

# AS FORMAS DE CRESCIMENTO E O ZONEAMENTO MORFOLÓGICO-FUNCIONAL DA CIDADE MÉDIA DE ITAJUBÁ (MINAS GERAIS).

*THE WAYS OF GROWTH AND THE MORPHOLOGICAL-FUNCTIONAL ZONING OF THE MEDIUM CITY OF ITAJUBÁ  
(MINAS GERAIS).*

*LAS FORMAS DE CRECIMIENTO Y LA ZONIFICACIÓN MORFOLÓGICA-FUNCIONAL DE LA CIUDAD MEDIA DE ITAJUBÁ  
(MINAS GERAIS).*

## RESUMO

Uma cidade apresenta três formas de crescimento, o populacional, a expansão de sua área urbana, e a verticalização. Entretanto, devido as condições econômicas, socioespaciais, políticas e ambientais que se interatuam em um espaço geográfico, as formas de crescimento se manifestam de variadas maneiras nas mais diversas cidades, contribuindo, inclusive, para a formação de áreas com diferentes paisagens, condições socioeconômicas e funcionalidades em seu interior. No contexto de uma cidade média, o papel de intermediário em uma rede urbana, faz com que moradores dos espaços urbanos e rurais de sua área de influência a procure para o trabalho, o entretenimento e o consumo de bens e serviços. Este artigo tem como objetivo demonstrar os processos de crescimento que ocorreram em Itajubá, entre 1980 e 2019, para, posteriormente, realizar uma proposta de zoneamento morfológico-funcional desta cidade média localizada no Sul de Minas.

**Palavras-chave:** cidades médias; zoneamento morfológico-funcional; crescimento; dinâmicas socioespaciais; expansão urbana.

## ABSTRACT

A city usually presents three ways of growth, the population, the expansion of its urban area, and the verticalization. However, due to the economic, socio-spatial, political and environmental conditions that interact within the geographical space, the ways of growth are manifested in different means in the most diverse cities, and they even contribute to the creation of areas formed by different landscapes, socioeconomic conditions and functionalities. In terms of a medium-sized city, the role of connected-paths in an urban environment makes residents of urban and rural areas in their areas of influence to seek for work, entertainment and consumption of goods and services. This article aims to demonstrate the growth processes that took place in Itajubá, between 1980 and 2019, followed by a proposal for a morphological-functional zoning for this medium-sized city located in the south of Minas.

**Keywords:** medium cities; morphological-functional zoning; growth; socio-spatial dynamics; urban sprawl.

 Alexandre Carvalho de Andrade <sup>a</sup>

 Rogério Coli da Cunha <sup>b</sup>

<sup>a</sup> Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Sul de Minas (IFSULDEMINAS), Poços de Caldas, MG, Brasil

<sup>b</sup> Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Sul de Minas (IFSULDEMINAS), Poços de Caldas, MG, Brasil

DOI: 10.12957/geouerj.2023.55439

Correspondência: andrade.a.c@uol.com.br

Recebido em: 21 out. 2020

Revisado em: 28 abr. 2023

Aceito em: 12 mai. 2023





## RESUMEN

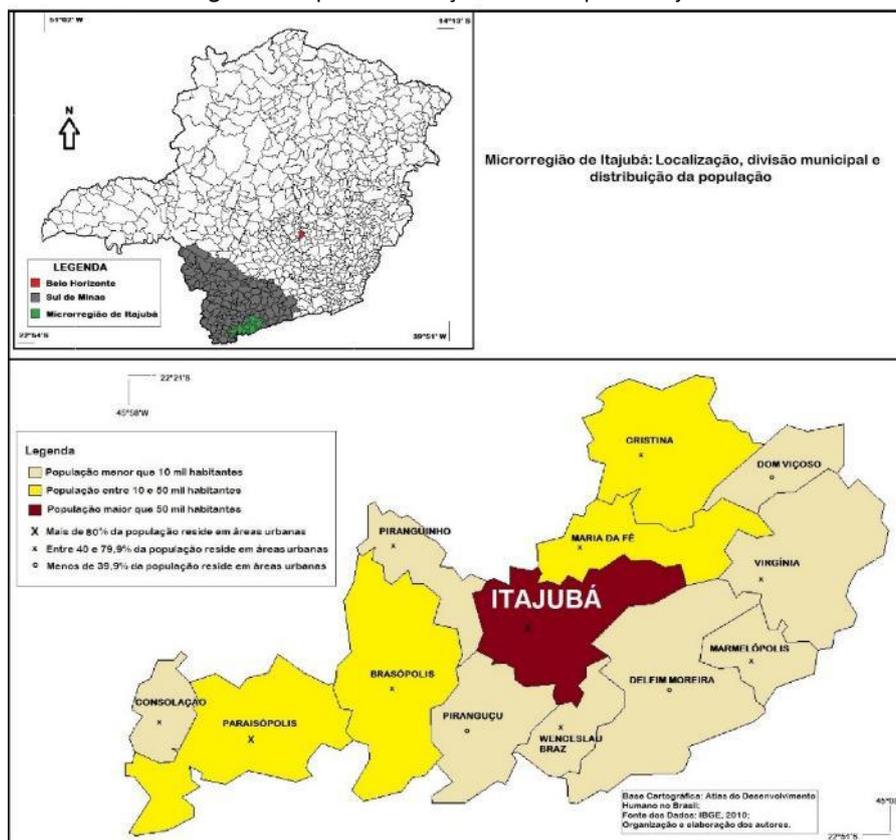
Una ciudad presenta tres formas de crecimiento, la población, la expansión de su área urbana y la verticalización. Sin embargo, debido a las condiciones económicas, socioespaciales, políticas y ambientales que interactúan en un espacio geográfico, las formas de crecimiento se manifiestan de diversas maneras en las ciudades más diversas, contribuyendo a la formación de áreas con diferentes paisajes, condiciones socioeconómicas y funcionalidades en su interior. En el contexto de una ciudad media, el papel de intermediario en una red urbana hace que los residentes de los espacios urbanos y rurales de su área de influencia la busquen para trabajar, divertirse y consumir bienes y servicios. El presente artículo tiene por objeto demostrar los procesos de crecimiento que se produjeron en Itajubá, entre 1980 y 2019, para posteriormente hacer una propuesta de zonificación morfológica-funcional de esta ciudad media situada en el Sul de Minas.

**Palabras-clave:** ciudades medianas; zonificación morfológica-funcional; crecimiento; dinámica socioespacial; expansión urbana.

## INTRODUÇÃO

Itajubá, localizada na Microrregião de Planejamento do Sul de Minas (Figura 1), pode ser considerada como uma cidade média, em decorrência de seu contingente populacional e de sua posição intermediária na rede urbana em que se encontra inserida.

Figura 1: Mapa de localização do município de Itajubá.



Fonte: ANDRADE e FERREIRA (2013).

O espaço urbano itajubense, devido as características de seu meio físico, e das dinâmicas sociais, econômicas e políticas, apresenta expressiva diversidade funcional e paisagística. Tendo em vista esta situação, o presente artigo tem como objetivo evidenciar as formas de crescimento que ocorreram em Itajubá, entre 1980 e 2019, para, posteriormente, demonstrar uma proposta de zoneamento morfológico-funcional da referida cidade.

Na primeira parte deste artigo são elucidadas as formas de crescimento que ocorreram na cidade de Itajubá. 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, quando ocorre o aumento do contingente demográfico; horizontal, na medida em que há a expansão do espaço urbanizado; vertical, quando a cidade passa a apresentar maior número de edificações com mais de dois



pavimentos, para funções residenciais, comerciais ou de prestação de serviços. Para evidenciar estes processos foram utilizados recursos cartográficos, fotografias e censos demográficos do período analisado (1980-2019), e realizados trabalhos de campo no espaço urbano de Itajubá e de seu entorno.

A proposta de zoneamento urbano-funcional, para a cidade de Itajubá, apresentada na segunda parte deste artigo, teve como embasamento as definições de Amorim Filho e Sena Filho (2007), que estipularam as seguintes zonas: central, pericentral, periféricas e periurbanas; os citados autores usaram como parâmetros as características morfológicas, paisagísticas, estruturais e funcionais da totalidade do espaço urbano analisado, assim como das áreas circunvizinhas. Nesta etapa, os trabalhos de campo tiveram significativa importância, e foram complementados por imagens e mapas que evidenciam as diferenças e semelhanças existentes entre os distintos setores da cidade média de Itajubá.

### Crescimento populacional em Itajubá e o contexto regional

As cidades médias, a partir da década de 70 do século XX, passaram a assumir gradativamente uma maior importância em termos de contingente populacional no Brasil, tendo inclusive apresentado um ritmo de crescimento maior que a média nacional (BAENINGER, 2003). O desenvolvimento econômico e a geração de empregos nestas localidades, nos mais diversos setores produtivos, assim como a relativa estagnação econômica e a queda na qualidade de vida nas metrópoles, foram fatores que contribuíram para o crescimento demográfico das cidades médias (MATOS, 2003). O processo de crescimento populacional da cidade média de Itajubá, no período entre 1980 e 2010, é demonstrado na tabela 1.

**Tabela 1.** Crescimento populacional no município e na área urbana de Itajubá, no período entre 1980 e 2010.

	População Municipal	População Urbana	% Urbanização
1980	60.454	53.441	88,4%
1991	74.866	68.726	91,8%
2000	84.135	76.983	91,5%
2010	90.679	82.785	91,3%
Crescimento 2010/1980	50,0%	54,9%	

Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), Censos Demográficos.

Apesar de Itajubá apresentar um contínuo crescimento da população urbana, a intensidade deste foi inferior ao de outras cidades médias do Sul de Minas, e que o ritmo de crescimento da população urbana brasileira (100,1% entre 1980 e 2010), e do estado de Minas Gerais (86,1% entre 1980 e 2010). No mesmo período, entre 1980 e 2010 (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE: Censos Demográficos), as demais cidades médias sulmineiras apresentaram os seguintes crescimentos de suas populações urbanas: Pouso Alegre 135,6% (de 50.758 para 119.602), Varginha 106,6% (de 57.657 para 119.099), Lavras 94,7% (de 45.119 para 87.835), Poços de Caldas 82,8% (de 81.399 para 148.785), e Passos 77,0% (de 56.973 para



100.866). No período entre 1950 e 1980, de acordo com Matos (1988), Itajubá também foi a cidade com menor crescimento populacional dentre as de mesmo porte no Sul de Minas, e, devido a isso, no ranking das cidades da região, Itajubá que era a mais populosa em 1950, passou a ser a terceira em 1980, e apenas a sexta no ano de 2010.

O menor ritmo de crescimento de Itajubá, se comparado às outras cidades médias do Sul de Minas, é decorrente do saldo migratório, pois, de acordo com Carvalho (2013), Itajubá apresentou saldo positivo no período entre 1986 e 1991, mas saldo migratório negativo entre os períodos de 1995-2000 e 2005-2010, enquanto as demais cidades médias sulmineiras apresentaram saldos positivos nos referidos períodos (exceto Passos entre 2005-2010), tendo destaque Pouso Alegre, onde este índice foi superior a 5.000 pessoas em todos os quinquênios analisados pelo referido autor.

A partir de Itajubá houve uma considerável emigração em direção às metrópoles de São Paulo, Rio de Janeiro, Belo Horizonte e Campinas, assim como para outras localidades. Entretanto, refletindo seu papel de cidade média, e mesmo o dinamismo de sua economia, que tem como base as indústrias e os setores comerciais e de prestações de serviços, Itajubá também se caracteriza por ter um considerável percentual de migrantes no conjunto de sua população (39,8%), sendo 29,7% dos moradores naturais de outros municípios mineiros, acrescidos de 11,1% naturais de outras unidades da federação (IBGE: Censo Demográfico, 2010).

Itajubá possui significativa relevância na produção industrial de eletroeletrônicos, autopeças e é onde está instalada a Helibrás, a maior fabricante de helicópteros da América Latina. O município abriga a Universidade Federal de Itajubá (UNIFEI), com cursos de graduação e pós-graduação *stricto-sensu*, em especial nas áreas de Engenharia e Computação, e, além desta, há outras instituições de ensino superior e técnico nos mais diversos campos do conhecimento (ANDRADE, 2014). Também há um diversificado setor de comércio e de prestações de serviços públicos e privados, que atende às demandas dos seus moradores e dos procedentes dos espaços urbanos e rurais de sua área de influência, o que elucida seu papel de cidade média. De acordo com o REGIC 2018 (IBGE: Regiões de Influência das Cidades), Itajubá é considerada um “Centro Sub-Regional B”.

Rigotti e Campos (2009, p. 2), acerca das cidades médias, descrevem que:

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 atraíam trabalhadores ou estudantes de áreas vizinhas, o que confirmaria o dinamismo que delas se espera na rede urbana da qual fazem parte.

São relevantes os deslocamentos de pessoas provenientes da rede urbana de Itajubá<sup>1</sup> para obter recursos não existentes em seus locais de moradia, sendo exemplos o consumo de produtos e a utilização dos serviços de saúde, educação superior, administração pública, dentre outros.

É importante considerar que, de acordo com o Censo Demográfico do IBGE (2010), é alto o percentual de migrantes pendulares que se deslocam para trabalhar em Itajubá, e que residem nos municípios vizinhos e de menor posição na rede urbana, com destaques para Piranguinho (32,1% exercem atividades profissionais fora do município), São José do Alegre (29,9%), Piranguçu (27,0%), Wenceslau Braz (26,8%) e Maria da Fé (24,9%). Para os deslocamentos de pessoas em direção a Itajubá, há a presença de ônibus cedidos por prefeituras (saúde e educação) e empresas (funcionários), a existência de linhas de ônibus regulares, e os veículos particulares. O estudo “Arranjos Populacionais e Concentração Urbana no Brasil” (IBGE: 2015) define recortes territoriais que agrupam os municípios brasileiros de acordo com critérios de integração, tais como a conurbação e as migrações pendulares<sup>2</sup>, e neste Itajubá e os vizinhos municípios de Piranguçu, Piranguinho, São José do Alegre e Wenceslau Braz são considerados como um “arranjo populacional<sup>3</sup>”, o que reflete a expressiva integração entre estes municípios, sendo Itajubá o principal por razões econômicas e demográficas.

Além do contexto microrregional, é importante mencionar a existência de uma considerável inter-relação entre Itajubá e outros municípios em uma escala espacial mais ampla, a do eixo da BR-459, no trecho que abrange os municípios de Pouso Alegre, Santa Rita do Sapucaí, Piranguinho e Itajubá (Figura 2).

**Figura 2:** Áreas urbanizadas e a BR-459, no trecho entre Itajubá e Pouso Alegre.



Fonte: EMBRAPA: Áreas Urbanas do Brasil, em 2015 (2017). Modificado pelos autores.

<sup>1</sup> De acordo com a REGIC – 2018 (IBGE: Regiões de Influência das Cidades), Itajubá é considerada um “Centro Sub-Regional B”, e polariza os municípios de Brasópolis, Conceição das Pedras, Delfim Moreira, Gonçalves, Maria da Fé, Marmelópolis, Paraisópolis, Pedralva, Piranguçu, Piranguinho, São José do Alegre e Wenceslau Braz. Este conjunto de municípios possui 189.789 habitantes (IBGE: Censo Demográfico, 2010).

<sup>2</sup> Os critérios utilizados na identificação dos arranjos populacionais empregam a noção de integração, medida pelos movimentos pendulares para trabalho e estudo ou a contiguidade urbana, que assim sintetizam os vários processos envolvidos.

<sup>3</sup> O arranjo populacional de Itajubá é considerado como “médio” e possui 110.461 habitantes, que são divididos em cinco municípios: Itajubá (90.679), Piranguçu (5.217) - 14 km de Itajubá, Piranguinho (8.016) - 11 km, São José do Alegre (3.996) - 20 km, e Wenceslau Braz (2.553) - 21 km. 2.748 pessoas se deslocavam, em 2010, entre os municípios do arranjo para o trabalho e/ou o estudo, sendo a significativa maioria procedente dos menos populosos em direção à Itajubá (IBGE, 2015).



Este eixo apresenta expressiva integração desde o início do povoamento não indígena na região, no século XVIII, quando caminhos cortavam a Serra da Mantiqueira e o Vale do Sapucaí, teve um aumento nas inter-relações intermunicipais com as linhas férreas (implantadas no fim do século XIX), e ficou ainda mais intensa com a implantação e difusão do sistema de transporte rodoviário, desde meados do século XX, que ocorreu juntamente com o desenvolvimento econômico e o crescimento populacional deste grupo de cidades (ANDRADE, 2014). O eixo da BR-459, entre Pouso Alegre e Itajubá, foi considerado como “Rota Tecnológica” por Amorim Filho e Abreu (2000), Castro (2000), Queiroga (2005) e Faria (2007), que ressaltaram o perfil produtivo regional e a existência de políticas integradas de desenvolvimento que envolvem estes referidos municípios.

As inter-relações econômicas e populacionais existentes entre estes municípios fazem com que, por vezes, este eixo seja associado como uma aglomeração urbana, sendo exemplos: 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 foi caracterizada como de rápido crescimento industrial, com uma adequada infraestrutura de transportes, em que a rodovia Fernão Dias favorece a ligação destas cidades com as metrópoles de Belo Horizonte e São Paulo. Para Queiroz & Braga (1999, p. 6), “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”. Os quatro municípios deste eixo possuíam 145.727 habitantes em 1980, passaram para 267.043 em 2010 (IBGE: Censos Demográficos), e somam 299.462 em 2019<sup>4</sup> (IBGE: Estimativa Populacional, 2019).

As inter-relações entre as cidades deste eixo se dão por meio da BR-459, sendo que Pouso Alegre é a cidade mais populosa, e de maior posição na hierarquia urbana regional (Capital Regional C – REGIC/IBGE, 2018), por alocar a maior diversidade e quantidade de estabelecimentos comerciais, de prestações de serviços e de órgãos públicos (ANDRADE, 2014). Santa Rita do Sapucaí apresenta relevância no setor industrial, em especial de telefonia e eletroeletrônica. Piranguinho é o município de menor população e relevância econômica no eixo, e significativa parcela de seus moradores desenvolve migração pendular para trabalho e estudo. Por sua vez, Itajubá, que era o mais populoso em 1980, apresentou menor crescimento econômico e demográfico que Pouso Alegre, o que inclusive resultou na perda de sua importância na rede urbana regional (AMORIM FILHO et al, 2007; REGIC, 2018).

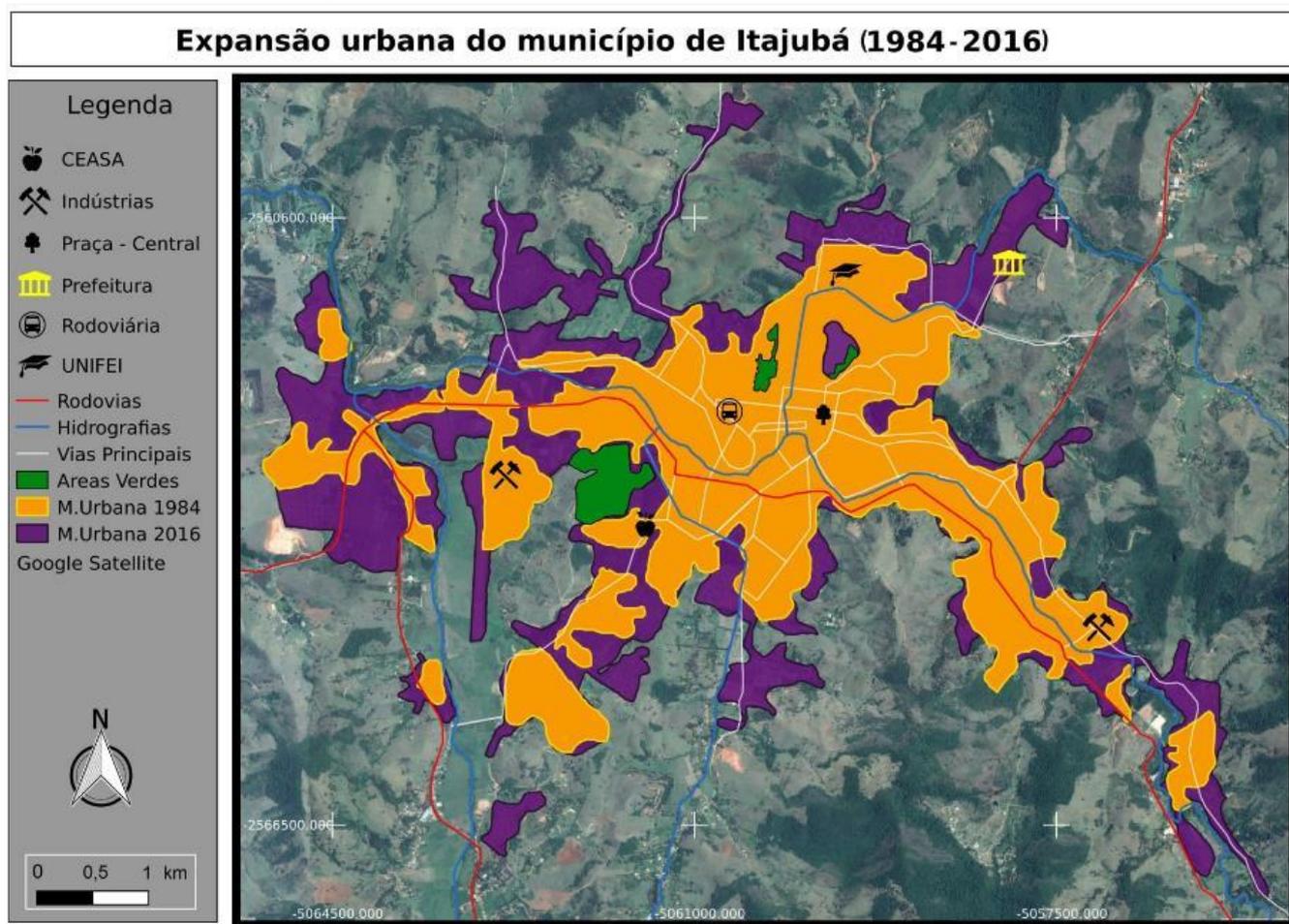
---

<sup>4</sup> Em 1980, Itajubá possuía 60.454 habitantes, Piranguinho 5.542, Pouso Alegre 57.362 e Santa Rita do Sapucaí 22.228; em 2010, Itajubá possuía 90.679, Piranguinho 8.016, Pouso Alegre 130.586 e Santa Rita do Sapucaí 37.754 habitantes (IBGE: Censos Demográficos). Na estimativa populacional de 2019, Itajubá possuía 96.869 habitantes, Piranguinho 8.596, Pouso Alegre 150.737 e Santa Rita do Sapucaí 43.260 (IBGE).

## Expansão urbana

Itajubá, apesar de ter apresentado um ritmo de crescimento populacional inferior ao de outras cidades médias do Sul de Minas, teve uma significativa expansão de sua área urbanizada, conforme é demonstrado na figura 3.

Figura 3: Expansão urbana em Itajubá, no período entre 1984 e 2016.



Fonte: Google Earth, modificado pelos autores.

Um dos fatores que colaborou para a expansão urbana em Itajubá, e que incidiu em todo o território brasileiro, foi a diminuição do número de moradores por domicílio, que é resultado da redução na taxa de fecundidade, mas também da maior incidência de pessoas que são solteiras, viúvas e divorciadas, e que muitas vezes moram sozinhas. Desta forma, de acordo com os Censos Demográficos (IBGE), no espaço urbano de Itajubá haviam 11.352 domicílios permanentes em 1980, que abrigavam 53.441 moradores (4,71 moradores por domicílio), que passaram a ser 25.585 domicílios em 2010, com 82.785 habitantes (3,23 moradores por domicílio). Entretanto, além do aumento das construções com funções de moradia, também houve o crescimento do número de construções para finalidades comerciais, de prestações de serviços, industriais, institucionais, recreacionais, que são acrescidos dos sistemas viários e espaços públicos (praças, parques,



ginásios esportivos...), e das áreas de “vazios urbanos”, e todos estes favoreceram a expansão da área urbana de Itajubá, entre os anos de 1984 e 2016.

Os processos de expansão urbana em Itajubá, ao longo de sua história, tiveram fortes influências de aspectos políticos, socioculturais e econômicos que atuaram no seu território, todavia, também foram condicionados pelo contexto do meio físico local. A cidade de Itajubá foi fundada onde atualmente está sua área central, em um local com altitude um pouco mais elevada que o leito do rio Sapucaí (845 metros), principal curso d’água do município e da região.

O relevo é caracterizado pela presença da Serra da Mantiqueira, que em Itajubá atinge 1900 metros de altitude (Pedra de Santa Rita). A existência destes elementos naturais, fez com que a cidade de Itajubá apresentasse seu processo de expansão urbana sobre terrenos aplainados da várzea do rio Sapucaí, que atravessa a área urbana no sentido leste-oeste, e de seus afluentes (ribeirões Piranguçu e Anhumas na margem esquerda, e ribeirão José Pereira na margem direita), e também houve a urbanização em áreas montanhosas e com expressivas declividades.

Nos primeiros momentos de sua formação como cidade, ainda no século XIX, a margem direita do rio Sapucaí foi a que apresentou maior ocupação urbana em Itajubá, sendo uma área que historicamente recebeu a maior parte dos equipamentos urbanos atrelados à administração pública, ao comércio, a prestação de serviços de educação e saúde, a estação ferroviária, assim como os locais para práticas socioculturais. Posteriormente, no século XX, houve a urbanização da margem esquerda, onde inclusive está o trecho urbano da BR-459, que percorre paralelamente ao rio Sapucaí, e interliga Itajubá com as rodovias Presidente Dutra (São Paulo – Rio de Janeiro) e Fernão Dias (São Paulo – Belo Horizonte), e onde estão as principais indústrias (GRILO et al, 2002).

No período analisado no presente artigo houve um considerável processo de expansão urbana e de adensamento das construções na cidade de Itajubá. Aspectos ambientais, mas também econômicos, políticos e as heranças de períodos anteriores da produção do espaço, se inter-relacionam para formatar diferentes áreas no interior do espaço urbano itajubense, e, como se pode ser visualizado na figura 4, a cidade apresenta variadas feições e usos do solo.

Figura 4 – Aspectos da cidade de Itajubá, no ano de 2018.



Fonte: Acervo dos autores (2018).

As fotografias da figura 4, tiradas todas a partir de um mesmo ponto, demonstram algumas características do espaço urbano de Itajubá. Na primeira se observa o rio Sapucaí, a verticalização da área central, e ao fundo, ao norte da área urbana, a ocupação de algumas áreas montanhosas. Na fotografia 2, por sua vez, se percebe que a leste do espaço urbano, o vale do Sapucaí, em um trecho mais encaixado, conforma uma ocupação mais intensa no fundo do vale, com poucas encostas ocupadas. Na terceira, em direção ao oeste da cidade, há um alargamento da várzea do Sapucaí, que nesta área também recebe o ribeirão Anhumas, favorecendo uma ocupação mais intensiva das planícies, mas também, como se observa ao fundo, de vertentes com certa declividade. Na fotografia 4, se percebe, no setor sul/sudoeste da cidade, a inter-relação entre a ocupação dos fundos de vale e também em áreas montanhosas. A efetiva urbanização na várzea do rio Sapucaí e seus afluentes colabora para que ocorra enchentes e inundações, a exemplo da que aconteceu em 2000, a última de grande proporção, que atingiu considerável parcela do espaço urbano itajubense e que, por consequência, resultou em significativos prejuízos materiais e imateriais aos habitantes locais (GRILLO et al, 2002).

Uma cidade é, ao mesmo tempo, fragmentada, em decorrência das características do seu meio físico, e de seus distintos tipos de usos do solo, e consequentemente das lógicas sociais, econômicas, geográficas, políticas e culturais que se interagem no espaço geográfico, e é articulada a partir da circulação de pessoas e de veículos pelo espaço, mas também das decisões políticas e econômicas que nele incidem (CORRÊA, 1997).

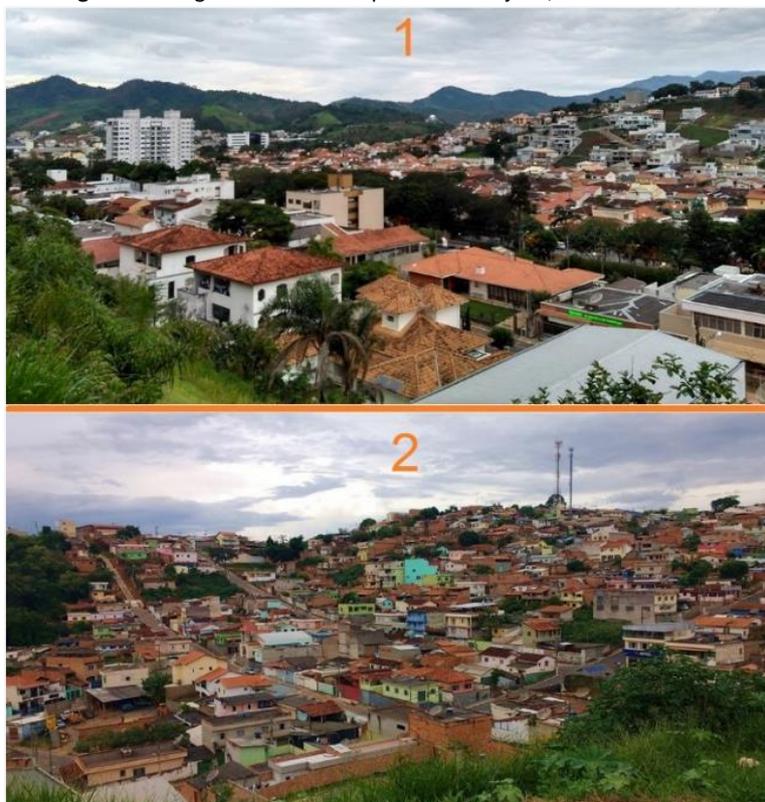


Assim, no contexto de Itajubá, se pode perceber, pelo mapa da figura 3 e as fotografias da figura 4, que o meio físico condiciona uma significativa fragmentação do espaço urbano local, entretanto, tal situação também é resultado dos históricos das ações econômicas e políticas que incidiram sobre o território, e que conferiram diferentes usos e valores aos mais diversos locais.

A localização das atividades produtivas (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). Em consequência, as porções do espaço urbano, e suas respectivas construções, se tornam mercadorias, e as condições socioeconômicas dos moradores, mas também dos investidores, colaboram efetivamente para definir as produções espaciais e as áreas em que cada grupo se apropria, sendo, evidentemente, os de maior poder aquisitivo beneficiados com mais possibilidades de escolhas, restando aos habitantes mais pobres as áreas mais distantes e/ou mais precárias das cidades (CARLOS, 2007; SOUZA, 2011).

Em Itajubá há significativas desigualdades socioespaciais presentes em seu espaço urbano (figura 5). E estas desigualdades, assim como ocorrem nas mais diversas cidades médias brasileiras, são decorrentes de aspectos que podem tornar mais ou menos valorizados certos espaços em detrimento de outros, tais como as condições paisagísticas e socioambientais, as infraestruturas públicas e privadas, as localizações em relação aos demais pontos da cidade e da região, e os status sociais.

Figura 5: Desigualdades socioespaciais em Itajubá, no ano de 2018.



Fonte: 1 – acervo dos autores (2018); 2 – acervo de Rosana Costa (2018).

Ao norte da área central, o bairro do BPS (Fotografia 1), fundado no final da década de 60, gradativamente foi se consolidando como uma área de expansão ocupada por populações com rendimentos médios e altos. A presença do Campus da Universidade Federal, localizado no limite norte do bairro, assim como a proximidade com as estruturas comerciais e de prestação de serviços do centro, favoreceram esta situação de local de alto valor mercantil e de status social desta porção da cidade; devido à proximidade com a referida universidade, nas últimas décadas houve um aumento no número de repúblicas estudantis. Por sua vez, formado no mesmo período, o bairro da Santa Luzia (Fotografia 2), e outros de sua proximidade, localizado ao sudoeste da área urbana itajubense, se caracteriza pelo predomínio de populações com baixos rendimentos e ocupa áreas de relevo acidentado e distantes dos setores com maior infraestruturas comerciais, de prestações de serviços e de entretenimento da cidade; nas suas vizinhanças foram implantadas recentemente “habitações sociais”, constituídas por moradias unifamiliares ou multifamiliares. Ambas as áreas apresentaram significativo processo de adensamento e de expansão urbana durante o período desta pesquisa (1980-2019), entretanto, com diferentes morfologias, condições socioambientais e importâncias funcionais.

## Verticalização

A verticalização no Brasil teve seu início nas metrópoles, especialmente São Paulo e Rio de Janeiro, na década de vinte do século passado, com a construção de edifícios voltados majoritariamente para usos comerciais e administrativos; foi só a partir da década de quarenta que houve a proliferação das edificações com funções residenciais, localizadas nas áreas centrais e nas porções mais valorizadas destas cidades. No entanto, nas cidades médias foi apenas a partir da década de oitenta que a verticalização se intensificou (SÃO ROMÃO et al, 2016).

Pelo fato do centro de uma cidade recorrentemente apresentar uma expressiva densidade de equipamentos urbanos, tais como estabelecimentos comerciais, bancos, órgãos administrativos, prestações de serviços e locais de práticas socioculturais e entretenimento, ele constituiu um ambiente propício para a verticalização. Em Itajubá, da mesma forma que aconteceu em outras cidades médias brasileiras, a verticalização urbana se iniciou no centro, e, posteriormente, se adensou nesta área e também se expandiu para outros bairros do espaço urbano local (Figura 6).

**Figura 6:** Itajubá: Verticalização na área central (e adjacências), em 1985 e 2018.



Fonte: acervo dos autores (1985; 2018).

O processo de verticalização favoreceu, ao mesmo tempo, um ganho financeiro para os incorporadores imobiliários (MENDES, 1993; SPOSITO, 2008), e permitiu manter a função de moradia nas áreas centrais das cidades, uma vez que nestas áreas, nas metrópoles, mas também nas cidades médias, havia um processo contínuo de substituição de residências por estabelecimentos comerciais e de prestações de serviços. Na cidade de Itajubá esta situação pode ser verificada na comparação entre as fotografias da figura 6, pois é nítido o aumento no adensamento de edifícios na área central, entre 1985 e 2018; neste período é evidente a redução das residências unifamiliares neste setor da cidade, tendo ocorrido a demolição das



construções ou a substituição de suas funções, antes residenciais e posteriormente comerciais e de prestações de serviços.

Ramires (1998) descreveu que a verticalização recorrentemente foi associada às modernidades na paisagem e no modo de vida das cidades, e representou a importância da técnica na produção do espaço urbano, que afetou as dinâmicas de apropriação e reprodução do capital, por permitir um uso mais intensivo do solo. Entretanto, a verticalização também é frequentemente “apontada como responsável por profundas alterações nas estruturas internas das cidades, destacando-se as mudanças na estrutura social, valor e uso do solo urbano” (RAMIRES, 1998, p.101).

A verticalização urbana em Itajubá se iniciou na área central, nos anos sessenta do século XX, e nesta porção espacial as edificações apresentam, atualmente, variadas funções, como residenciais, comerciais, hoteleiras, hospitalares, de prestações de serviços, e mistas (uso econômico no térreo e residenciais nos demais andares). Posteriormente, a partir da década de oitenta, a verticalização se expandiu para outros bairros do espaço urbano, em especial para função residencial, e foi produzida tanto pela ação do Estado (habitação social), quanto pela iniciativa privada, tendo, portanto, suas localizações e infraestruturas, assim como suas valorizações financeiras, diferenciadas.

Em Itajubá, de acordo com o Censo Demográfico de 2010 (IBGE), 7.660 pessoas habitavam em apartamentos (8,51% do total), que totalizavam 3.064 domicílios (10,98% do total), percentuais superiores à média nacional e que da maioria das cidades médias do Sul de Minas<sup>5</sup>. As restrições impostas pelo relevo colaboram para esta situação<sup>6</sup>, uma vez que a cidade apresenta poucas áreas propícias para a expansão horizontal; entretanto, as questões econômicas, políticas e socioespaciais também são muito significativas.

“O mercado da moradia tem hoje consequências decisivas na segregação social, influi nas desigualdades sociais e na exclusão social urbana<sup>7</sup>” (CAPEL, 2016, p.18). E, tal qual apontado anteriormente, há significativas desigualdades socioespaciais entre os bairros da cidade de Itajubá, e tais contrastes também podem ser verificados nas formas de verticalização (figura 7).

<sup>5</sup> De acordo com o Censo Demográfico do IBGE (2010), em Poços de Caldas 17,652 pessoas (11,6% da população) residiam em apartamentos. Em Pouso Alegre eram 6.824 (5,27%), em Varginha 5.593 (4,56%), em Passos 5.606 (5,30%) e em Lavras 6.029 (6,57%). No Brasil eram 16,5 milhões (8,46%).

<sup>6</sup> Cidades médias em áreas montanhosas, tais como Juiz de Fora e Viçosa (MG), Blumenau (SC), e Nova Friburgo (RJ), estão dentre as que apresentam maior percentual de habitantes residindo em apartamentos, se consideradas as do mesmo “porte demográfico” e posições na rede urbana (IBGE: Censo Demográfico, 2010).

<sup>7</sup> Na versão original: “El mercado de la vivienda tiene hoy consecuencias decisivas en la segregación social, influye en las desigualdades sociales y en la exclusión social urbana”. Traduzido pelos autores.

Figura 7: Itajubá: Diferentes formas de verticalização na cidade, nos dias atuais.



Fonte: Fotos 1, 3 e 4, acervo de Esaú Silva (2017); Foto 2, acervo dos autores (2018).

A fotografia 1 demonstra a concentração de edifícios na área central da cidade, onde historicamente se encontram os principais atrativos em termos de infraestrutura comercial e de serviços; nesta área, mas também em direção ao bairro BPS (fotografia 2), estão os edifícios que abrigam apartamentos de maior valor mercantil, devido a localização, ao tamanho dos imóveis e a qualidade dos materiais de sua construção. Na fotografia 3, no bairro da Varginha (leste da área urbana), se verifica a presença de diversos edifícios de baixa altitude (até três andares), e mesmo que alguns possuam apartamento com tamanho e materiais um tanto semelhantes aos descritos anteriormente, a ausência de elevador, a maior distância, e em alguns casos a topografia acentuada, assim como o menor *status* social, fazem com que os apartamentos nesta região sejam de custos inferiores, para locação e compra, se comparados aos de mesmo porte localizados no centro e no BPS. Por fim, na fotografia 4 é demonstrado um conjunto habitacional, do programa Minha Casa Minha Vida, na periferia do setor oeste da cidade de Itajubá, implantado em uma área até então sem urbanização, próxima do distrito industrial, porém distante dos locais com maiores ofertas de produtos, serviços e entretenimento.

### Zoneamento morfológico-funcional da cidade de Itajubá

Durante o século XX, alguns modelos de análises e delimitações das morfologias urbanas foram estipulados. Os modelos dos “círculos concêntricos” de Ernest Burgess (década de 20), dos “setores radiais” de Homer Hoyt (1939), e dos “núcleos múltiplos” de Chauncy Harris e Edward Ullmann (décadas de 40 e 50), foram desenvolvidos tendo como parâmetros as cidades dos Estados Unidos (AMORIM FILHO e SENA FILHO, 2007; SOUZA, 2011). Pesquisas realizadas por geógrafos franceses, tais como “Les Villes Françaises” de Jean



Borde et al (1980) e “Le Nouvel Espace Économique Français” de Yves Gervaise et al (1997), analisaram e propuseram zoneamentos morfológicos para diversos espaços urbanos da França, em especial nas “cidades médias” (AMORIM FILHO e SENA FILHO, 2007).

Com suas contribuições (e limitações) teóricas e metodológicas, as referidas pesquisas influenciaram em modelos de zoneamentos urbanos realizadas por geógrafos brasileiros, tais como Corrêa (1989; 1997) e Souza (2011), que abordaram mais efetivamente os contextos metropolitanos. Por sua vez, o modelo de zoneamento morfológico-funcional de Amorim Filho e Sena Filho (2007) contemplou espaços urbanos de diferentes tamanhos (cidades pequenas, médias, grandes, regiões metropolitanas e megalópoles).

São condições necessárias, para se realizar o zoneamento morfológico-funcional, as análises das características das paisagens, estruturas, morfologias e funções dos mais distintos setores de uma dada cidade. E, mesmo sendo muito distintas as condições econômicas, demográficas, funcionais e socioespaciais dos espaços urbanos, de acordo com seus tamanhos, importâncias funcionais, e posições hierárquicas nas redes urbanas, Amorim Filho e Sena Filho (2007) definiram as existências de quatro zonas: a central, a pericentral, as periféricas e a periurbana. Para as cidades médias, como é o caso de Itajubá, as características destas zonas são mostradas no quadro 1.

**Quadro 1:** Zonas Morfológicas-Funcionais das cidades médias

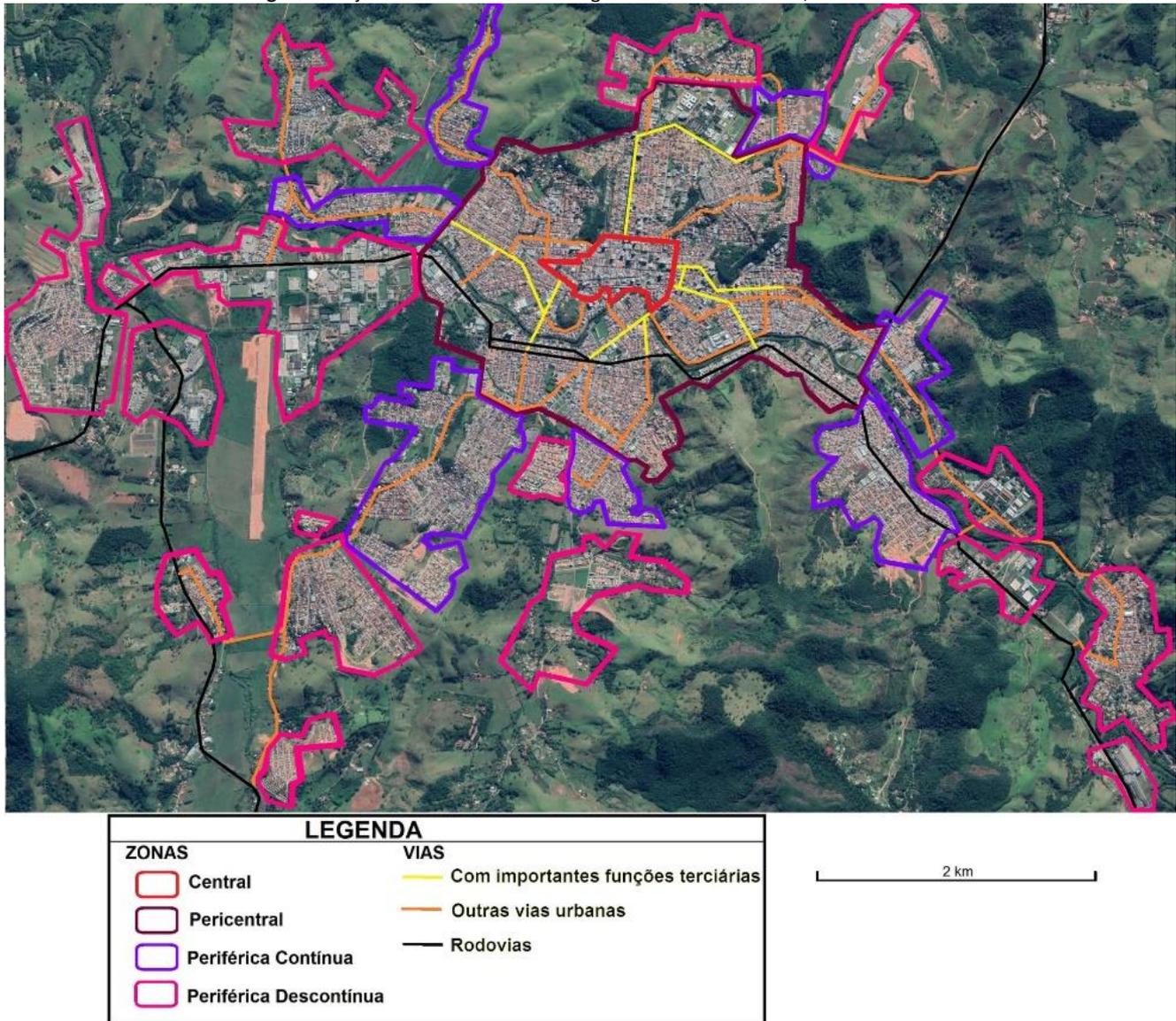
Zona	Características
Central	<ul style="list-style-type: none"><li>-Centro principal definido funcionalmente (forte presença de equipamentos “raros” de alcance regional);</li><li>-Diferenciação funcional interna;</li><li>-Paisagem e morfologia típicas (construção em altura; maior densidade de construções; forte movimento de veículos e de pessoas, animação);</li><li>-Função residencial superada pelas funções terciárias;</li><li>-Centro com polarização pelo menos microrregional, podendo alcançar o nível regional de polarização.</li></ul>
Pericentral	<ul style="list-style-type: none"><li>-Extensa espacialmente;</li><li>-Função residencial predominante;</li><li>-Presença de subcentros especializados ou polifuncionais, ao longo dos eixos, praças e de entroncamentos;</li><li>-Diferenciação morfológica e paisagística em função de diferenças socioeconômicas;</li><li>- Presença de equipamentos especiais como hospitais, universidades, casernas, estações rodoviária, ferroviária.</li></ul>
Periférica	<ul style="list-style-type: none"><li>-De dois tipos:<ul style="list-style-type: none"><li>.Contínua, como prolongamento das áreas e “pericentrais”;</li><li>.Descontínua, ou polinuclear, formada por loteamentos (unidades organizadas) ou vilas (desorganizadas, e por vezes favelas).</li></ul></li><li>-Presença de subcentros polifuncionais bem modestos (comércio e serviços de vizinhança) e de alguns subcentros especializados;</li><li>Sua extensão varia de acordo com o tamanho da cidade e do seu nível hierárquico em uma rede urbana.</li></ul>
Periurbana	<ul style="list-style-type: none"><li>-Presença de uma zona de transição urbano-rural mais ou menos extensa, e que se confunde nas imediações da cidade, com a periferia polinuclear ou descontínua;</li><li>-Presença de alguns equipamentos terciários pontuais;</li><li>-Aumento das casas de campo, clubes campestres e hotéis-fazenda;</li><li>-Diminuição das fazendas e aumento das pequenas propriedades com produtos para a cidade média.</li></ul>

Fonte: AMORIM FILHO e SENA FILHO (2007), p. 72.

Interagindo as características do seu meio físico, o processo histórico de urbanização, e as dinâmicas econômicas, políticas, demográficas e socioculturais que interagiram em seu território, Itajubá apresenta uma

diversidade paisagística, morfológica, funcional e estrutural em seu espaço urbano. Sendo assim, e tendo como parâmetros o modelo de Amorim Filho e Sena Filho (2007), se obteve o seguinte zoneamento morfológico-funcional de Itajubá (Figura 8).

Figura 8: Itajubá: Zoneamento Morfológico-Funcional da cidade, no ano de 2019.



Fonte: Google Earth (2019), modificado pelos autores.

Cada zona de uma cidade apresenta suas particularidades próprias quanto a paisagem, importância funcional, estrutura socioeconômica, e período de formação. As características das zonas morfológico-funcionais da cidade de Itajubá serão descritas neste artigo, tendo como ponto de partida a “zona central”, de formação mais antiga e com significativa importância para os moradores locais e de sua área de influência, devido aos espaços de comércio, prestações de serviços, entretenimento e práticas socioculturais nela

existentes; posteriormente, serão abordadas as características das zonas pericentral, periféricas (contínuas e descontínuas) e periurbana.

Em Itajubá, assim como ocorre na maior parte das cidades brasileiras e mundiais, a zona central corresponde ao local de sua fundação, e onde historicamente foram sendo implantadas estruturas administrativas, estabelecimentos comerciais, espaços de lazer e entretenimento, templos religiosos, clubes recreativos, escolas, assim como as residências. Fundada no início do século XIX, e tendo seus processos de expansão e adensamento urbano mais efetivos na primeira metade do século XX, a zona central de Itajubá apresenta uma área relativamente pequena, porém atrai moradores do município e da região, devido as suas funcionalidades; por estas condições, e por constituir um local de significativa valorização mercantil, funcional e de *status* social, em sua maior parte apresenta uma grande circulação de pessoas e de veículos, e há o adensamento de construções, sendo bastante representativa a verticalização (Figura 9).

**Figura 9:** Aspectos da zona central de Itajubá, no ano de 2018. Fotografia 1: Avenida Coronel Carneiro Júnior; Fotografia 2: Verticalização e construções antigas.



Fonte: 1 – Acervo do Jornal Itajubá Notícias (2018); 2 – Acervo de Emerson Morais (2018).

Como se pode observar na fotografia 1, da figura 9, a zona central da cidade de Itajubá apresenta áreas com importantes funções comerciais e de prestações de serviços, a exemplo da avenida Coronel Carneiro Júnior, mas também de outras das cercanias, tais como as ruas Major Belo Lisboa, Padre Marçal Ribeiro e o calçadão. O sistema viário é constituído em sua maioria por vias estreitas, e para esta área se dirige a maior parte dos ônibus intramunicipais e intermunicipais, sendo neste último caso para o terminal rodoviário, que se localiza em frente a antiga estação ferroviária (hoje um museu), no limite oeste da zona central; e também há algumas praças, sendo a mais frequentada e central a Theodomiro Santiago.

Quanto a função residencial, tal como ocorre em outras cidades médias, a princípio a zona central era onde moravam os membros das elites locais, entretanto, com o processo de expansão de outras atividades produtivas, o alto custo dos terrenos, e mesmo a redução das amenidades (poluição sonora, visual...), os edifícios atualmente constituem as principais formas de se morar nesta área da cidade de Itajubá (Fotografia

2 da figura 9). Ademais, também há diversos edifícios que abrigam outras funções, tais como hotéis, centros médicos, serviços (publicidade, advocacia, contabilidade...), comércio, dentre outros.

Na zona central de Itajubá, além de comércios, serviços e residências, há estruturas ligadas ao lazer e entretenimento, tais como bares, restaurantes, cinema, clube, museus, espaços públicos, dentre outros locais. Porém, seja para as funções comerciais e de prestações de serviços, ou para as atividades ligadas ao entretenimento e lazer, nos últimos anos vem ocorrendo um processo de descentralização destas funções, e a zona pericentral, mas também as zonas periféricas descontínuas, em especial a norte, são as que passaram a alocar parte destas estruturas.

A descentralização das funções terciárias é algo que ocorre a certo tempo nas metrópoles, e mais recentemente nas cidades médias brasileiras, e tem como fatores principais para sua consolidação, por um lado a falta de espaço e o alto custo dos imóveis, e o trânsito congestionado e a indisponibilidade de vagas para estacionamento nas áreas centrais, assim como, por outro, a disponibilidade de áreas e a existência de infraestruturas e mercados consumidores em outros pontos de uma cidade (CORRÊA, 1997). Na zona pericentral de Itajubá estão localizadas algumas estruturas que não existem em outros pontos do município, tais como as cinco instituições de ensino superior<sup>8</sup>, os quatro hospitais<sup>9</sup>, o mercado municipal, os hipermercados e atacadistas, as concessionárias de veículos, o pequeno *shopping center*, e que fazem com que estas áreas atraiam afluências de pessoas e veículos procedentes do município e de sua área de influência.

Com sua formação a partir do início do século XX, e sendo constituída por bairros que historicamente apresentam funções predominantemente residenciais, a zona pericentral de Itajubá gradativamente foi recebendo investimentos em atividades comerciais e de prestações de serviços, em especial nas suas principais vias, que interligam o centro com a zona periférica e com outros municípios (Figura 10).

**Figura 10:** Aspectos da zona pericentral de Itajubá, no ano de 2018. Fotografia 1: Avenida Silvestre Junqueira Ferraz, no bairro da Boa Vista; Fotografia 2: Avenida Henriqueto Cardinali, bairro da Varginha.



Fonte: 1 – Acervo de Rosana Costa (2018); 2 – Acervo de Aldo Gonçalves (2018).

Com a desativação das linhas férreas, que na cidade de Itajubá atravessavam as porções leste, central e oeste da área urbana, foram implantadas algumas importantes avenidas. Na Capitão Gomes, ao oeste da

<sup>8</sup> Universidade Federal de Itajubá, Fundação de Ensino e Pesquisa de Itajubá, Faculdade de Ciências Econômicas do Sul de Minas, Faculdade de Medicina de Itajubá, e Escola de Enfermagem Wenceslau Braz.

<sup>9</sup> Santa Casa de Misericórdia, Saúde CEAM, Hospital Escola da Faculdade de Medicina de Itajubá, e Unimed.



área urbana, há os únicos dois hipermercados da cidade, agência bancária e uma diversificada estrutura comercial, que continua na Avenida Silvestre Junqueira Ferraz, mesmo que perdendo importância para as funções residenciais, e mesmo industriais, na medida em que a via avança para as periferias. Por sua vez, na Henriqueto Cardinali, a leste da cidade, há hotel, restaurantes, escola, e edifícios que mesclam funções residenciais e comerciais (Fotografia 2).

Em ambos os casos, às margens das referidas vias há importantes templos religiosos, tendo destaque as igrejas de São José (bairro Boa Vista) e São Benedito (bairro Varginha), onde, em suas proximidades, devido às importâncias históricas dos bairros, que surgiram mesclando funções industriais e residenciais no início do século XX, se desenvolveram subcentros terciários. Importante mencionar que Boa Vista e Varginha são bairros um tanto extensos e populosos, e que mesclam diferentes classes sociais em suas mais diversas porções, havendo desde vilas operárias do início do século XX, ainda hoje habitadas pelas populações mais pobres, até edifícios e residências voltadas às classes médias.

Dentre os bairros que constituem a zona pericentral de Itajubá, predominam os de classe média. Porém há também certas desigualdades socioespaciais, paisagísticas e funcionais, pois, enquanto o bairro BPS (Pinheirinho), ao norte da área central e onde está a UNIFEI, apresenta uma população de maior rendimento, bairros como Avenida, São Vicente e São Sebastião, atravessados pelo trecho urbano da BR-459, e os montanhosos Cruzeiro e Estiva, possuem moradores de rendas médias e baixas.

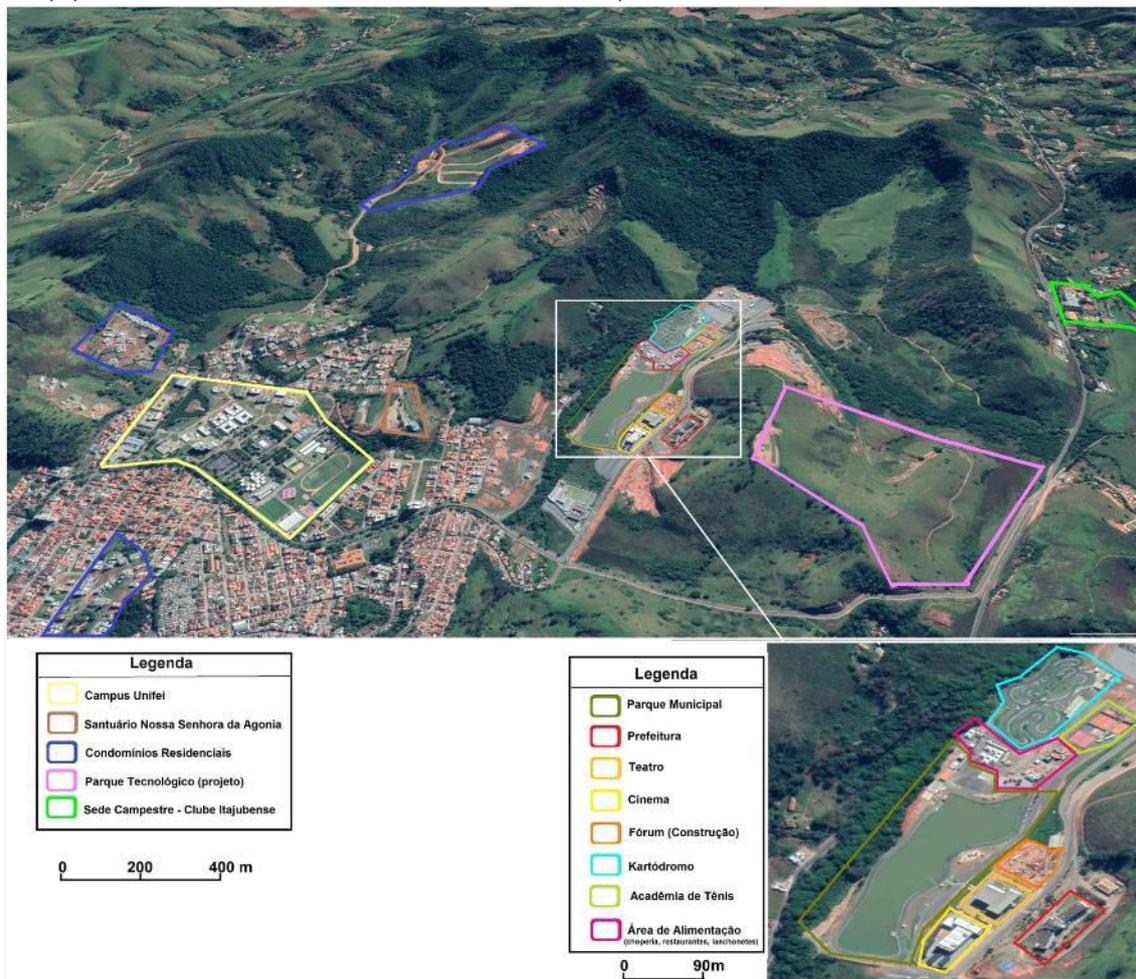
As zonas periféricas contínuas, na cidade de Itajubá, se diferenciam da pericentral por serem de ocupações mais recentes, e com menos infraestruturas de comércio e de prestações de serviços. As condições socioeconômicas, por sua vez, refletem as situações dos bairros vizinhos mais antigos. Todavia, as periferias descontínuas, fragmentadas nos momentos de suas implantações, possuem maiores diversidades e desigualdades no contexto de Itajubá.

Em meados da “década de 2000”, a prefeitura municipal foi transferida da zona central para uma área, ao norte da cidade, que foi urbanizada para este fim, recebendo avenida (Jerson Dias) e serviços públicos de saneamento, energia e transporte. Porém, nos últimos cinco anos, o local vem recebendo diversos outros investimentos públicos, tais como o Teatro Cristiane Riera, o Parque da Cidade e o novo Fórum (em construção), e investimentos privados, como centros esportivos (Kartódromo, Academia de Tênis), estruturas de alimentação e um complexo de entretenimento com quatro salas de cinema. Foi criada, assim, uma periferia descontínua de alto padrão (Figura 11).

A formação desta nova e importante centralidade, que envolve atividades administrativas, recreacionais e socioculturais, e está em uma área já valorizada da cidade, colaborou para fomentar novos

investimentos, inclusive residenciais (edifícios, condomínios residenciais, loteamentos). A área é acessada pelas Avenidas BPS e Jerson Dias, em direção ao centro e ao Campus da Unifei, e para favorecer a mobilidade foi urbanizada a avenida Pontoneiros da Mantiqueira, em direção à rodovia BR-383, o que facilitou, inclusive, o acesso a sede campestre do Clube Itajubense, o mais valorizado e estruturado da cidade, e também dará acesso ao Parque Tecnológico, projetado para ser construído nesta região.

Figura 11: Equipamentos urbanos e condomínios residenciais em uma periferia descontínua localizada ao norte da cidade de Itajubá.



Fonte: Google Earth (2019), modificado pelos autores.

Em cidades cada vez mais extensas, os bairros nobres, em especial os autosegregados, assim como os bairros pobres, ficam cada vez mais distantes do centro. E, de acordo com Capel (2016), atualmente muito se tem questionado este padrão de urbanização, uma vez que, enquanto os ricos se fecham em “residenciais fechados”, há ao mesmo tempo um aumento de espaços urbanos de exclusão física e social, com pobreza e precárias residências. E esta situação, devido às ações dos agentes sociais, em especial o poder público e os promotores imobiliários, começa se intensificar nas zonas periféricas descontínuas de Itajubá.





às necessidades imediatas de suas populações, sendo que grande parte dos moradores realiza recorrentes deslocamentos para outras áreas mais dinâmicas da cidade, para o trabalho, o consumo e o lazer.

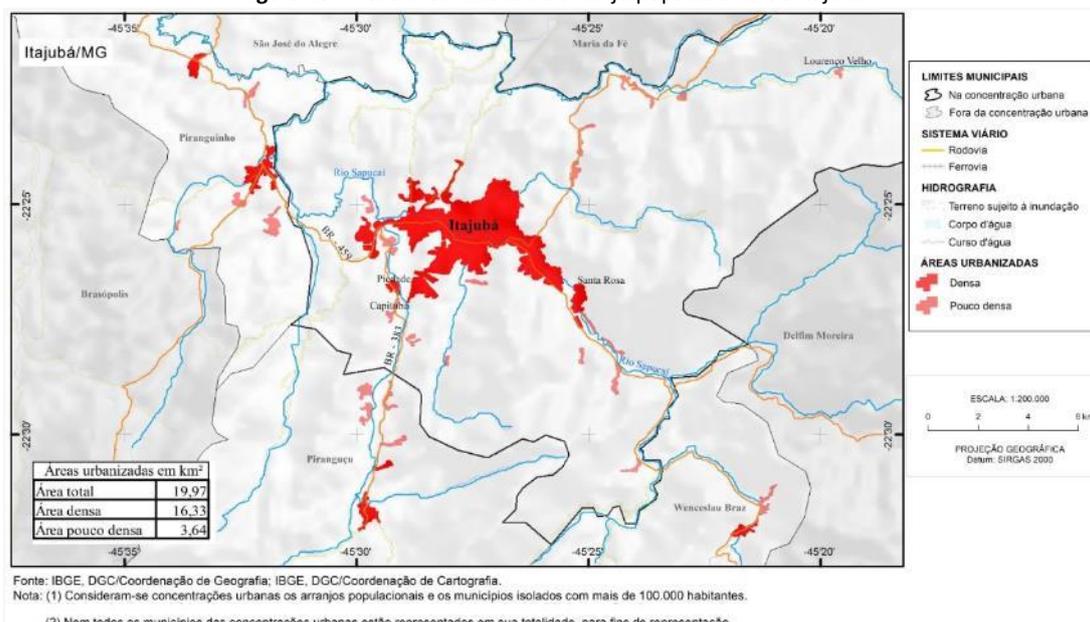
O crescimento disperso de uma cidade, formando as zonas periféricas descontínuas, resulta em aumentos nos custos e nos tempos gastos com deslocamentos, que afetam mais aos moradores pobres, que são prejudicados pela ausência de políticas eficientes de mobilidade urbana, ficando assim dependentes dos sistemas públicos de transportes, que em Itajubá é constituído por uma única empresa de ônibus intraurbano. Já os habitantes com maior poder aquisitivo, se deslocam majoritariamente por veículos particulares, sendo o morar na periferia uma questão de escolha pessoal.

Para além das periferias descontínuas, a zona periurbana de Itajubá apresenta uma certa diversidade de condições econômicas, paisagísticas e socioespaciais. Existem estruturas variadas, como de serviços públicos, tais como subestação de energia, estação de tratamento de esgoto, presídio e aterro sanitário, e estabelecimentos privados, como clubes de campo, restaurantes, postos de combustíveis, indústrias, propriedades rurais que recebem visitantes para entretenimento, dentre outros.

Um pouco mais distante geograficamente, mas com significativa inter-relação com a área urbana itajubense, há espaços rurais e pequenas cidades que fazem parte do “arranjo populacional de Itajubá” (IBGE: Arranjos Populacionais e Concentração Urbana no Brasil”, 2015). Nesta área predomina o relevo montanhoso da Serra da Mantiqueira, em que as ocupações antrópicas são mais efetivas nos fundos de vales, onde inclusive estão os principais bairros rurais, as cidades e a maior parte das estradas (Figura 13).

No espaço rural de Itajubá, e de sua região, predominam as pequenas propriedades, com mão de obra familiar, e reduzidos rendimentos financeiros provenientes de atividades agropecuárias (ANDRADE & FERREIRA, 2013). Todavia, recentemente duas situações vêm mudando o contexto rural da área: 1 – o turismo e o lazer, motivados pelos potenciais paisagísticos e culturais (montanhas, cachoeiras, matas de araucárias, modo de vida e produção rural); 2 – a migração pendular, de pessoas provenientes dos espaços rurais e cidades vizinhas em direção à Itajubá.

Figura 13: Áreas urbanizadas do arranjo populacional de Itajubá.



Fonte: IBGE: Áreas urbanizadas do Brasil, 2015. Mapa 43.

Esta situação regional, de proximidade geográfica e de interligação entre os pontos do território, permite que a pessoa resida em uma pequena cidade, ou mesmo nos espaços rurais circunvizinhos, e desenvolva suas atividades laborais nos setores secundário e terciário da cidade polo, sem necessariamente ter de migrar para ela (ANDRADE, 2014).

Itajubá atrai moradores dos espaços rurais e urbanos de sua área de influência, em decorrência de sua estrutura de comércio e prestações de serviços, e para atividades culturais, educacionais, de entretenimento, dentre outras. Em contrapartida, o aumento do fluxo de pessoas e de veículos, e a expansão do mercado consumidor, colaboram para produzir novas dinâmicas socioespaciais na cidade de Itajubá.

## CONCLUSÕES

Itajubá, apesar de ter apresentado um ritmo de crescimento populacional inferior ao de outras cidades médias do Sul de Minas, teve uma significativa expansão de sua área urbanizada e a ampliação e dispersão espacial da sua verticalização. Por estar em uma área com relevo mais acidentado, com as presenças de montanhas e vales, Itajubá apresenta morfologias um tanto quanto particulares, se comparadas às de cidades localizadas em terrenos mais planos e homogêneos. O meio físico condiciona, assim, as características morfológicas da cidade, entretanto, suas dinâmicas sociais, econômicas, populacionais e políticas também são determinantes.



No contexto da cidade de Itajubá, mas também de outras cidades médias brasileiras, as crescentes diferenças socioespaciais entre os setores da cidade contribuem para distintas qualidades de vida de seus moradores, devido à questões como mobilidade e acessibilidade aos locais de trabalho, as estruturas públicas de serviços, as condições paisagísticas, e a existência e a qualidade de espaços para lazer e entretenimento. Porém, refletindo os custos imobiliários e os interesses dos agentes sociais, em especial os atrelados ao mercado fundiário, em Itajubá as áreas mais valorizadas atraem novos investimentos em estruturas públicas e privadas de produção, entretenimento, moradia e consumo, e são nitidamente melhores as condições viárias e de acessibilidade se comparadas com as áreas mais desvalorizadas e pobres.

Anteriormente, por sua limitada extensão territorial, e pelo relevo plano em boa parcela do espaço urbano, os deslocamentos em Itajubá eram em grande parte feitos a pé e por bicicletas. Porém, a expansão urbana e a dispersão espacial das principais centralidades ligadas ao consumo, a gestão pública, ao entretenimento, e a produção econômica, fizeram aumentar o uso de veículos automotores para os deslocamentos entre os locais da cidade, e em uma escala regional. Isto pode ser preocupante, uma vez que, se comparadas às cidades compactas, nas cidades dispersas há maiores gastos de tempo e de recursos financeiros com transportes. Ademais, assentada em uma área com significativas restrições ambientais para a urbanização, e tendo seu sistema viário sem um efetivo ordenamento/planejamento das vias, a cidade de Itajubá vem enfrentando graves problemas de trânsito; também é importante levar em conta que a expansão urbana recorrentemente ocorre em áreas vulneráveis aos alagamentos e enchentes.

A proposta de zoneamento morfológico-funcional para uma cidade média, como é o caso de Itajubá, favorece a compreensão das dinâmicas socioespaciais dos espaços urbanos e periurbanos, sendo determinantes fatores como a paisagem, a morfologia, a estrutura e a funcionalidade, que se inter-relacionam para definir as zonas morfológico-funcionais. E pode oferecer subsídios para o poder público adequar a ocupação dos espaços urbanos, minimizar impactos socioambientais e promover maior justiça social.



## REFERÊNCIAS

- AMORIM FILHO, Oswaldo Bueno; ABREU, José Francisco. Ciudades intermédias y tecnopóles potenciales em Minas Gerais. **Tiempo y Espacio** v.8 n.9/10, p. 23-32, 2000.
- AMORIM FILHO, Oswaldo Bueno; SENA FILHO, Nelson. **A morfologia das cidades médias**. Goiânia: Vieira, 2007. 202p.
- AMORIM FILHO, Oswaldo Bueno; RIGOTTI, José Irineu Rangel; CAMPOS, Jarvis. Os níveis hierárquicos das cidades médias de Minas Gerais. **Revista Ra'ega**, n.13, p. 7-18. 2007.
- ANDRADE, Alexandre Carvalho de. **Pouso Alegre (MG): Expansão urbana e as dinâmicas socioespaciais em uma cidade média**. 2014. 299f. Tese (Doutorado em Geografia) – Instituto de Geociências e Ciências Exatas - UNESP, 2014.
- 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.
- BAENINGER, Rosana. 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. 728p. p. 271-288.
- BRASIL. Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão (MPOG). **Estudo da dimensão territorial para o planejamento**. Brasília, Distrito Federal, 2008.
- CAPEL, Horacio. La forma urbana en la ciudad postcapitalista. **Biblio 3W - Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales**, v. 21, p 1-36. 2016.
- CARLOS, Ana Fani A. **O lugar no/do mundo**. São Paulo: FFLCH/USP, 2007. 85p.
- CARVALHO, Rodrigo Coelho de. **As migrações nas cidades médias de Minas Gerais e seus impactos no crescimento e na composição por sexo e idade da população no período 1980-2010**. 2013. 121f. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Cedeplar - UFMG, Belo Horizonte, 2013.
- CASTRO, José Flávio Morais. **Caracterização espacial do Sul de Minas e entorno utilizando-se o modelo potencial e a análise de fluxo em sistemas digitais: uma proposta metodológica**. 2000. 157f. Tese (Doutorado em Geografia) – Instituto de Geociências e Ciências Exatas – UNESP, 2000.
- CORRÊA, Roberto Lobato. **O espaço urbano**. São Paulo: Ática, 1989. 94p.
- CORRÊA, Roberto Lobato. **Trajetórias geográficas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997. 302p.
- EMBRAPA: **Áreas Urbanas do Brasil, em 2015** (2017). Disponível em [http://geoinfo.cnpem.br/layers/geonode%3Aareas\\_urbanas\\_br\\_15](http://geoinfo.cnpem.br/layers/geonode%3Aareas_urbanas_br_15). Acesso em 20/09/2019.
- FARIA, Helena Mendonça. **Alto e Médio Sapucaí: cenários para o planejamento ambiental**. 2007. 203f. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – São Paulo – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo – USP. 2007.
- GRILO, Roseana Corrêa; FORESTI, Celina; VIADANA, Maria Isabel C. Freitas. Os condicionantes físicos e a ocupação do solo na cidade de Itajubá: uma análise da problemática da ocorrência de enchentes. In: GERARDI, Lúcia Helena Oliveira; MENDES, Landara Alves; (Org.). **Do natural, do social e de suas interações: visões geográficas**. Rio Claro: AGETEO/UNESP, 2002. 252p. p. 209-224.
- IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística). **Regiões de Influência das Cidades 2018**. Rio de Janeiro, 2020. 196 p.
- IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística): **Arranjos Populacionais e Concentração Urbana no Brasil**. Rio de Janeiro, 2015. 167 p.
- IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística): **Áreas urbanizadas do Brasil, 2015**. Disponível em: [https://www.ibge.gov.br/apps/areas\\_urbanizadas/](https://www.ibge.gov.br/apps/areas_urbanizadas/). Acesso em 23/09/2019.
- IPEA; IBGE; UNICAMP. **Caracterização atual e tendências da rede urbana do Brasil – volume I**. Brasília, 2001. 397 p.
- MATOS, Ralfo Edmundo da Silva. A expansão demográfica em algumas das principais cidades mineiras. In: ENCONTRO NACIONAL DE ESTUDOS POPULACIONAIS, 6. **Anais...** Belo Horizonte: ABEP, 1988. v. 2. p. 221-248.
- MATOS, Ralfo Edmundo da Silva. 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. 728p. p. 229-270.
- MENDES, César Miranda. A indústria do solo, o capital e a verticalização. **Geosul**, n. 16, p. 37-45, 1993.
- Prefeitura Municipal de Itajubá/Fundação Israel Pinheiro. **Revisão da Legislação Urbanística: Propostas de Conteúdo para o Plano Diretor**. 2015.



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 ANPUR, 11. **Anais...** Salvador: ANPUR, 2005. p. 1-20.

QUEIROZ, Bernardo Lanza; BRAGA, Tania 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 ANPUR, 8. **Anais...** Porto Alegre: ANPUR, 1999. p. 1-18.

RAMIRES, Júlio Cesar de Lima. O processo de verticalização das cidades brasileiras. **Boletim de Geografia**, v. 16, n. 1, p. 97-106, 1998.

RIGOTTI, José Irineu Rangel; CAMPOS, Járvis. Movimentos Populacionais e as Cidades Médias de Minas Gerais. In: ENCONTRO NACIONAL SOBRE MIGRAÇÕES, 6. Belo Horizonte, 2009. **Anais...** Belo Horizonte: ABEP, 2009. p. 1-27.

SÃO ROMÃO, Israel Domingos; OLIVEIRA, João Paulo Ferraz; ANDRADE, Alexandre Carvalho de O espaço urbano e suas novas formas: a verticalização na área central da cidade de Poços de Caldas (MG). In: SIMPÓSIO MINEIRO DE GEOGRAFIA, 2. **Anais...** Juiz de Fora: UFJF, 2016. p. 477-486.

SOUZA, Marcelo Lopes de. **ABC do desenvolvimento urbano**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2011. 190p.

SPOSITO, Eliseu Savério. **Redes e cidades**. São Paulo: Edunesp, 2008. 159p.