11. **Anais...** Salvador: ANPUR, 2005. pp. 1-20.

QUEIROGA, Eugenio Fernandes; BENFATTI, Denio Munia. Entre o nó e a rede, dialéticas espaciais contemporâneas. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**, v.9, n.1, p. 41-52, 2007.

QUEIROZ, Bernardo Lanza; BRAGA, Tânia Moreira. Hierarquia urbana em um contexto de desconcentração econômica e fragmentação do território: questionamento a partir do caso da rede urbana mineira. In: ENCONTRO NACIONAL DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA EM PLANEJAMENTO URBANO E REGIONAL – ANPUR, 8. **Anais...** Porto Alegre: ANPUR, 1999. pp. 1-18.

RAMA, Angel. **A cidade das letras**. São Paulo: Brasiliense, 1985. 160 p.

RAMINELLI, Ronald José. História Urbana. In: VAINFAS, Ronaldo; CARDOSO, Ciro Flamarion (Org.). **Domínios da História**. Rio de Janeiro: Campus, 1997. pp. 185 – 2002.

RIBEIRO, Darcy. **O povo brasileiro: a formação e o sentido do Brasil**. São Paulo: Companhia das Letras, 1995. 470 p.

RIBEIRO, Luiz Cesar de Queiroz. Cidade desigual ou cidade partida? Tendências da metrópole do Rio de Janeiro. In: RIBEIRO, Luiz Cesar de Queiroz. (Org.). **O futuro das metrópoles: desigualdades e governabilidade**. Rio de Janeiro: Revan, 2000 . pp. 63-98.

RICHARDSON, Roberto Jarry. **Pesquisa Social: Métodos e Técnicas**. São Paulo: Atlas, 2008. 334 p.

RIGOTTI, José Irineu Rangel; CAMPOS, Jarvis. Movimentos Populacionais e as Cidades Médias de Minas Gerais. In: ENCONTRO NACIONAL SOBRE MIGRAÇÕES, 6. Belo Horizonte, 2009. **Anais...** Belo Horizonte: ABEP, 2009. pp. 1-27.

RODARTE, Mario Marcos Sampaio. **O caso das minas que não se esgotaram: a pertinência do antigo núcleo central minerador na expansão da malha urbana da Minas Gerais oitocentista**. Dissertação (Mestrado em Economia). UFMG, Belo Horizonte, 1999. 179 f.

RODRIGUES, Bárbara Evelini Pires Fonseca. **Impactos no meio físico da bacia hidrográfica do córrego das Almas, Pouso Alegre (MG): subsídios para a educação ambiental**. Dissertação (Mestrado em Geociências e Meio Ambiente). UNESP, Rio Claro, 2003. 112 f.

RODRIGUES, Eubia Andrade; SCHOR, Tatiana. Rede urbana: Tefê como uma cidade média de responsabilidade territorial na calha do médio Amazonas. In: SIMPÓSIO NACIONAL DE GEOGRAFIA URBANA, 12. **Anais...** Belo Horizonte: UFMG, 2011. pp. 1-19.

SAAD, Ana Lúcia. São Paulo, da taipa à cidade europeia: a legalização da segregação urbana. In: SIMPÓSIO NACIONAL DE GEOGRAFIA URBANA, 12. **Anais...** Belo Horizonte: UFMG, 2011. pp. 1-17.

SAES, Alexandre Macchione; AVELINO FILHO, Antoniel. Trajetórias das elites locais: Campanha e Pouso Alegre no ocaso da escravidão. **Cultura, Histórica e Patrimônio**, v. 1, p. 39-64, 2012.

SAES, Alexandre Macchione; COSENTINO, Daniel do Val; GAMBI, Thiago Fontelas Rosado. Sul de Minas em transição: opção por uma regionalização como ponto de partida. In: SAES, Alexandre Macchione; MARTINS, Marcos Lobato (orgs.). **Sul de Minas em transição: a formação do capitalismo na passagem para o século XX**. Bauru: Edusc, 2012. p. 13-36.

SAMPAIO, Carlos Leonardo Teixeira. **A igreja católica e a transformação no espaço e no viver urbano de Pouso Alegre (1936 – 1945)**. Dissertação (Mestrado em História Social). PUC/SP, São Paulo, 2009. 152 f.

SANTOS, Milton. Crescimento nacional e nova rede urbana: o exemplo do Brasil. **Revista Brasileira de Geografia**, v.26, n.4, p. 78-92, 1968.

_____. **Manual de Geografia Urbana**. São Paulo: Hucitec, 1981. 221 p.

_____. **A natureza do espaço. Técnica e tempo, razão e emoção**. São Paulo: Hucitec, 1996. 259 p.

_____. **Espaço e Método**. São Paulo: Nobel, 1997. 88 p.

_____. O tempo nas cidades. **Ciência e Cultura**, v.54, n.2, p. 21-22, 2002.

SANTOS, Milton; SILVEIRA, Maria Laura da. **Brasil – território e sociedade no início do século XXI**. Rio de Janeiro: Record, 2001. 473p.

SANTOS, Roosevelt José. Pesquisa empírica e trabalho de campo: algumas questões acerca do conhecimento geográfico. **Sociedade e natureza**, v.11 n. 21/22, p. 111-129, 1999.

SASSEN, Saskia. Elementos teóricos y metodológicos para el estudio de la ciudad global. In: CARRIÓN, Fernando. **En la ciudad construída: urbanismo en América Latina**. Quito: FLACSO-Ecuador, 2001. pp. 177-198.

SCHIMIDT, Naiara Conservani. Cidades médias: segregação e as novas formas de sociabilidades. In: ENCONTRO INTERNACIONAL DE CIÊNCIAS SOCIAIS, 3. **Anais...** Pelotas: UFPEL, 2012. pp. 1-19.

SENNETT, Richard. **O declínio do homem público**. São Paulo: Companhia das Letras, 2001. 447 p.

SERPA, Ângelo. Lugar e centralidade em um contexto metropolitano. In: CARLOS, Ana Fani Alessandri; SOUZA, Marcelo Lopes de; SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (org.). **A produção do espaço urbano: agentes e processos, escalas e desafios**. São Paulo: Contexto, 2011. p 97-108.

SILVA, Marcel Pereira da. Tem café nesse trem? As ferrovias do Sul de Minas Gerais (1874 – 1910). In: SAES, Alexandre Macchione; MARTINS, Marcos Lobato (orgs.). **Sul de Minas em transição: a formação do capitalismo na passagem para o século XX**. Bauru: Edusc, 2012. p. 177-208.

SILVA, Moacir M.F. Expansão dos transportes interiores – alguns planos de viação à luz da Geografia. **Revista Brasileira de Geografia** v.9 n.3, p. 367-412, 1947.

SILVA, Willian Ribeiro da. **Para além das cidades – centralidade e estruturação urbana: Londrina e Maringá**. Tese (Doutorado em Geografia). UNESP, Presidente Prudente, 2006a. 280 f.

_____. Centralidade e produção de loteamentos fechados em Londrina - PR. In: SPOSITO, Eliseu Savério; SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão; SOBARZO, Oscar. **Cidades médias: produção do espaço urbano e regional**. São Paulo: Expressão Popular, 2006b. pp. 215-234.

SIMÕES, Bárbara Cristine Casalechi Fonseca. **Cultura, Memória e Identidade: a construção do processo identitário dos nordestinos na cidade de Pouso Alegre MG**. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em História). UNIVÁS, Pouso Alegre, 2013. 95 f.

SINGER, Paul Isner. **Dinâmica populacional e desenvolvimento**. São Paulo: Cebrap, 1970. 251p.

SOARES, Beatriz Ribeiro. Repensando as cidades médias brasileiras no contexto da globalização. **Formação**, v.1, n.6, p. 55-63, 1999.

SOBARZO, Oscar. A produção do espaço público em Presidente Prudente: reflexões na perspectiva dos loteamentos fechados. In: SPOSITO, Eliseu Savério; SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão; SOBARZO, Oscar. **Cidades médias: produção do espaço urbano e regional**. São Paulo: Expressão Popular, 2006. pp. 199-214.

SOJA, Edward. **Geografias pós-modernas**. Rio de Janeiro: Zahar, 1993. 324 p.

SOUZA, Marcelo Lopes de. **Mudar a cidade**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2002. 556 p.

_____. **ABC do desenvolvimento urbano**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2011. 190p.

SPOSITO, Eliseu Savério. **Redes e cidades**. São Paulo: Edunesp, 2008. 159 p.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. A gestão do território e as diferentes escalas da centralidade urbana. **Revista Território**, n. 4, p. 27-37, 1998.

_____. Loteamentos fechados em cidades médias paulistas. In: SPOSITO, Eliseu Savério; SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão; SOBARZO, Oscar. **Cidades médias: produção do espaço urbano e regional**. São Paulo: Expressão Popular, 2006a. pp. 175-197.

_____. O desafio metodológico da abordagem interescalar no estudo de cidades médias no mundo contemporâneo. **Cidades**, v.3, n.5, p. 143-157, 2006b.

STÉFANI, João; RANGEL, Rafael. Condições ambientais e crescimento populacional: um estudo de caso. In: ENCONTRO NACIONAL DE ESTUDOS DA POPULAÇÃO, 12, Ouro Preto, 2002. **Anais...** Belo Horizonte: ABEP, 2002. p. 1-24.

TORRES, Haroldo da Gama; ALVES, Humberto; OLIVEIRA, Maria de. Expansão urbana, mercado imobiliário e degradação ambiental em São Paulo. In: HOGAN, Daniel Joseph (Org.). **Dinâmica populacional e mudança ambiental: cenários para o desenvolvimento brasileiro**. Campinas: UNICAMP, 2007. pp. 165-184.

TORRES, José Manuel Casas. **Población, desarrollo y calidad de vida**. Madrid: Rialp, 1982. 491 p.

TRINDADE JÚNIOR, Saint-Clair Cordeiro. Cidades na floresta: os "grandes objetos" como expressões do meio técnico-científico informacional no espaço amazônico. **Revista do Instituto de Estudos Brasileiros**, v. 51, p. 113-137, 2010.

_____. Cidades médias da Amazônia Oriental: das novas centralidades à fragmentação do território. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**, v. 13, n.2, p. 135-151, 2011.

TUAN, Yi-Fu. **Topofilia: um estudo da percepção, atitudes e valores do meio ambiente**. São Paulo: Difel, 1980. 288 p.

VALE, Ana Rute do. **Expansão urbana e plurifuncionalidade do espaço periurbano do município de Araraquara (SP)**. Tese (Doutorado em Geografia). UNESP, Rio Claro, 2005. 211 p.

VALE, Fernando Henrique do; ANDRADE, Ana Eugênia Nunes de. Cadeia pública de Pouso Alegre: uma pedra no caminho do progresso republicano. In: SIMPÓSIO DE ESPAÇO, SOCIABILIDADE E ENSINO, 1, Pouso Alegre, 2011. **Anais...** Pouso Alegre: Univás, 2011. p. 90-99.

VEIGA, Bernardo Saturnino da. **Almanach Sulmineiro**. Campanha: Typographia do monitor sulmineiro, 1874. 462 p.

_____. **Almanach Sulmineiro**. Campanha: Typographia do monitor sulmineiro, 1884.

VELHO, Gilberto. **A utopia urbana**. Rio de Janeiro: Zahar, 1973. 111 p.

_____. Antropologia e cidade. In: OLIVEIRA, Lucia Lippi (Org.). **Cidade: história e desafios**. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2002. pp. 36-41.

_____. **Um antropólogo na cidade: ensaios de Antropologia Urbana**. Rio de Janeiro: ZAHAR, 2013. 198 p.

VILLAÇA, Flávio José Magalhães. **A delimitação territorial do processo urbano**. São Paulo: do autor, 1997. 11p.

_____. **Perspectiva do planejamento urbano no Brasil de hoje**. Campo Grande: do autor, 2000. 16p.

_____. **Espaço intraurbano no Brasil**. São Paulo: Studio Nobel/ FAPESP/ Lincoln Institute, 2001. 373 p.

_____. **As ilusões do plano diretor**. São Paulo: do autor, 2005. 95p.

WAINBERG, Jacques. Cidades como *sites* de excitação turística. In: CASTROGIOVANNI, Antônio (org.). **Turismo urbano**. São Paulo: Contexto, 2001. pp. 11-22.

WHITACKER, Arthur Magon. Inovações tecnológicas, mudanças nos padrões locacionais e na configuração da centralidade em cidades médias. In: COLÓQUIO INTERNACIONAL DE GEOCRÍTICA, 9. **Anais...** Porto Alegre: UFRGS, 2007. p. 1-16.

WILLIAMS, Raymond. **O campo e a cidade na História e na Literatura**. São Paulo: Companhia das Letras, 2011. 531 p.

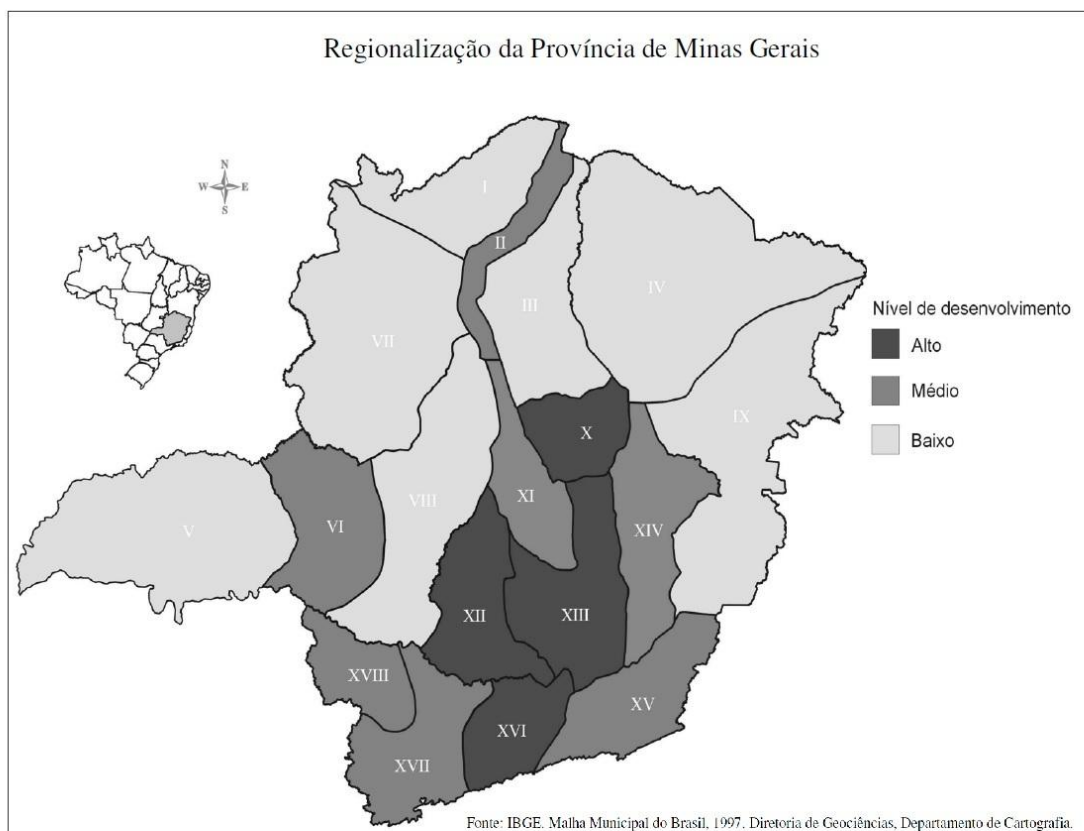
YÁZIGI, Eduardo. A importância da paisagem. In: YÁZIGI, Eduardo. **Turismo e paisagem**. São Paulo: Contexto, 2002. pp. 29-64.

YÁZIGI, Eduardo. **Civilização urbana, planejamento e turismo**. São Paulo: Contexto, 2003. 359 p.

ZANDONADI, Júlio César. Cidades médias e cidades de porte-médio: um debate conceitual a partir da situação geográfica e das centralidades intraurbanas de Taboão da Serra (SP), São Carlos (SP) e Marília (SP). In: SIMPÓSIO NACIONAL DE GEOGRAFIA URBANA, 12. **Anais...** Belo Horizonte: UFMG, 2011. pp. 1-20.

ANEXOS

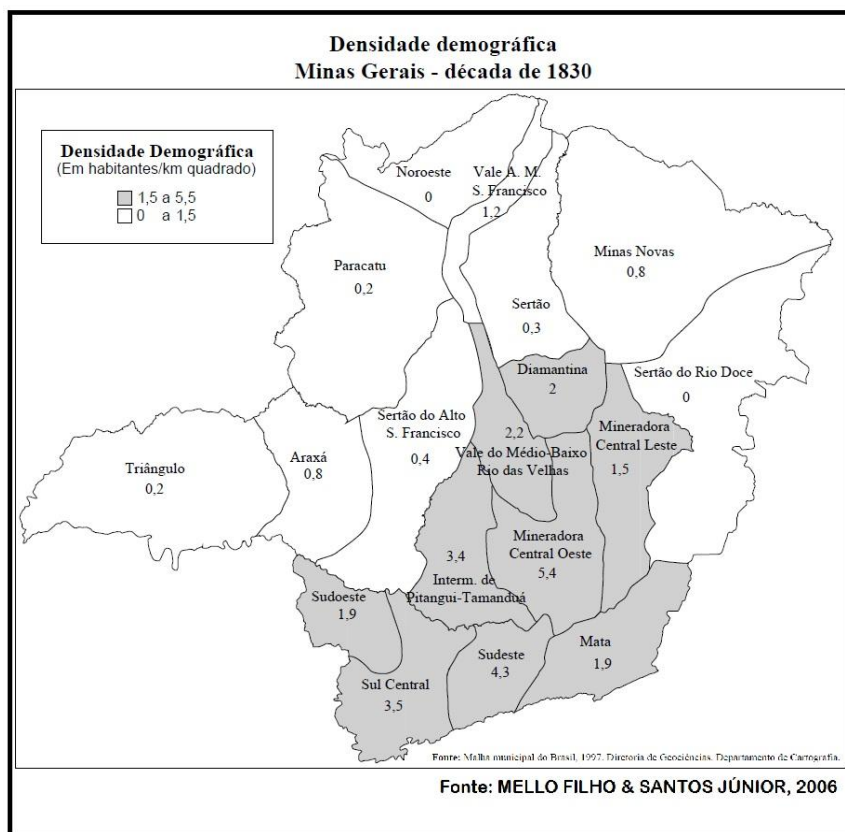
ANEXO 1



FONTE: GODOY & BARBOSA, 2008.

Região	
I	- Extremo Noroeste
II	- Vale do Alto-Médio Rio São Francisco
III	- Sertão
IV	- Minas Novas
V	- Triângulo
VI	- Araxá
VII	- Paracatu
VIII	- Sertão do Alto Rio São Francisco
IX	- Sertão do Rio Doce
X	- Diamantina
XI	- Vale do Médio-Baixo Rio das Velhas
XII	- Intermediária de Pitangui-Tamanduá
XIII	- Mineradora Central Oeste
XIV	- Mineradora Central Leste
XV	- Mata
XVI	- Sudeste
XVII	- Sul Central
XVIII	- Sudoeste

Fonte: GODOY & BARBOSA, 2008.



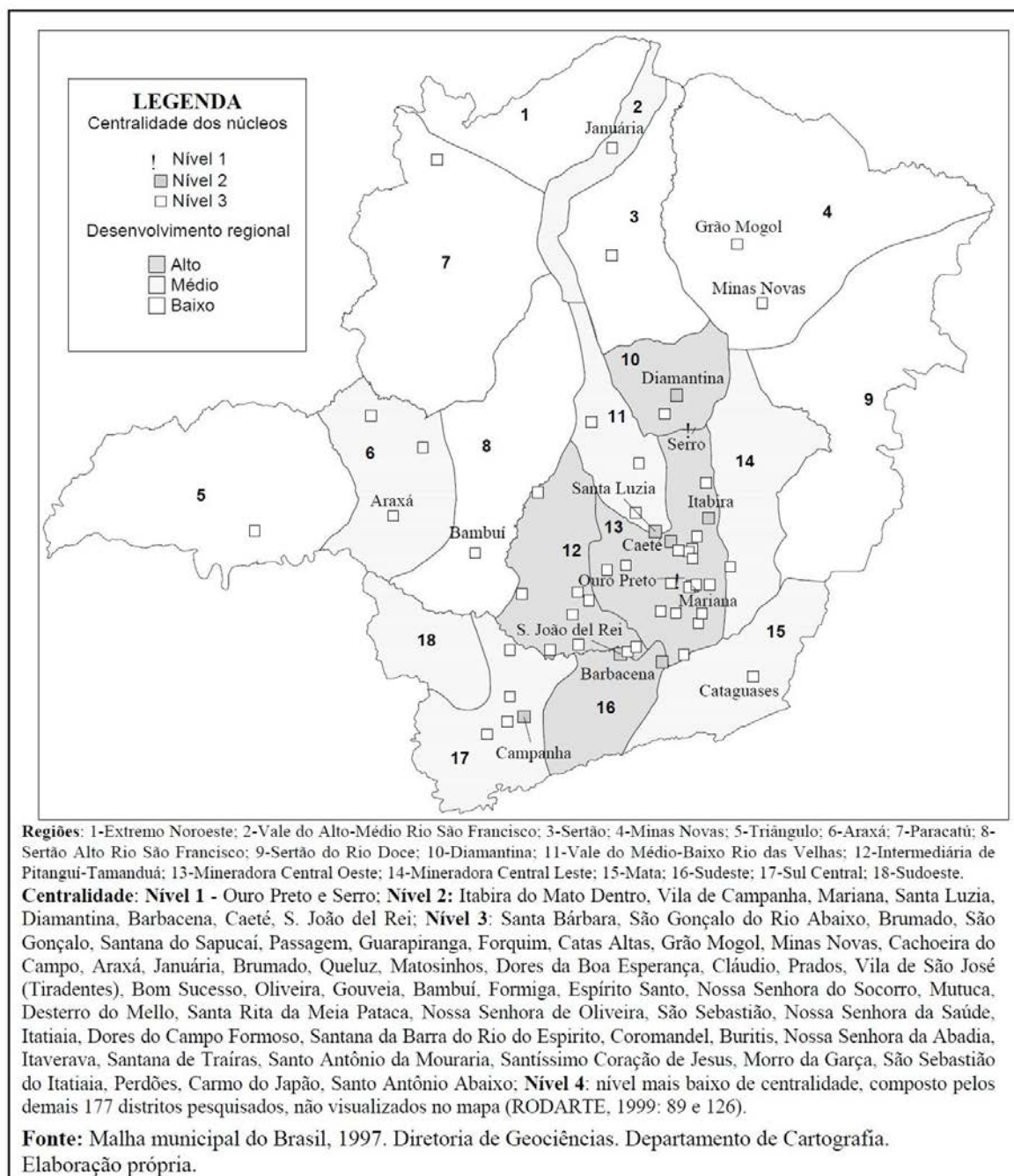
**População, densidade demográfica e taxas de crescimento, por regiões.
Minas Gerais, décadas de 1830 e 1870.**

Id Região	Extensão		População - dec. 1830		População - 1872		Densidade (Hab/Km ²)		Taxa de Crescimento (Em % a.a.)
	Km ²	%	N	%	N	%	1830	1872	
1 Noroeste	25.940	4,4	0	0,0	0	0,0	0,0	0,0	-
2 Vale A. M. S. Franc.	11.810	2,0	14.160	1,9	30.660	1,5	1,2	2,6	2,0
3 Sertão	30.850	5,2	8.726	1,2	39.898	1,9	0,3	1,3	3,9
4 Minas Novas	76.600	13,0	60.800	8,3	179.741	8,7	0,8	2,3	2,7
5 Triângulo	56.590	9,6	10.287	1,4	58.578	2,8	0,2	1,0	4,4
6 Araxá	28.420	4,8	22.006	3,0	92.602	4,5	0,8	3,3	3,7
7 Paracatu	62.240	10,6	10.152	1,4	34.343	1,7	0,2	0,6	3,1
8 Sertão A. S. Franc.	44.240	7,5	18.306	2,5	78.413	3,8	0,4	1,8	3,7
9 Sertão R. Doce	59.450	10,1	267	0,0	23.976	1,2	0,0	0,4	11,9
Subtotal - Grupo Baixa Densidade	396.140	67,2	144.704	19,8	538.211	26,0	0,4	1,4	3,3
10 Diamantina	14.990	2,5	29.949	4,1	48.655	2,3	2,0	3,2	1,2
11 Médio Baixo R. das Velhas	16.840	2,9	37.040	5,1	68.662	3,3	2,2	4,1	1,6
12 Intermediária P.-Tamandará	24.610	4,2	83.949	11,5	151.457	7,3	3,4	6,2	1,5
13 Mineradora Central Oeste	30.530	5,2	164.566	22,5	360.422	17,4	5,4	11,8	2,0
14 Mineradora Central Leste	26.340	4,5	39.271	5,4	164.421	7,9	1,5	6,2	3,6
15 Mata	23.450	4,0	43.897	6,0	285.226	13,8	1,9	12,2	4,8
16 Sudeste	15.950	2,7	69.098	9,5	134.752	6,5	4,3	8,4	1,7
17 Sul Central	25.560	4,3	90.588	12,4	240.387	11,6	3,5	9,4	2,5
18 Sudoeste	14.850	2,5	27.716	3,8	80.218	3,9	1,9	5,4	2,7
Subtotal - Grupo Alta Densidade	193.120	32,8	586.074	80,2	1.534.200	74,0	3,0	7,9	2,4
Minas Gerais	589.260	100,0	730.778	100,0	2.072.411	100,0	1,20	3,5	2,6

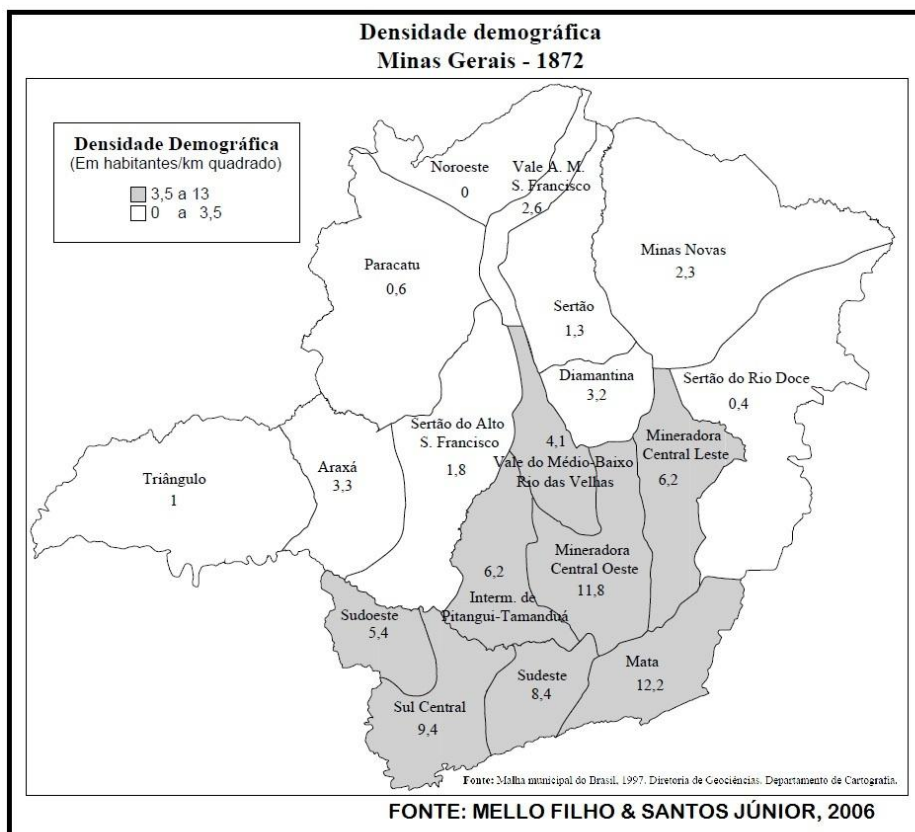
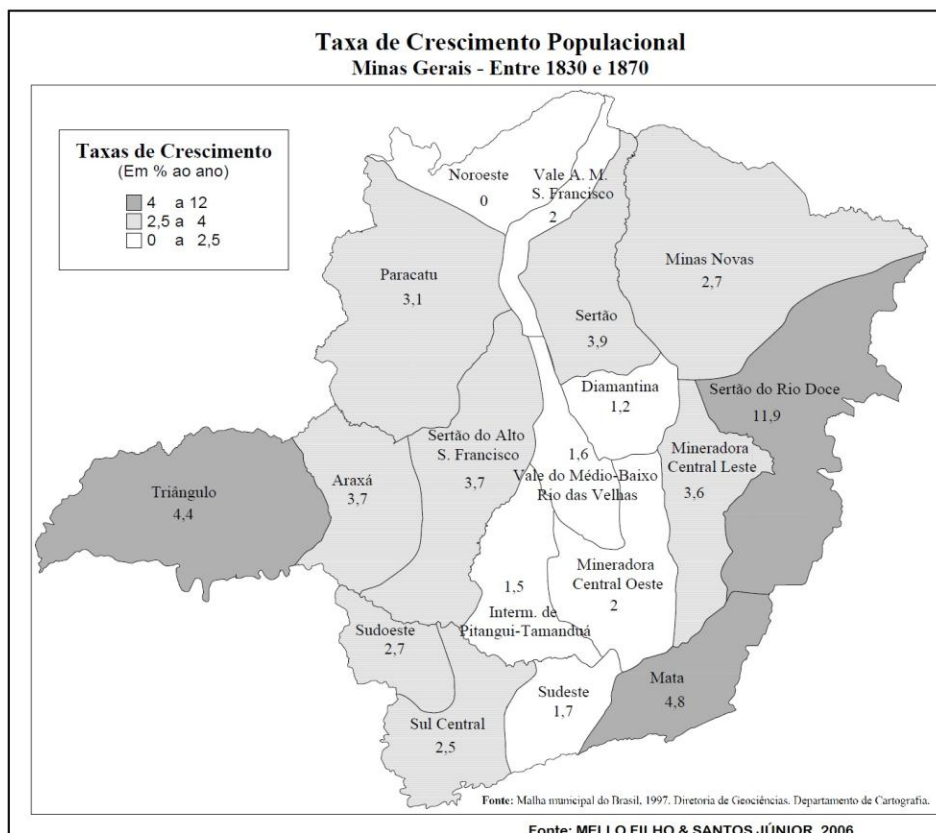
Fonte: Listas Nominativas e Recenseamento do Império de 1872.

Nota com relação aos dados de 1872: (1) População recenseada extraída da Tabela 2 do Recenseamento, intitulada "População Presente por Idade"

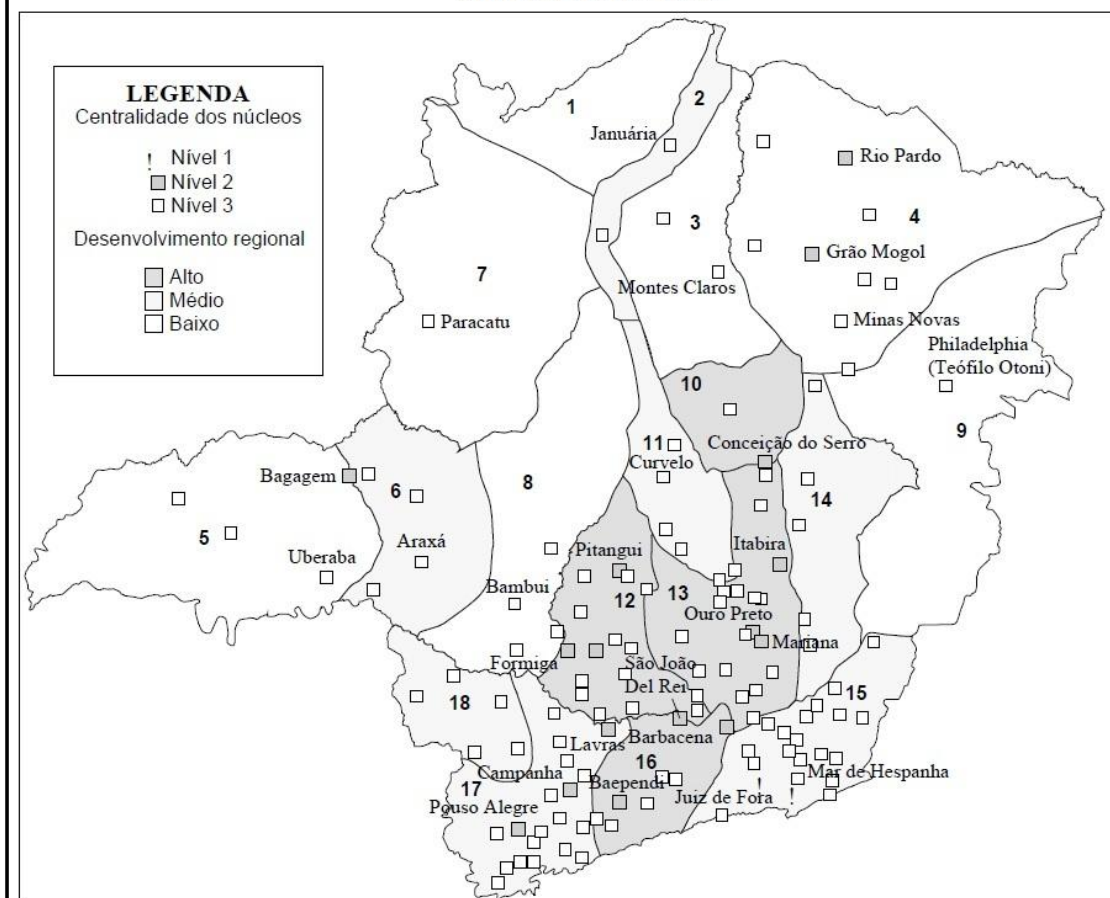
(2) População omitida de 14 paróquias foi estimada através de interpolação com o Censo de 1890



Fonte: MELLO FILHO & SANTOS JÚNIOR, 2006



Regionalização, níveis de desenvolvimento de 1830 e centralidade urbana Minas Gerais - 1872



Regiões: 1-Extremo Noroeste; 2-Vale do Alto-Médio Rio São Francisco; 3-Sertão; 4-Minas Novas; 5-Triângulo; 6-Araxá; 7-Paracatu; 8-Sertão Alto Rio São Francisco; 9-Sertão do Rio Doce; 10-Diamantina; 11-Vale do Médio-Baixo Rio das Velhas; 12-Intermediária de Pitangui-Tamanduá; 13-Mineradora Central Oeste; 14-Mineradora Central Leste; 15-Mata; 16-Sudeste; 17-Sul Central; 18-Sudoeste.

Centralidade: **Nível 1** - Juiz de Fora e Mar de Espanha; **Nível 2:** Ouro Preto; São João del Rei; Barbacena; Baependi; Itabira; Mariana; Conceição do Serro; Grão Mogol; Campanha; Pitangui; Pouso Alegre; Bagagem; **Nível 3:** Queluz; Sabará; Dolores da Boa Esperança; Conceição do Pouso Alto; Sto. Ant. de Arassuahy; Ponte Nova; Paracatu; São Romão; Contendas; Santa Luzia; Curvelo; Uberaba; Três Pontas; São Miguel do Pombo; Leopoldina; Ubá; Bom Fim; Piranga; Santana dos Ferros; Taboleiro Grande; Salinas; Santana do Onça do Rio de São João; Sete Lagoas; Prados; Presídio; Brumado de Suassuhy; Piedade do Pará; Santa Bárbara; Cocais; Congonhas do Sabará; Carmo do Pouso Alto; São Gonçalo da Campanha; Campo Belo; Arcos; Oliveira; Cláudio; Sta. Rita de Sapucaí; Carmo da Borda da Mata; Santana de Capivari; Perdões; Espírito Santo do Pombo; N. Sra. da Piedade; Div. Esp. Sto. do Mar de Hespanha; São João Nepomuceno; Aflitos; Sr. dos Passos do Rio Preto; São José do Tijuco; São João da Chapada; Carmo do Rio Claro; São Seb. do Paraíso; Lagoa Dourada; São José do Rio Preto; Bom Despacho; Madre de Deus do Angú; Além Parahyba; Chapéu d'Uvas; Rio Novo; Montes Claros; São Bartolomeu; Capela Nova; Piedade da Boa Esperança; Saúde; Dolores de Indaiá; Santa Margarida; Caeté; Taquarussu; Santo Antônio do Rio do Peixe; São Miguel e Almas; Minas Novas; Capelinha; Philadelphia; Brejo do Salgado; Carmo da Bagagem; Patrocínio; Varginha; Cristina; Santa Catarina; Três Corações; Alfenas; Piumhy; Cabo Verde; N. Sra. do Desterro; Candeas; Bambuí; São José do Paraíso; São João Batista da Cachoeira; Carmo do Cambuí; Itajubá; Soledade de Itajubá; Santa Rita de Boa Vista; Bom Sucesso; João Gomes; Porto do Turvo; São Vicente Férrer; Mercês do Pombo; Sacramento; Sto. Ant. do Monte; Carmo do Prata; Papagaio; São João Batista; Arassuahy; Muriaé; Dolores da Vitória; Ribeirão Vermelho; Brejo das Almas; Januária; Araxá; Aiuruoca; Jaguarí; Conceição do Mato Dentro; Passos; **Nível 4:** nível mais baixo de centralidade, composto pelas demais 225 paróquias pesquisadas, não visualizadas no mapa (RODARTE, 1999: 89 e 127).

Fonte: Malha municipal do Brasil, 1997. Diretoria de Geociências. Departamento de Cartografia. Elaboração própria

FONTE: MELLO FILHO & SANTOS JÚNIOR, 2006

ANEXO 2

O GLOBO

UMA CIDADE MINEIRA ONDE NÃO HÁ O BARBEIRO: POUSO ALEGRE

Cidade Privilegiada: Ótima Localização Geográfica, Sociedade Culta e Não Sofre os Malefícios da Doença de Chagas — Além de Belo Horizonte, é Talvez a Única Cidade Mineira Que Possui Uma Academia Literária — D. Oscar de Oliveira, Bispo de Pouso Alegre, Agora Elevado a Arcebispo de Mariana, Poderá Ser o Quarto Cardeal Brasileiro — Dos Jornais do Rio, o Mais Procurado é O GLOBO

POUSO ALEGRE, 22 (De José Leão, via Real-Aerovias) — Chamada de "Princesa do Sul de Minas", Pouso Alegre projeta-se no mapa estadual como uma cidade privilegiada não só do ponto-de- vista geográfico, mas também pelo seu lastro intelectual, social e humano. Está a 825 metros acima do nível do mar e é banhada por cinco rios: o Mandu, o Itaim, o Cervo, o Sapucaí-Mirim e o Sapucaí-Grande, atrações para os pescadores, meros visitantes ou turistas. Por via rodoviária, está se-

parada do Rio de Janeiro por 400 quilômetros; dista do Belo Horizonte 330 quilômetros e de São Paulo apenas 162 quilômetros. Intelectualmente, destaca-se como a terra dos poetas, e aqui estudaram, no velho ginásio, nomes muito conhecidos do público, como Menotti del Pichlo, Guilherme de Almeida e alguns outros. Sua sociedade é brilhante, sem artifícios, culta, sem vaidades, agradável e hospitaleira.

Situação Geográfica

Pouso Alegre está próxima das mais famosas estações de águas da Minas: roda-se 80 quilômetros e atinge-se Poços de Caldas, com suas águas sulfurosas. Mais 4 quilômetros e estaremos em Lindóia; mais quatro, e encontraremos Serra Negra (S.P.). As 10 fontes de águas termais de São Lourenço ficam a 94 quilômetros da "Princesa do Sul"; Cambuquira está um pouco mais perto, Caxambu exige uma hora e meia de automóvel e Lambari não mais de uma hora e vinte minutos. A mais distante delas é Axaxá, que fica a 310 quilômetros ao norte. Mas Campos do Jordão, com seu excelente clima, pode ser alcançado depois de uma viagem de 1h 15m, em automóvel.

O Exército em Pouso Alegre

Pouso Alegre é a sede do 8.º Regimento de Artilharia Montada. Aqui está instalado também o Quartel-Genêral da Artilharia Divisionária (A.D/4) e a Coudelaria Pouso Alegre. Há um general e o seu Estado-Maior. Muitos oficiais de renome serviram na "Princesa do Sul", e muitos têm pedido para voltar, seduzido pelas atrações naturais desta cidade.

Transferido Para Mariana

O Bispo de Pouso Alegre, Dom Oscar de Oliveira, é apontado como uma das mais eminentes figuras da Igreja Católica no Brasil. Agora, por ato do Papa João XXIII, acaba de ser elevado à dignidade de Arcebispo e designado para Mariana, onde vai substituir Dom Gelvécio. As pessoas mais autorizadas de Pouso Alegre, afirmam que ele será o quarto Cardeal brasileiro.

"Flashes" de Pouso Alegre

Neste breve intervalo em nossa jornada como "caçadores" dos agentes da Doença de Chagas, acrescentaremos alguns "flashes" de Pouso Alegre: o jornal carioca mais lido aqui é O GLOBO, e o matutino de maior preferência é o "O Jornal". Dos jornais paulistas, os mais procurados são "O Estado de São Paulo" e os "Fôlhas". Os vespertinos cariocas chegam com um dia de atraso,



Dom Oscar de Oliveira, recentemente nomeado Arcebispo de Mariana, e que se espera será o quarto cardeal brasileiro

mas os matutinos de Belo Horizonte e da capital paulista logo cedo estão à venda. Pouso Alegre tem um lugar marcado na história da imprensa brasileira: em 1830 surgiu aqui, fundado pelo Padre-Senador José Bento Ferreira de Melo, o inesquecível "Progreiro Constitucional". Mas o importante é que o projeto da primeira Constituição da República foi impresso em suas oficinas. Pena é que, hoje, Pouso Alegre tenha apenas um órgão de imprensa, quinzenário, editado com grandes dificuldades: o "Informativo Pouso-alegrense", dirigido por Benedito Camargo Madeira.

Outros "Flashes"

Pouso Alegre tem um excelente serviço telefônico, um clube de caça e pesca, uma estação de rádio, magníficos estabelecimentos de ensino, embora não possua um ginásio gratuito e a cidade aguarda ansiosa a instalação de sua Faculdade de Direito. O Aeroclube morreu, depois de haver formado dezenas de pilotos. A Lira Pouso-alegrense, banda de música bem organizada, já bri-

lhou aí no Rio, num programa de rádio e numa retreta no Paço Público. Os seus diretores desejam, agora, voltar à terra carioca para nova exibição.

Academia Literária

Talvez seja a única cidade mineira — exceção de Belo Horizonte, é claro — onde existe uma Academia Literária: é a Arcádia de Pouso Alegre, constituída de 40 cadeiras, destinadas aos membros efetivos e perpétuos; vinte e cinco aos membros livres, quarenta e oito aos correspondentes, além dos membros honorários e residentes no estrangeiro. O antigo bispo — Dom Otávio, agora velho e em repouso — ocupa a cadeira número 1, e é curioso que sete dos seus membros correspondentes sejam prelados: Dom Helvécio, de Mariana; D. Hugo, de Cotrada; D. Idílio, de Santos; D. Inocêncio, de Campanha; D. Lafaiete, de Rio Preto; D. Paulo de Tarso, de Campô; e D. Delfim, de Leopoldina. A presidência é ocupada pelo Juiz Municipal, Dr. Jorge Beltrão, magistrado e poeta.

Pouso Alegre Não Tem Doenças de Chagas

Pouso Alegre está fora da área atingida pela Doença de Chagas. Conversei aqui com homens de responsabilidade, que conhecem o mal, e que já procuraram o barbeiro nos arredores da comunidade, como se procura agulha em palheiro. E, felizmente, não encontraram esse agente da morte, que infelicita outras regiões mineiras. Acreditam os médicos do DENERU que por aqui não há, mesmo, o barbeiro, o que é uma grande notícia para os pouso-alegrenses e para quem visita a cidade. É um milagre, porque o mais difícil é encontrar no mapa de Minas Gerais um lugar onde não haja esse inseto e essa enfermidade. Ainda assim, a cidade será visitada, brevemente, pelos médicos de Pinotti.

REPÓRTER-AMADOR
22-2000 E 32-2301

ANEXO 3

Indústrias

LEI N° 920

Dispõe sobre isenção de impostos às Indústrias que se instalarem em Pouso Alegre.

A Câmara Municipal de Pouso Alegre aprova e o Chefe do Executivo sanciona e promulga a seguinte Lei:

Art. 1º — As indústrias que não tiverem similar no Município que vierem a se instalar, no período de 1º de outubro de 1969 a 31 de dezembro de 1972, gozarão de isenção dos impostos municipais.

§ Único — A isenção que trata deste artigo será concedida da seguinte forma: por 5 (cinco) anos às indústrias que mantenham de 10 (dez) até 50 (cinquenta) operários; por 7 (sete) anos às indústrias que mantenham de 50 (cinquenta) até 100 (cem) operários; por 10 (dez) anos às indústrias que mantenham mais de 100 (cem) até 200 (duzentos) operários; por 15 (quinze) anos às indústrias que mantenham mais de 200 (duzentos) operários;

Art. 2º — A prova a ser feita pelas indústrias interessadas constará de certidão do registro dos empregados fornecida pela agência local do I.N.P.S.;

Art. 3º — As indústrias existentes no Município que ampliem suas atividades admitindo assalariados nas quantidades previstas no art. 1º gozarão das isenções nele prevista;

Art. 4º — As indústrias beneficiadas pela presente Lei renovarão a prova constante do art. 2º anualmente, até o dia 5 de março;

Art. 5º — Revogadas as disposições em contrário, entrará a presente Lei em vigor na data de sua publicação.

MANDO, portanto, a tôdas as autoridades a quem o conhecimento e execução desta Lei, pertencer que a cumpram e façam cumprir tão inteiramente como nela se contém. DADA NA PREFEITURA MUNICIPAL DE POUSO ALEGRE, em 19 de agosto de 1969.

(a). ANTÔNIO DUARTE RIBEIRO —
Prefeito Municipal

(a). Cel. Washington T. R. ALMEIDA — Assessor Administração Geral

(a). ITAMAR VIEIRA CAMARGO — Secretário.

Fazia-se, de fato, necessário Leis criadas especificamente com a finalidade de incentivar o desenvolvimento da cidade e consequentemente da região. Vê-se, em face da Lei acima exposta, que nossos Administradores Públicos, têm a verdadeira preocupação de dar a Pouso Alegre, o seu verdadeiro lugar na economia regional. A criação da lei em pauta, foi uma forma realmente positiva de captar recursos industriais para esta cidade. Adiantamos que, em São Paulo, já existem várias indústrias interessadas. Uma há, inclusive, que já está mantendo contato com um de nossos Diretores, no sentido de intermediar junto aos estabelecimentos de crédito e órgãos públicos com a finalidade de aqui se estabelecer. Cremos sinceramente, diante deste e de outros fatos, que Pouso Alegre, destacar-se-á das demais cidades vizinhas, senão por sua beleza urbanística, mas sim por futura pujança Industrial. Significará tal fato, mais emprêgos, maior arrecadação de forma Indireta, porém objetiva para os cofres Públicos Municipais.

FONTE - Revista "A Equipe". Pouso Alegre, 1971.

ANEXO 4

ESPECIAL

O tigre mineiro

A região entre São Paulo e Belo Horizonte atrai as fábricas que fogem do ABC e cresce mais rápido que o resto do país

EDUARDO JUNQUEIRA, de Pouso Alegre

A família Marques, tradicional fabricante de medicamentos e produtos hospitalares, acaba de tomar uma decisão radical. O império familiar de 60 milhões de dólares e cinco empresas, em São Paulo, será desativado aos poucos e transferido para a cidade de Pouso Alegre, no sul de Minas Gerais. O primeiro passo foi dado em dezembro, quando os Marques inauguraram o primeiro hotel de luxo na cidade mineira. Eles percorrem caminho oposto ao trilhado pelo patriarca da família, João Marques de Paulo, que, nos anos 60, saiu de Belo Horizonte para subir na vida em São Paulo. Nesses trinta anos, a família enriqueceu e agora está de volta a Minas Gerais. "Naquela época, o futuro estava em São Paulo. Agora, está aqui", explica João Marques, hoje com 74 anos.

Centenas de outras empresas estão fazendo a mesma coisa. O novo corredor industrial formado ao longo dos 590 quilômetros da Rodovia Fernão Dias, entre São Paulo e Belo Horizonte, cresce cerca de 10% ao ano, a maior taxa registrada no país. No final do ano passado, uma reportagem do jornal americano *The New York Times* apontou Minas como a região do planeta que mais cresce fora do cintu-

ção formado pelos chamados Tigres Asiáticos. Os números que chamaram a atenção do jornal são impressionantes:

■ De 1981 a 1992, a indústria brasileira cresceu 6%. Minas foi mais longe. Cresceu 20%, contra 14% do Paraná, segundo colocado, e 4% de São Paulo.

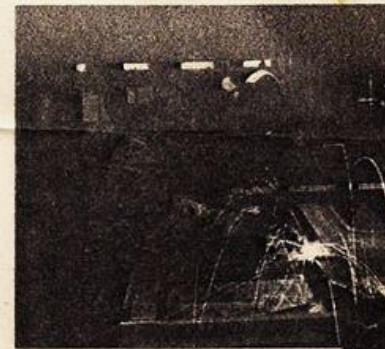
■ Desde 1970, a participação da Região Sudeste no produto interno bruto, PIB, brasileiro caiu, puxada para baixo pelo desempenho de Rio de Janeiro e São Paulo. Em Minas, ocorreu o oposto. No mesmo período, o Estado aumentou em um quarto sua participação no PIB nacional.

■ Com 16 milhões de habitantes, Minas Gerais produz 40 bilhões de dólares anuais de riquezas, número quase igual ao do Chile. A economia mineira já é maior do que a da

Hungria, de Porto Rico e do Peru, além de uma centena de outros pequenos países.

→ Só nos últimos dez anos, foram feitos 5,6 bilhões de dólares de investimentos em novas fábricas no sul do Estado. Elas geraram 83 000 empregos, apenas 3 000 menos que o número de novos postos de trabalho na indústria de São Paulo no mesmo período. O consumo de energia elétrica para fins industriais também aumentou mais do que em qualquer outra parte do país. "A economia mineira está crescendo tanto que já estudamos a abertura de um escritório no Estado neste ano", diz Melvyn Levitsky, embaixador americano no Brasil.

Situada estrategicamente no centro do país, entre o rico mercado consumidor do



Pouso Alegre

O mais ativo pólo industrial do sul mineiro. Tem 800 fábricas, entre elas a Alpargatas, a Brasinca e a Refinações de Milho Brasil

A atividade industrial ao longo da Rodovia Fernão Dias cresce 10% ao ano, ritmo só observado na China

Santa Rita do Sapucaí

Está se tornando o Vale do Silício brasileiro. Lá, 78 indústrias exportam chips de computador e componentes eletrônicos



SÃO PAULO

ANEXO 5

RELAÇÃO DE SETORES		
SETOR	PADRÃO	VALOR (R\$)
CENTRO	ALTO	1400,00
JD AMÉRICA	MÉDIO	850,00
COLINA STA BÁRBARA	ALTO	950,00
RECANTO DOS FERNANDES	MEDIO	850,00
JOÃO PAULO II	ALTO	950,00
FÁTIMA	ALTO	1050,00
ALTAVILLE	ALTO	1050,00
JD GUANABARA	ALTO	1050,00
SÃO JOSÉ	ALTO	950,00
FAISQUEIRA	BAIXO	800,00
SÃO JOÃO	BAIXO	775,00
SÃO GERALDO	BAIXO	750,00
BELO HORIZONTE	BAIXO	800,00
FOCH	MEDIO	850,00
SÃO CARLOS	ALTO	900,00
COSTA RIOS	MEDIO	850,00
ÁRVORE GRANDE	MEDIO	850,00
MARIOSA	MEDIO	850,00
STA RITA	ALTO	950,00
SÃO CRISTÓVÃO	BAIXO	800,00
MORUMBI	BAIXO	800,00
JATOBÁ	BAIXO	800,00
CIDADE JARDIM	BAIXO	775,00

FONTE: PREFEITURA MUNICIPAL DE POUSO ALEGRE (2012)

FARIA (2012, p. 319-320).

ANEXO 6

ROSA DOS VENTOS (LATROPA)

CONTRA CORRENTEZA BRAÇADA
 CONTRA INVEJA ORAÇÃO PESADA
 GLÓRIA SONHADA É SER CAMPEÃO
 EVITAR O AMARGO DA FUSTRAÇÃO
 PASSO DADO SE INICIA A ANDADA
 FÉ EM DEUS SEGUINDO NA ESTRADA
 DISTANTE CAMINHA DA ESTRANHA
 DÚVIDA E MEDO ME ACOMPANHAM
 VENCER! NÃO DEPENDE SÓ DE MIM
 MAS SE FOR PRA LUTAR, EU VOU ATÉ O FIM
 DESISTIR PRA MIM, FRA CASSO
 DEVO RESISTIR AO CANSAÇO
 SE ALGO QUE EU FAÇO DE ERRA DO
 ME SINTO TÃO MAL DERROTADO
 QUERIA UM RESULTADO CONTRÁRIO
 COMO FOI NO MEU IMAGINÁRIO
 MAS NÃO DÁ, NÃO DEU, NÃO DARIA DE JEITO NENHUM
 PRA VOLTAR NO TEMPO SÓ MESMO NO "DE JAVU"
 POIS SOU UM RAPAZ COMUM AQUI NO SUL DA AMÉRICA LA TINA
 ABAIXO DO EQUADOR, NO CALOR DO SUL DE MINAS
 QUE SÓ TEM ALTERNATIVA VIVER CHEIO DE ESPERANÇA
 CRENDENDO NA VERDADE DO SORRISO DAS CRIANÇAS
 COM CALMA E PERSISTÊNCIA LUTANDO POR MELHORIAS
 NÃO SÓ SUBJETIVA, MAS TAMBÉM DA MAIORIA
 SEI QUE NÃO É UTOPIA, TENHO QUE FAZER O BEM
 ACREDITAR NO AMOR E NA FORÇA QUE ELE TEM
 TENTAR FAZER O BEM ACREDITAR NO AMOR
 LUTAR CONTRA A INJUSTIÇA SEJE ELA, QUAL FOR
 ACREDITAR NO AMOR LUTAR PELA VERDADE
 PELA OPRESSÃO E A DESIGUALDADE
 A FAVOR DA VIDA EM NOME DA LIBERDADE
 DEFENDENDO A VIDA EM NOME DA HUMANIDADE

REFRÃO:

CADA QUEBRADA CADA
 PESSOA CADA LUGAR
 VARIAS HISTÓRIAS VARIAS
 AS MESMAS PRA CONTAR
 PRA ONDE QUER QUE SE VÁ
 UM ABRAÇO UM SORRISO
 UM APERTO DE MÃO
 SELA O COMPROMISSO (2x)

TEM QUE SABER ENTRAR E SAIR
 EM PRIMEIRO O RESPEITO
 VÁRIAS QUEBRADA SOFRIDA, OU FELIZ
 DAQUELE JEITO (1)

JÁ É CEDO "VAMU EMBORA",
 POIS O DIA NÃO ESPERA
 O GALO CANTA, ACORDA!
 É HORA DE IR PRA GUERRA (2)

ALGUNS VÃO DE MAGRELA
 OUTROS DE BONDE OU "C OSCAR"
 "CANHÁ" LÁ NA NUCA
 PRA NUNCA SE ATRASAR (3)

ALGUNS VÃO DE MAGRELA
 OUTROS DE BONDE OU COSCAR
 CANHÁ LÁ NA NUCA
 PRA NUNCA SE ATRASAR (4)

DEVAGAR DEVAGARINHO
 A GENTE CHEGA LÁ
 AS PEDRAS DO CAMINHO
 RETIRE-AS PRA PASSAR (5)

PRA QUE CHUTAR IGNORAR
 NINGUÉM AQUI É PERFEITO
 APRENDEMOS COM OS ERROS
 SEM ELLES, NÃO TEM ACERTOS (6)

SENHORAS E SENHORES
 CHAPADOS, CONVIVO COM ISSO
 "MULEQUES" DROGADOS
 MENINAS NO CIO (7)

FILHOS QUE CRESCEM
 SEM O CARINHO DOS PAIS
 SEM BASE E ESTRUTURA
 TIPO OS MEUS ANCESTRAIS (8)

O QUE "CÊS" QUER "TÁ" DISTANTE
 PRA QUE ESSE PANO BRANCO
 UTOPIA, PROTESTAR CONTRA O SANGUE
 QUE NÓS MESMOS DERRAMAMOS (9)

CAOS URBANO ME DIZ QUEM FAZ PARTE
 QUEM NÃO FAZ
 SERES HUMANOS CANSADOS
 SEM PLANOS SE ESTRANHAM, MAS (10)

QUER MAIS TEM MAIS
 SEMPRE UMA NA AGULHA
 TALVEZ JAZ, A PAZ
 QUE VOCÊ TANTO PROCURA (11)

NÃO MUDOU NADA PERCEBO
 NÓS TEMOS QUE MUDAR

QUER MELHORAR, ENTÃO VÁ!
 TOQUE A BOLA PRA FRENTE
 O QUE VEM FÁCIL VAI FÁCIL
 O QUE VEM SUADO É PRA SEMPRE (13)

DENTE POR DENTE
 OLHO POR OLHO
 RECEBA SUA MEDALHA
 SE SINTA ORGULHOSO (14)

ESTAMOS EXPOSTOS
 A TUDO QUEM DE RA
 QUE IAMOS CONSEGUIR
 MESMO COM TANTAS SEQUELAS (15)

MISÉRIA,
 ALCOOL
 E DROGAS
 TRAGÉDIAS
 O ALVO ME CHOCA
 PROCURO RESPOSTA
 REVOLTA NÃO TRÁS DE VOLTA
 QUEM FOI DESSA PRA OUTRA
 PESSOA QUE DEU AS COSTA

APOSTA, APOSTA
 NA VIRADA DO JOGO
 A TODAS AS COMUNIDADES
 DESSE ENGENHO NOVO

SÃO JOÃO,
 SÃO GERALDO,
 CHAPADÃO,
 CIDADE JARDIM,
 MORUMBI,
 FAISQUEIRA,
 YARA
 GUA DALUPE
 JATOBÁ

QUALQUER QUEBRADA
 QUE SE VÁ
 O SENTIMENTO
 É O MESMO SE "PÁ"

REFRÃO:
 CADA QUEBRADA CADA
 PESSOA CADA LUGAR
 VARIAS HISTÓRIAS VARIAS
 AS MESMAS PRA CONTAR
 PRA ONDE QUER QUE SE VÁ
 UM ABRAÇO UM SORRISO
 UM APERTO DE MÃO
 SELA O COMPROMISSO (2x)

Grupo: LATROPA
Letra: Crespo e Everton
Vocal: Crespo, Everton e Paulo Henrique
Produção: DJ Akilo
Gravada ao vivo no evento "Grito Rock" por RGB produções

ANEXO 7

Cidades | 21/03/2013 05:55

Pouso Alegre é a cidade mais segura do país para jovens

Com atração de investimento e oferta de capacitação, Pouso Alegre é a cidade do país mais segura para os jovens

Humberto Maia Júnior, de **EXAME**
Cidades | 21/03/2013 05:55



Praça em Pouso Alegre, em Minas Gerais: a cidade ganhou 11 000 empregos nos últimos cinco anos

Pouso Alegre - Uma mágoa dos moradores de Pouso Alegre com forasteiros é quando eles saem falando que a cidade é feia. Situada no meio de um vale no sul de Minas Gerais, ela carece dos prédios históricos de Tiradentes e Ouro Preto e das belezas naturais das também mineiras Gonçalves e Monte Verde.

É fato. Mas daí a dizer que o lugar é mal-apanhado soa como uma indelicadeza — que não deveria alterar o humor dos pouso-alegrenses.

Há um ponto em que Pouso Alegre não só não deve nada como está bem melhor que Gonçalves, Tiradentes e os demais 5 567 municípios brasileiros. A cidade é a primeira colocada no ranking do Índice de Vulnerabilidade Juvenil à Violência.

O estudo, feito pelo Fórum Brasileiro de Segurança Pública, ONG dedicada à questão da violência, analisou indicadores de educação, emprego, desigualdade e mortes violentas na população de 12 a 29 anos dos 283 municípios com mais de 100 000 habitantes.

A conclusão: o jovem que vive em Pouso Alegre é o que tem a menor chance de ser vítima — ou cúmplice — da criminalidade. O ranking foi feito com dados de 2010. A principal diferença da cidade em relação às demais 282 da lista está no quesito homicídio. Naquele ano, nenhum jovem foi assassinado em Pouso Alegre, que tem quase 135 000 habitantes. A baiana Eunápolis, com população de 102 000, é a pior no ranking e registrou 68 homicídios de jovens em 2010.

A boa posição no ranking não pode levar à conclusão de que Pouso Alegre seja uma Suíça brasileira. No biênio 2011-2012, cinco jovens foram mortos lá. E a cidade tem seus problemas, como o trânsito congestionado no fim da tarde, filas no pronto-socorro e bairros que alagam após temporais. Ainda assim, o quadro é muito mais tranquilo do que o da maioria das cidades brasileiras com porte semelhante.

É bem verdade que Pouso Alegre parte de uma condição histórica privilegiada. “A cidade está numa área de desenvolvimento econômico e social antigo”, diz Miguel Matteo, pesquisador do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. Fundada em 1848, teve um primeiro impulso com a agropecuária. Sua vizinha Poços de Caldas é a décima no ranking.

Entre as dez mais seguras, sete são cidades do interior paulista com perfil parecido, como Americana, Birigui, Limeira e São Caetano do Sul — centenárias, com até 250 000 habitantes e relativamente ricas. O grupo de dez é completado pela catarinense Joinville.

Com uma base socioeconômica sólida, Pouso Alegre recentemente passou a combinar políticas das esferas municipal, estadual e federal em três áreas vitais para a garantia do futuro dos jovens. Sua segurança é baseada no policiamento comunitário: os guardas estão presentes nos bairros e conhecem os moradores. Na economia, a estratégia é de atração de investimentos. O terceiro ponto é a oferta de qualificação profissional.

Em resumo, a cidade faz o feijão com arroz, mas faz bem temperado, à mineira. “Nosso objetivo é garantir oportunidades de treinamento e de emprego aos jovens”, diz o prefeito, Agnaldo Perugini, do PT, que iniciou em 2013 seu segundo mandato. A cidade ganhou 11 000 postos de trabalho desde 2008.

O número corresponde a uma vaga para cada 12 habitantes — a média nacional foi de um emprego criado para cada 27 pessoas. “Nunca fiquei desempregado aqui”, diz José Carlos Ramos, nascido e criado em Pouso Alegre. Aos 22 anos, ele é ajudante de produção na Unilever — a terceira fábrica onde já trabalhou.

A oferta de trabalho reflete a chegada de empresas à cidade. Só nos últimos três anos, aportaram 20, como a fabricante de latas Rexam e a chinesa Xuzhou, de máquinas para construção, somando investimentos de 1,5 bilhão de reais. Com isso, a expectativa é que o PIB de Pouso Alegre passe de 3 bilhões em 2010 para 8,3 bilhões de reais em 2013.

A renda per capita subiria para 60 000 reais — mesmo nível da Espanha. Colaboram para a abertura de postos de trabalho a política de incentivos da prefeitura e do governo mineiro e,

claro, a excelente localização — está a 200 quilômetros de São Paulo e Campinas e a 380 de Belo Horizonte e do Rio de Janeiro, os principais mercados consumidores do país.

Foi esse um dos principais motivos que levaram a Unilever a escolher Pouso Alegre para instalar agora o maior centro de distribuição da empresa na América Latina.

Portas abertas

A oferta de qualificação faz a ponte, dando aos jovens a oportunidade de se preparar para ocupar as vagas nas empresas. O município conta com dezenas de cursos técnicos oferecidos por instituições federais, estaduais e do Sistema S (Senai e Senac, entre outros), 20 cursos de graduação e 28 de pós-graduação nas áreas de humanas, biológicas e exatas. A prefeitura entra com infraestrutura.

O estudante de administração Bruno César Schmidt, de 19 anos, conseguiu um estágio no banco Santander após se cadastrar no Espro, organização sem fins lucrativos que ajuda jovens a encontrar empregos.

De lá, foi encaminhado para fazer um curso de técnicas bancárias no Uaitec, escola de capacitação profissional do governo estadual que funciona no carente bairro São Geraldo em um prédio cedido pela prefeitura. “O curso me abriu as portas do mercado de trabalho”, diz Schmidt.

Dar oportunidades para que os jovens realizem seus objetivos é a chave da cidade para mantê-los longe da violência, diz o prefeito Perugini. Nesse sentido, os anseios de Pouso Alegre podem ser simbolizados por Alisson Figueiredo Ferraz, de 12 anos. Apontado pelos colegas do 7º ano da Escola Municipal Antônio Mariosa como o melhor da classe, ele diz ter um sonho: ser médico quando crescer.

“Estudo para entrar na faculdade”, diz Alisson. Se tudo correr bem, Pouso Alegre continuará a oferecer condições para ele chegar lá — e a servir de exemplo para o país.

SP reúne as melhores cidades para jovens do País

Entre as 10 melhores, 7 são paulistas, incluindo S. Caetano, Valinhos e Birigui; líder no ranking é o município de Pouso Alegre, em Minas Gerais

19 de fevereiro de 2013 | 2h 02

BRUNO PAES MANSO - O Estado de S.Paulo

Cinco das dez piores cidades para os jovens brasileiros viverem estão na Bahia. A pior é Eunápolis, no sul do Estado, vizinha a Cabrália e Porto Seguro, este o 4.º pior município no ranking, apesar do intenso movimento turístico e das belas praias. No outro extremo, as melhores cidades brasileiras para os jovens estão no interior de São Paulo. Entre as dez mais bem posicionadas, sete ficam no Estado, como São Caetano, Valinhos, Birigui e Americana. A cidade mineira de Pouso Alegre tem as melhores condições de vida para jovens.

Entre as 75 cidades paulistas com mais de 100 mil habitantes, 74 apresentam baixa vulnerabilidade para os jovens. Na Bahia, entre os 16 municípios, 1 tem vulnerabilidade alta, 8 média e 7 média-baixa. No caso dos 12 municípios de Santa Catarina, todos têm vulnerabilidade baixa.

Os resultados foram apontados pelo Índice de Vulnerabilidade Juvenil à Violência (IVJ-V), feito pelo Fórum Brasileiro de Segurança Pública (FBSP), que serão apresentados hoje em evento da Secretaria Nacional de Segurança Pública (Senasp). São considerados os dados de 2010 e, portanto, o crescimento de 15% dos assassinatos em São Paulo ocorrido no ano passado não foi levado em consideração.

Foram analisadas 283 cidades brasileiras com mais de 100 mil habitantes, que englobam 104,5 milhões de pessoas, e representam mais da metade da população brasileira. O IVJ-V considera os dados de violência entre jovens a partir de mortes por homicídio e no trânsito, frequência à escola e situação de emprego, pobreza e desigualdade. O valor do índice varia de 0 a 1 (0 para as cidades em melhores condições e 1 nas piores).

Segundo os autores do estudo, o levantamento ajudou a identificar o papel de políticas públicas de segurança eficientes em outros indicadores sociais, como pobreza e distribuição de renda. "Estados como São Paulo e Rio de Janeiro, que conseguiram bons resultados na política de combate à violência, melhoraram seus dados sociais. O controle da violência acaba produzindo um círculo virtuoso", afirma o sociólogo Renato Sérgio de Lima, do FBSP.

O mesmo efeito, só que em sentido inverso, pode ser verificado na parte de baixo da tabela. Estados como Bahia, Alagoas, Paraíba e Pará, onde cresceram as taxas de assassinatos, registraram pioras nos demais índices.

Entre os 283 municípios com mais de 100 mil habitantes, 163 cidades, que juntas têm população de 65,9 milhões, apresentam baixa vulnerabilidade para os jovens. A situação é um pouco pior em 117 municípios, com vulnerabilidade considerada média-baixa ou média. Apenas três cidades, as campeãs do ranking, Eunápolis (BA), Marabá (PA) e Arapiraca (AL), têm vulnerabilidade alta. Não há nenhuma cidade, de acordo com o ranking, com vulnerabilidade muito alta.

Mudanças. Como o IVJ-V já havia sido publicado a partir de dados de 2007, é possível comparar as mudanças em diversas cidades ocorridas nos últimos três anos. Entre as dez cidades que mais melhoraram os seus índices, quatro estão no Rio. Macaé foi a que obteve os maiores progressos. "Pode-se medir os efeitos das Unidades de Polícia Pacificadora, que melhoraram a situação no Estado", diz Lima.

Entre as que mais pioraram, há cidades de 7 Estados. Águas Lindas de Goiás e Araucária (PR) tiveram os maiores recuos.

Uma das principais surpresas é Porto Alegre ser a 2.^a pior colocada, atrás apenas de Maceió. No ranking das capitais, Boa Vista, Macapá e João Pessoa ficam nas cinco primeiras posições. São Paulo é a capital em situação mais favorável no ranking.

Pouso Alegre é a cidade onde jovens estão menos expostos à violência

Dados se referem ao ano de 2010; quase 300 cidades foram pesquisadas. Município está à frente de cidades como São Caetano do Sul e Valinhos.

Do G1 Sul de Minas – 19/02/2013

Um estudo divulgado pela ONG Fórum Brasileiro de Segurança Pública, com o apoio do Ministério da Justiça, aponta que Pouso Alegre (MG) é a cidade com mais de 100 mil habitantes onde os jovens estão menos expostos à violência no país. Os dados se referem ao ano de 2010. Ao todo, foram pesquisadas quase 300 cidades durante o Censo do IBGE naquele ano.

O estudo apontou que Pouso Alegre tem o menor índice na avaliação de riscos para a juventude entre as 283 cidades pesquisadas. O município está à frente inclusive de cidades como São Caetano do Sul e Valinhos, no Estado de São Paulo.

O índice considerou as taxas de violência a que os jovens de 12 a 29 anos de idade estão expostos: homicídios e mortalidade no trânsito, pobreza, desigualdade socioeconômica, frequência dos jovens nas escolas e o acesso ao mercado de trabalho.

Pouso Alegre é cidade brasileira onde os jovens estão menos expostos à violência

Estudo divulgado pelo Ministério da Justiça e o Fórum Brasileiro de Segurança Pública mapeia os riscos para a juventude brasileira em cidades com mais de 100 mil habitantes. Em Minas, o maior risco está em Teófilo Otoni

[Luana Cruz](#)

O ESTADO DE MINAS – 19/02/2013

Pouso Alegre é cidade brasileira em que jovens estão menos expostos à violência. O Ministério da Justiça e o Fórum Brasileiro de Segurança Pública divulgaram nesta terça-feira o Índice de Vulnerabilidade Juvenil à Violência (IVJ-Violência). O município do Sul de Minas Gerais está em último lugar, entre 283 cidades brasileiras com mais de 100 mil habitantes, na mensuração de riscos para a juventude.

RANKING DAS CAPITALS

Posição	Capital	Condição de vulnerabilidade	Índice de IVJ-V
12º	MACEIÓ	MÉDIA	0,419
53º	Porto Alegre	Média-Baixa	0,347
54º	Boa Vista	Média-Baixa	0,346
56º	Macapá	Média-Baixa	0,345
58º	João Pessoa	Média-Baixa	0,344
64º	Porto Velho	Média-Baixa	0,342
65º	Salvador	Média-Baixa	0,341
75º	Cuiabá	Média-Baixa	0,333
80º	Fortaleza	Média-Baixa	0,330
83º	Belém	Média-Baixa	0,328
85º	Recife	Média-Baixa	0,325
97º	Rio Branco	Média-Baixa	0,321
100º	Teresina	Média-Baixa	0,316
102º	Palmas	Média-Baixa	0,315
112º	Manaus	Média-Baixa	0,306
117º	São Luís	Média-Baixa	0,303
124º	Vitória	Baixa	0,297
134º	Aracaju	Baixa	0,290
143º	Natal	Baixa	0,279
145º	Goiânia	Baixa	0,278
148º	Campo Grande	Baixa	0,275
166º	Brasília	Baixa	0,262
174º	Curitiba	Baixa	0,258
193º	RIO DE JANEIRO	BAIXA	0,248
194º	BELO HORIZONTE	BAIXA	0,248
195º	Florianópolis	Baixa	0,247
221º	SÃO PAULO	BAIXA	0,230

IVJ-V ÍNDICE DE VULNERABILIDADE JUVENIL À VIOLÊNCIA

PIOR RESULTADO MELHOR RESULTADO

Na direção contrária de Pouso Alegre está a cidade de Teófilo Otoni, no Vale do Mucuri, com maior IVJ-Violência em Minas Gerais, ocupando a 79ª posição no ranking. Esse é o município mineiro em que jovens estão mais expostos a crimes, mortalidade no trânsito e pobreza.

Belo Horizonte aparece na posição 194 apresentando baixo índice de vulnerabilidade. A surpresa fica por conta da comparação de outras capitais. São Paulo (SP) é a capital com menor vulnerabilidade juvenil à violência no país. Já o Rio de Janeiro (RJ) aparece em quarto

entre as capitais, mas apresenta a melhor evolução quando comparado com o índice de 2007 (data da última pesquisa).

A cidade carioca foi a capital que mais reduziu a vulnerabilidade juvenil à violência. Considerando todas as cidades, o Rio avançou 153 colocações, ocupando agora a posição 193. A capital com maior IVJ – Violência é Maceió, que ocupa a 12ª posição na classificação geral.

Dos dez municípios com os maiores IVJ-Violência, cinco estão na Bahia: Eunápolis (1º), Porto Seguro (4º), Paulo Afonso (7º), Lauro de Freitas (8º) e Teixeira de Freitas (9º). Os organizadores da pesquisa esperam que os resultados incentivem a garantia de avanços futuros, mecanismos de monitoramento e avaliação da política de segurança pública do estado, assim como de todas as cidades avaliadas.

VIOÊNCIA E JUVENTUDE

O Índice de Vulnerabilidade Juvenil à Violência (IVJ-Violência) mede a exposição de jovens brasileiros a crimes, mortalidade no trânsito, pobreza e desigualdade social

O QUE É

O índice considerou as taxas de violência a que os jovens de 12 a 29 anos de idade estão expostos:

- Homicídios e mortalidade no trânsito
- Pobreza
- Desigualdade socioeconômica
- Frequência dos jovens nas escolas
- Acesso ao mercado de trabalho

Nesta edição, é feita uma comparação entre os anos de 2007 e 2010, para as 283 cidades brasileiras com mais de 100 mil habitantes em 2010

COMO FUNCIONA

O IVJ-Violência é medido em uma escala que varia de 0 (melhor resultado possível) a 1 (pior resultado possível) e classifica em primeiro lugar as cidades mais vulneráveis à violência. Funciona, portanto, como um "ranking inverso", no qual a pontuação mais elevada representa maior vulnerabilidade do município

Posição	Município	Condição de vulnerabilidade	Índice de Vulnerabilidade Juvenil à Violência (IVJ-V)
79º	Teófilo Otoni	Média-Baixa	0,330
91º	Governador Valadares	Média-Baixa	0,322
110º	Ubá	Média-Baixa	0,307
118º	Montes Claros	Média-Baixa	0,302
121º	Betim	Baixa	0,300
125º	Coronel Fabriciano	Baixa	0,297
136º	Vespasiano	Baixa	0,287
138º	Ribeirão das Neves	Baixa	0,287
151º	Ibirité	Baixa	0,272
154º	Sabará	Baixa	0,270
158º	Ipatinga	Baixa	0,268
167º	Araguari	Baixa	0,262
189º	Muriaé	Baixa	0,250
191º	Santa Luzia	Baixa	0,249
194º	BELO HORIZONTE	BAIXA	0,248
198º	Contagem	Baixa	0,244
209º	Varginha	Baixa	0,237
212º	Barbacena	Baixa	0,235
213º	Sete Lagoas	Baixa	0,233
217º	Patos de Minas	Baixa	0,231
219º	Conselheiro Lafaiete	Baixa	0,231
229º	Uberlândia	Baixa	0,226
234º	Uberaba	Baixa	0,223
246º	Itabira	Baixa	0,218
256º	Juiz de Fora	Baixa	0,210
266º	Divinópolis	Baixa	0,199
268º	Passos	Baixa	0,196
274º	Poços de Caldas	Baixa	0,190
283º	Pouso Alegre	Baixa	0,153

PIOR RESULTADO

MELHOR RESULTADO

ANEXO 8

Região de Influência de Alfenas

	PIB - 2010 (R\$)	PIB per capita (R\$)	População Total (2010)	População Urbana (2010)
Alfenas	1.282.829,67	17.400,91	73.774	69.176
Alterosa	120.865,87	8.813,32	13.717	10.002
Areado	131.086,41	9.548,14	13.731	11.525
Campo do Meio	90.333,50	7.842,81	11.476	10.059
Campos Gerais	331.410,91	11.997,64	27.600	19.156
Carvalhópolis	34.663,11	10.347,20	3.341	2.459
Conceição da Aparecida	126.414,99	12.881,09	9.820	6.199
Cordislândia	40.753,95	11.864,32	3.435	2.757
Divisa Nova	56.096,98	9.739,06	5.763	4.659
Fama	32.725,92	13.937,78	2.350	1.515
Guaranésia	274.290,57	14.656,97	18.714	16.836
Guaxupé	1.190.359,32	24.052,04	49.430	46.480
Juruáia	98.935,62	10.709,64	9.238	4.514
Machado	715.436,61	18.494,38	38.688	32.068
Monte Belo	182.923,29	14.005,30	13.061	9.058
Muzambinho	268.123,44	13.122,72	20.430	15.729
Nova Resende	222.385,21	14.465,96	15.374	8.858
Paraguaçu	292.338,18	14.442,87	20.245	16.679
Poço Fundo	169.573,86	10.624,26	15.959	9.281
São Pedro da União	70.071,66	13.903,11	5.040	2.781
Serraia	112.628,73	14.937,50	7.542	6.576
TOTAL	5.844.247,81	15.431	378.728	306.367

Fonte: IBGE, 2010.

Região de Influência de Itajubá

	PIB - 2010 (R\$)	PIB per capita (R\$)	População Total (2010)	População Urbana (2010)
Brasópolis	125.901,86	8.586,36	14.661	7.891
Conceição das Pedras	29.784,47	10.834,66	2.749	1.509
Consolação	11.869,73	6.873,04	1.727	950
Delfim Moreira	49.994,25	6.272,02	7.971	3.025
Gonçalves	27.524,92	6.522,49	4.220	1.164
Itajubá	1.688.019,17	18.615,33	90.658	82.764
Maria da Fé	103.817,09	7.302,83	14.216	8.383
Marmelópolis	20.928,31	7.051,32	2.968	1.557
Paraisópolis	327.199,16	16.872,89	19.379	16.058
Pedralva	96.213,41	8.390,46	11.467	5.563
Piranguçu	39.532,84	7.574,79	5.217	1.772
Piranguinho	51.494,70	6.423,99	8.016	4.953
São José do Alegre	27.440,58	6.867,01	3.996	2.901
Wenceslau Braz	17.645,87	6.911,82	2.553	1.270
TOTAL	2.617,366	13.790	189.798	139.760

Fonte: IBGE, 2010.

Região de Influência de Lavras

	PIB - 2010 (R\$)	PIB per capita (R\$)	População Total (2010)	População Urbana (2010)
Bom Sucesso	182.356,34	10.575,06	17.243	14.194
Cana Verde	45.121,03	8.073,18	5.589	4.068
Carmo da Cachoeira	140.461,81	11.867,34	11.836	8.966
Carrancas	42.409,78	10.731,22	3.948	2.612
Ibituruna	30.848,63	10.763,65	2.866	2.485
Ijaci	279.110,25	47.605,36	5.859	5.605
Ingai	36.190,25	13.729,23	2.629	1.630
Itumirim	40.583,41	6.610,75	6.139	4.704
Itutinga	57.946,51	14.808,72	3.913	2.756
Lavras	1.459.076,02	15.830,10	92.200	87.856
Luminárias	50.493,46	9.307,55	5.422	4.166
Nepomuceno	270.287,26	10.508,43	25.733	19.936
Perdões	292.040,32	14.500,51	20.087	17.776
Ribeirão Vermelho	40.672,47	10.630,55	3.826	3.543
Santo Antônio do Amparo	137.854,51	7.945,96	17.345	15.187
TOTAL	3.105.452,01	13.824,00	224.635	195.484

Fonte: IBGE, 2010.

Região de Influência de Passos

	PIB - 2010 (R\$)	PIB per capita (R\$)	População Total (2010)	População Urbana (2010)
Alpinópolis	233.509,33	12.628,95	18.488	14.990
Bom Jesus da Penha	70.932,41	18.272,13	3.887	2.825
Capitólio	100.601,62	12.290,97	8.183	6.502
Carmo do Rio Claro	279.244,44	13.671,03	20.426	14.362
Doresópolis	18.075,89	12.552,70	1.440	1.132
Fortaleza de Minas	320.902,87	78.307,19	4.098	2.950
Guapé	124.307,31	8.983,04	13.872	7.174
Itamogi	127.723,79	12.341,66	10.349	7.759
Itaú de Minas	463.593,48	31.009,60	14.945	14.562
Jacuí	77.604,31	10.344,48	7.502	4.570
Monte Santo de Minas	272.324,61	12.817,69	21.234	16.423
Passos	1.445.976,56	13.601,13	106.290	100.842
Pimenta	107.716,02	13.078,68	8.236	6.945
Piumhi	600.920,87	18.846,51	31.883	28.564
Pratápolis	122.100,49	13.862,45	8.807	7.793
São João Batista do Glória	358.922,59	52.093,26	6.887	5.607
São José da Barra	347.780,34	51.310,17	6.778	4.894
São Roque de Minas	104.913,99	15.691,59	6.686	4.222
São Sebastião do Paraíso	1.107.562,00	17.030,51	64.980	59.953
São Tomás de Aquino	104.956,57	14.797,20	7.093	5.522
Vargem Bonita	27.554,99	12.739,25	2.163	1.142
TOTAL	6.417.224,46	17.148	374.227	318.733

Fonte: IBGE, 2010.

Região de Influência de Poços de Caldas

	PIB - 2010 (R\$)	PIB per capita (R\$)	População Total (2010)	População Urbana (2010)
Andradas	493.450,72	13.228,53	37.270	28.026
Bandeira do Sul	38.974,38	7.298,57	5.338	4.870
Botelhos	137.389,13	9.199,14	14.920	11.366
Cabo Verde	182.769,61	13.222,14	13.823	7.627
Caldas	156.695,66	11.496,38	13.633	7.739
Campestre	256.247,29	12.378,50	20.686	10.959
Ibitiúra de Minas	34.423,60	10.106,75	3.382	2.370
Ipuiúna	124.548,62	13.080,09	9.521	7.448
Poços de Caldas	3.756.596,06	24.634,06	152.435	148.722
Santa Rita de Caldas	119.937,84	13.280,68	9.027	5.655
TOTAL	5.301.032,91	18.930	280.035	234.782

Fonte: IBGE, 2010.

Região de Influência de Pouso Alegre

	PIB - 2010 (R\$)	PIB per capita (R\$)	População Total (2010)	População Urbana (2010)
Albertina	42.701,22	14.658,85	2.913	2.012
Bom Repouso	90.447,41	8.649,46	10.457	5.679
Borda da Mata	149.177,37	8.709,05	17.118	13.718
Bueno Brandão	97.852,97	8.983,93	10.892	5.674
Cachoeira de Minas	142.306,05	12.897,05	11.034	7.064
Cambuí	431.983,05	16.306,79	26.488	22.359
Careaçu	63.927,53	10.144,01	6.298	4.702
Conceição dos Ouros	129.392,14	12.455,92	10.388	8.123
Congonhal	110.845,92	10.576,90	10.468	7.755
Consolação	11.869,73	6.873,04	1.727	950
Cordislândia	40.753,95	11.864,32	3.435	2.757
Córrego do Bom Jesus	22.660,18	6.071,86	3.730	2.049
Espírito Santo do Dourado	42.467,09	9.588,41	4.429	1.683
Estiva	118.737,66	10.949,62	10.845	4.899
Extrema	1.969.542,49	68.951,91	28.599	26.023
Heliodora	62.505,10	10.213,25	6.121	4.430
Inconfidentes	53.902,98	7.807,50	6.908	3.678
Ipuiúna	124.548,62	13.080,09	9.521	7.448
Itapeva	119.825,98	13.815,98	8.664	4.511
Jacutinga	298.909,75	13.111,80	22.772	19.076
Natércia	52.814,31	11.357,92	4.658	2.760
Ouro Fino	431.160,89	13.652,97	31.568	23.763
Pouso Alegre	3.041.314,56	23.289,74	130.615	119.590
Santa Rita do Sapucaí	812.820,00	21.512,28	37.754	32.458
São João da Mata	27.855,20	10.195,90	2.731	1.752
São Sebastião da Bela Vista	59.780,79	12.081,81	4.948	2.889
Senador Amaral	57.311,79	10.968,76	5.219	3.101
Senador José Bento	21.627,85	11.578,08	1.868	683
Silvianópolis	72.936,26	12.097,57	6.027	3.645
Tocos do Moji	25.332,66	6.413,33	3.950	1.018
Turvolândia	69.527,07	14.926,38	4.658	2.910
TOTAL	8.796.838,60	19.688,00	446.803	349.159

Fonte: IBGE, 2010.

Região de Influência de Varginha

	PIB - 2010 (R\$)	PIB per capita (R\$)	População Total (2010)	População Urbana (2010)
Aiuruoca	58.442,70	9.467,47	6.162	3.123
Alagoa	25.415,04	9.381,70	2.709	1.110
Baependi	165.194,21	9.030,95	18.307	13.247
Boa Esperança	505.238,13	13.120,00	38.516	32.191
Cambuquira	106.356,18	8.402,29	12.602	10.457
Campanha	164.096,58	10.631,46	15.433	13.326
Carmo da Cachoeira	140.461,81	11.867,34	11.836	8.966
Carmo de Minas	126.505,78	9.199,08	13.750	10.189
Carvalhos	30.051,19	6.597,41	4.556	2.437
Caxambu	175.855,35	8.096,84	21.705	21.252
Conceição do Rio Verde	130.065,24	10.043,65	12.949	11.454
Coqueiral	105.867,42	11.399,53	9.289	6.588
Cristina	89.538,14	8.766,22	10.210	5.955
Cruzília	117.031,19	8.018,03	14.591	13.286
Dom Viçoso	20.003,05	6.681,05	2.994	998
Elói Mendes	329.980,04	13.060,24	25.220	20.374
Ilicínea	107.746,67	9.379,06	11.488	9.096
Itamonte	268.088,78	19.139,63	14.003	9.612
Itanhandu	287.136,36	20.245,11	14.175	11.925
Jesuânia	39.529,21	8.290,52	4.768	3.094
Lambari	179.104,98	9.152,48	19.554	14.036
Minduri	31.739,96	8.265,61	3.840	3.396
Monsenhor Paulo	117.994,81	14.445,99	8.161	6.133
Olimpio Noronha	23.693,19	9.353,80	2.533	2.249
Pouso Alto	87.624,68	14.103,44	6.213	3.658
Santana da Vargem	109.681,83	15.151,52	7.231	5.278
São Bento Abade	41.432,94	9.052,42	4.577	4.238
São Gonçalo do Sapucaí	354.986,23	14.847,39	23.906	19.742
São Lourenço	440.924,59	10.582,87	41.657	41.657
São Sebastião do Rio Verde	17.440,49	8.265,64	2.110	1.321
São Thomé das Letras	63.592,58	9.555,61	6.655	3.857
Seritinga	15.877,37	8.870,04	1.789	1.483
Serranos	17.240,87	8.637,71	1.995	1.543
Soledade de Minas	39.331,92	6.927,07	5.676	3.761
Três Corações	1.758.233,07	24.152,88	72.765	65.826
Três Pontas	738.144,99	13.713,79	53.860	46.280
Varginha	3.956.315,70	32.133,82	123.081	119.061
Virgínia	83.030,73	9.625,63	8.623	3.936
TOTAL	11.068.993,97	16.784,00	659.489	556.135

Fonte: IBGE, 2010.

ANEXO 9



ANEXO 10

PREFEITURA MUNICIPAL DE POUSO ALEGRE, ABRIL DE 2013

Planejamento Urbano

Projeto de revitalização vai transformar Centro em espaço de convivência



O trabalho conjunto da Prefeitura com o Sebrae, o Sindvale e a Associação do Comércio e da Indústria (Acipa) rendeu um projeto surpreendente para o hipercentro de Pouso Alegre. Acostumados às vias estreitas e vendo a massa cinzenta de concreto deixar cada vez menos espaços para as pessoas, os pouso-alegrenses se perguntam se o crescimento da cidade pode trazer mais qualidade de vida para a população. A resposta foi dada na última na última semana pelas instituições. No Teatro Municipal, o grupo apresentou o projeto de revitalização das principais vias do Centro.

Ousado, o projeto propõe mais que o simples embelezamento da região. O objetivo é transformar ruas como a Avenida Doutor Lisboa, a Praça Senador José Bento, a Duque de Caxias e a Getúlio Vargas em um grande centro de convivência. “Queremos uma cidade que acolha as pessoas. Onde os moradores se sintam bem, tenham prazer em andar pelas calçadas. O espaço público tem que ser um espaço de confraternização e encontro”, avalia o prefeito Agnaldo Perugini.

No espaço equivalente à vaga ocupada por um carro estacionado, entre a via e a calçada, um banco de madeira, telefone público, iluminação própria, um tanto lúgubre, um jardim suspenso e algumas árvores. As Ilhas de Conforto podem ser tomadas como a proposta símbolo do projeto. Ao longo da Avenida Doutor Lisboa, a serão construídos uma estrutura a cada quadra. "Pensamos neste espaço como forma de as pessoas parar, se acomodar. Deixar de lado o corre-corre e poder lançar um olhar mais contemplativo sobre a cidade. Ou simplesmente parar para descansar", explica a secretária de Planejamento.

Calçadas - Segundo a proposta elaborada pelo Sebrae, Acipa, Sidvale e Prefeitura, as calçadas destas vias serão padronizadas. O piso sugerido, um ladrilho hidráulico, traz uma série de vantagens. É mais resistente, suporta maior pressão, variações de temperatura e umidade. A padronização ainda deve favorecer a manutenção, hoje dificultada pela variedade, fragilidade e, por vezes, assimetria do material utilizado. A funcionalidade das calçadas alcança inclusive os deficientes visuais. Sobre sua superfície, um piso tátil direcional servirá de guia para os deficientes. Eles serão de dois tipos. Um amarelo, longitudinal, indica para ir em frente. Enquanto um avermelhado, convergente, indica pontos de rotação ou a presença de obstáculos.

Segurança - Uma medida simples prevista no projeto tornará a via mais segura. Vai ajudar a organizar o fluxo de veículos e a travessia de pedestres. Trata-se de um prolongamento das calçadas em cada uma das esquinas. Essa extensão ainda será fechada por um gradil. O prolongamento da calçada no cruzamento afunila a via e evita que um condutor faça manobras impróprias, fechando o fluxo num local sensível para o tráfego. Já o gradil impede que o pedestre atravesse a via fora da faixa. Funciona como uma barreira condutora.

Limpeza e arborismo - A limpeza e o arborismo são complementares no projeto. Ao lado de cada um dos contêineres de lixo que serão dispostos ao longo da via, um arbusto. Do diálogo entre antagônicos, a Prefeitura espera incentivar práticas sustentáveis, além de manter belo, mesmo o espaço destinado ao lixo.

Canteiro móvel - Um canteiro central com árvores e grama, um jardim completo, sobre rodas. A inovação que mais chama atenção no projeto pretende tornar possível a existência

de uma via com um canteiro central arborizado, mas que possa dar lugar a grandes eventos, como o Carnaval e o desfile comemorativo do dia Sete de Setembro, quando necessário.



Plano de Urbanismo - O projeto de revitalização do Centro integra o Plano de Urbanismo da Prefeitura de Pouso Alegre. Com obras já em andamento, as ações já contam com recursos de cerca de R\$ 19 milhões para obras de drenagem urbana, pavimentação, planejamento arquitetônico e paisagístico. Considerado um dos grandes projetos estruturantes do município, o plano tem dois focos principais. Através dele, a Prefeitura pretende reforçar a infraestrutura da região central, estrangulada pelo crescimento vertiginoso do município nos últimos anos, e embelezar os trechos com potencial turístico, notadamente o de negócios. Além de ampliar e revitalizar a infraestrutura viária de toda a cidade.