

ANÁLISE GEOGRÁFICA DOS EIXOS DE DESENVOLVIMENTO DE CORONEL FABRICIANO (MG)

Dirley dos Santos Vaz
Licenciado em Geografia
dirleygeografia@hotmail.com

Jhonatas dos Santos Vaz
Graduando em Economia pela UFVJM
jhonataseconomista@hotmail.com

RESUMO

O objetivo deste trabalho é analisar o processo de expansão urbano do município de Coronel Fabriciano/MG, a partir da constituição da sua rede urbana. Tal premissa advém de que o município teve ao longo de sua história forte influência do comércio na constituição sua expansão que se deu pelo desenvolvimento de dois eixos de desenvolvimento que seria a Avenida José Magalhães Pinto e a Br 381. Buscando entender estes dois espaços, suas formas materiais, seus graus de 'urbanidade', seus cotidianos, suas articulações locais, suas temporalidades que traduzem particularidades da produção capitalista e do uso do território urbano, utilizaremos contribuições de Milton Santos, Henri Lefébvre, Sposito, David Harvey, Clark *et al.*

Palavras chaves: Expansão urbana, geografia urbana, Coronel Fabriciano/MG, eixos de desenvolvimento, rede urbana.

GEOGRAPHICAL ANALYSIS OF DEVELOPMENT AXLES OF CORONEL FABRICIANO (MG)

ABSTRACT

The objective of this work is to analyze the urban expansion process of the municipal district of Coronel Fabriciano/MG, starting from the constitution of its urban net. Such premise addend that the municipal district had along its strong history it influences of the I trade in its constitution expansion that gave him for the development of two development axes that would be the Avenue José Magalhães Pinto and Br 381. Looking for to understand these two spaces, its material forms, its degrees of 'urbanities', its daily ones, its local articulations, its temporalities that translate particularities of the capitalist production and of the use of the urban territory, we will use Milton Santos contributions, Henri Lefébvre, Sposito, David Harvey, Clark *et al.*

Keywords: Urban expansion, urban geography, Coronel Fabriciano/MG, development axes, urban net.

INTRODUÇÃO

Neste trabalho partimos do pressuposto de que a cidade é uma forma-conteúdo, tal como aponta Santos (1980), onde a forma é caracterizada pela sua morfologia (planos, ruas, quarteirões, construções, o sistema de objetos) e o conteúdo, que preenche esta forma, é o urbano (cultura, economia, política, ou os sistemas de ações).

A segunda idéia é que a forma, apesar de algumas variações, como as técnicas de construção, capital investido, estilos, organização, possui um grau menor de modificações nos diversos lugares da cidade, se comparado ao conteúdo, que produz arranjos e especificidades em cada ponto do espaço urbano.

Acrescentamos ainda a idéia de que a "urbanização, cuja importância cresce sem cessar, transforma o que existia anteriormente. (...) O processo, desde o princípio, não foi uma emenda ao texto social anterior, mas sim algo novo e distinto se anunciou, declarou e significou: o

Recebido em 20/04/2008
Aprovado para publicação em 22/12/2008

urbano” (Lefebvre, 1973, p.11).

Na nova estruturação da rede urbana, alguns municípios projetam-se, à medida que implantaram toda uma infra-estrutura de apoio à produção e à distribuição das mercadorias produzidas diversificaram serviços e, principalmente, aumentaram a oferta de empregos, constatando de que forma a rede urbana interna proporcionou reestruturação ou transformação do o comercio e suas implicações espaciais.

Entretanto, cabe ressaltar que a rede urbana pode ser caracterizada como uma estrutura instável e dinâmica, pois são os fatores econômicos, políticos, sociais e, de outras naturezas, tidos como responsáveis pela sua configuração, conferindo-lhes características específicas, bem como a seus processos cada vez mais complexos, que incidindo sobre as cidades suscitam novas funções e o espaço se modifica para atender as transformações da sociedade.

Quando o processo de transformação urbana se desenvolve dentro de um cenário democraticamente forte, onde se verifica a descentralização político-administrativa. Com as ações do governo embasadas em bons mecanismos de planejamento e gestão, envolvendo o poder público e a sociedade, os resultados alcançados são evidenciados com a melhoria da qualidade de vida (trânsito e meio ambiente), minimização dos problemas existentes e, sobretudo, uma considerável redução dos problemas futuros.

A expansão urbana e a formação de redes

Hoje, há uma necessidade crescente na busca de melhor entendimento sobre as questões que dizem respeito ao número, tamanho e distribuição das cidades, hierarquias e redes urbanas. Sabe-se que os fundamentos teóricos destes estudos têm sua origem na teoria das localidades centrais, desenvolvida numa obra em alemão por Walter Christaller, em 1933, e traduzida para o inglês em 1966.

A teoria de Christaller é citada em praticamente todos os manuais, artigos e textos que abordam a temática urbana. Segundo IBGE esta clássica teoria considera:

“o conjunto de centros de uma região ou país - cidades, vilas, povoados e estabelecimentos comerciais isolados na zona rural - em seu papel de distribuição varejista e de prestação de serviços para uma população neles residente. Estes centros são denominados localidades centrais e a centralidade de que dispõem é derivada de seu papel como centros distribuidores de bens e serviços, ou seja, das funções centrais que desempenham.(1987,p. 11)”

Desta forma, a partir da distribuição de bens e serviços das localidades centrais para as suas hinterlândias verifica-se uma diferenciação hierárquica, envolvendo o número e tamanho das localidades, bem como suas hinterlândias e a distância entre elas.

Segundo Corrêa (1982), a obra de Christaller tenha contribuído para o tratamento dado à cidade como lugar central, como qualquer teoria que se formule, está também sujeita aos questionamentos. O modelo em questão refere-se, como o próprio Christaller afirma, a uma situação ideal. Deste modo, a teoria recebeu várias críticas que se encontravam apoiadas, em grande parte, em estudos empíricos.

Uma das limitações de sua formulação inicial está ligada ao fato de que o autor utiliza-se de apenas uma função (a de distribuição), dentre os diversos papéis que são desempenhados pelos núcleos urbanos. Não cabe aqui, e nem é nossa pretensão, apresentar as contribuições e limitações da pioneira teoria de Christaller. Entretanto, faz-se necessário ressaltar que uma das críticas a ela dirigida, refere-se ao fato de que, nos países subdesenvolvidos, existem dois circuitos da economia urbana. Deste modo, conforme Milton Santos (2004) realçou que:

“(...) o processo de modernização tecnológica, verificado nos países subdesenvolvidos após a II Guerra Mundial, por atuar de forma muito relativa, teve o papel de dividir a vida econômica desses países em dois circuitos de produção, distribuição e consumo. Um deles, o circuito superior, resulta diretamente da modernização tecnológica, enquanto o outro, o circuito inferior

da economia, deriva indiretamente da modernização tecnológica, dirigindo-se aos indivíduos que pouco ou nada se beneficiaram com o processo. (...) eles constituem uma bipolarização, pois possuem a mesma origem, o mesmo conjunto de causas e apresentam-se interligados. (SANTOS, 2004, p. 12)”

Aproximando-se desta concepção para o estudo da rede urbana, estes dois circuitos estão presentes e definem dois padrões de fluxos e duas zonas de influência que coexistem na mesma rede. Santos (2004) discute esse ponto a partir dos conceitos de alcance espacial mínimo ou liminar e de alcance espacial máximo de Christaller e desta maneira temos que:

“(...) as pequenas localidades centrais, que atuam sobretudo pelo circuito inferior, apresentam um relativamente amplo alcance espacial máximo; as grandes cidades, por sua vez, possuem um amplo alcance espacial máximo no que se refere às atividades do circuito superior, apresentando, entretanto, uma atuação espacialmente descontínua. (op.cit).”

Entretanto, estas relações não se processam mais de forma simples e rígida assim como expressou Christaller, elas assumem, como veremos no decorrer do presente trabalho, complexas variações em termos de forma espacial e conteúdo. Com o processo de recomposição da rede urbana, a concepção de centralidade também se modifica. Como demonstraremos no decorrer desta pesquisa, essa nova centralidade é múltipla, assim como destaca Sposito “*pode ser trabalhada cada vez mais por meio da articulação entre suas duas escalas de expressão: a do espaço interno da cidade e a da expressão de suas relações com outros espaços (SPOSITO, 1998, p. 35).*”

Uma contribuição muito importante para o entendimento sobre rede urbana foi expresso Corrêa (1988). A partir de estudos de geógrafos e de cientistas de áreas afins, o autor tentou identificar a natureza e o significado da rede urbana. Deste modo, sintetizou as referidas contribuições em quatro partes (descritas abaixo) que, conforme ele mesmo afirma “*não se excluem mutuamente, representando, apenas, ângulos em que uma mesma questão pode ser abordada. (CORRÊA, 1988, p.119) ”.*

Rede urbana e divisão territorial do trabalho: a rede urbana é, simultaneamente, reflexo e condição para a divisão territorial do trabalho, historicamente a forma mais avançada da divisão social do trabalho;

Rede urbana e os ciclos de exploração: tendo em vista o alcance espacial máximo e mínimo dos consumidores e empresas, localizados no amplo território - torna-se necessária a existência de vários pontos interferindo no processo de circulação. Estes pontos são os centros urbanos. Parcela do valor excedente, ao circular, é apropriada nestes pontos e reinvestida, circulando de novo e gerando, assim, o aparecimento de novos fluxos;

Rede urbana e forma espacial: a rede urbana é uma forma espacial, isto é, uma expressão fenomênica particular de processos sociais que se realizam em um amplo território, envolvendo mediações diversas que se verificam nas cidades. Como forma espacial seu conhecimento não pode prescindir daquele relativo à estrutura, processo e função e às articulações entre essas categorias de análise da totalidade social;

Rede urbana e periodização: a consideração anterior nos encaminha para a questão do caráter mutável da rede urbana, mutabilidade que se traduz em uma periodização. A totalidade social é constituída pela combinação das instâncias econômica, jurídico-política e ideológica. Cada uma delas tem tempo próprio de desenvolvimento. Sua temporalidade caracteriza-se por uma relativa autonomia no bojo da totalidade social.

Uma breve explicação econômica dos eixos de desenvolvimento e suas implicações espaciais

Segundo Baptista (*apud Alves 2001*), os eixos de desenvolvimento não explicam apenas as linhas privilegiadas de propagação do desenvolvimento, mas integram, também, referência a fatores específicos geradores de desenvolvimento. O eixo de comunicação distingue-se de

uma simples via de comunicação e, segundo Pottier, envolve três componentes:

- a) Um itinerário, espaço natural onde é fácil passar, região ou conjunto de regiões que estabelecem ligações inter-regionais ou internacionais; sendo um espaço de aptidão natural a concentrar movimentos é, também, uma cadeia de localizações e aglomerações humanas importantes; a localização de pólos nas extremidades reforça a circulação ao longo do itinerário;
- b) Uma infra-estrutura complexa de comunicações justapondo, frequentemente, as diferentes técnicas de transporte, ao longo da história e os diversos modos de transporte;
- c) Uma corrente de circulação, de homens e de coisas. As combinações destes três componentes que se reforçam mutuamente transformam um eixo de comunicação em eixo de desenvolvimento. E para isso, cada uma dos componentes é essencial.

O eixo de comunicação tem um duplo papel como fator de desenvolvimento. Por um lado, é um agente de impulsão e, por outro, um vetor de propagação do desenvolvimento.

Os efeitos de impulsão surgem associados a quatro elementos principais: os impulsos resultantes da construção de uma nova infra-estrutura; os impulsos resultantes do abaixamento dos custos de transporte; os impulsos provocados pela expansão da procura nas regiões de passagem e os impulsos ligados à difusão da informação.

A expansão do município através dos estudos de caso

Neste tópico faz-se uma descrição da expansão urbana de Coronel Fabriciano por meio de análise da evolução histórica do município. Inicialmente devemos refletir sobre conceitos importantes para análise que são expansão, crescimento e desenvolvimento, bem como a inserção do regional do município.

Tal análise foi empreendida com base em Sposito (2004), os conceitos de expansão, crescimento e desenvolvimento. A autora expõe:

“O desenvolvimento urbano pode ser pensado sob muitas perspectivas, como a econômica, a social, a política ou a cultural; o crescimento urbano, por sua vez, analisa-se do ponto de vista econômico, mas também demográfico, espacial ou territorial. A nós, interessa mais de perto a análise da expansão urbana, tomando-se como referência sua dimensão territorial. (SPOSITO, 2004, p.59).”

A autora ainda afirma que, ao optarmos pela dimensão territorial, devemos considerá-la como abrangente e articulada a todas as outras na produção do espaço urbano. Associada a esta questão, soma-se nessa pesquisa a discussão central que é a produção da cidade que se estabelece sobre o espaço natural e a ele incluindo. Consideramos a expansão territorial urbana como um processo que envolve as múltiplas dimensões necessárias à compreensão da produção do espaço urbano.

No processo de composição da morfologia urbana, a cidade recebe influências intra e inter-urbanas que são responsáveis até mesmo por definir a forma e a função da cidade. A dinâmica interurbana regional e nacional, centrada nas ações das esferas estaduais e federais, é muito importante para o crescimento e desenvolvimento das cidades e influencia, sobremaneira, os agentes produtores da cidade. Muitas vezes, os investimentos, a implantação de indústrias e as políticas de governo, estadual e federal são preponderantes para o crescimento territorial e econômico como é o caso de Coronel Fabriciano.

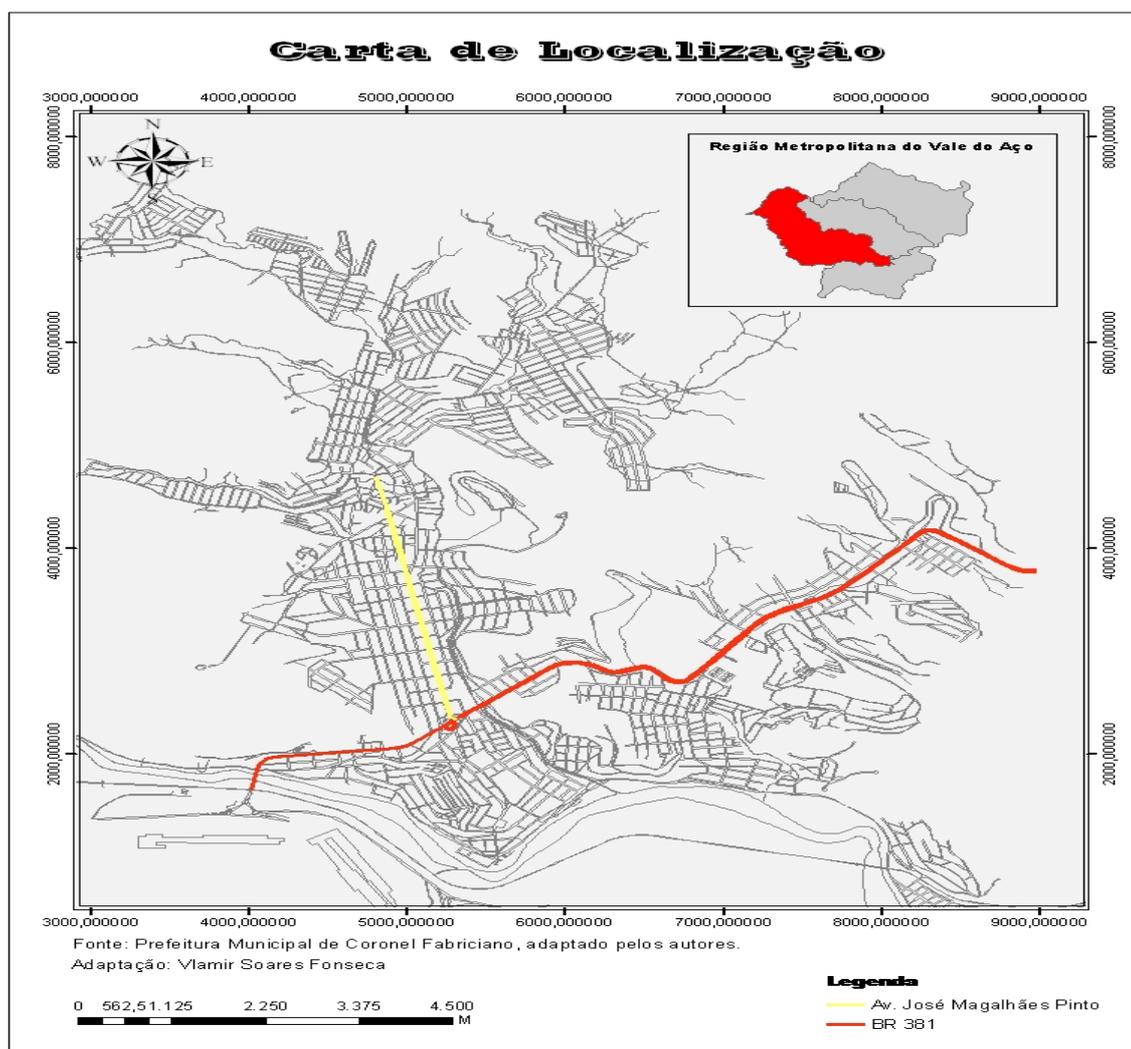
O espaço intra-urbano vai se estruturando a partir dessas influências de forma variadas, dependendo aí, da capacidade de gestão e interesses político-econômicos que resultam das alianças ou conflitos decorrentes das relações entre, poder público, empresários, trabalhadores e outros atores sociais. Destacam-se entre estes, os interesses político-econômicos e grupos como os empresários e o poder público que determinam quais regiões serão ocupadas e por quem serão. Quanto à ação dos agentes produtores do espaço urbano é de extrema importância compreendê-la nessa pesquisa, pois assim poderemos entender além da expansão territorial urbana do município.

Para Corrêa:

“A complexidade da ação dos agentes sociais inclui práticas que levam a um constante processo de reorganização espacial que se faz via incorporação de novas áreas ao espaço urbano, densificação do uso do solo, deterioração de certas áreas, renovação urbana, relocação diferenciada da infra-estrutura e mudança, coercitiva ou não, do conteúdo social e econômico de determinadas áreas da cidade. (CORRÊA, 1989, p. 11)”.

Esse processo de reorganização do espaço urbano dá-se a partir da interação entre a natureza e as práticas sociais fazendo da cidade uma área de novas dinâmicas e necessidades. A composição infra-estrutural é, sem dúvida, relevante nessa interação e deveria ser acompanhada de um planejamento urbano capaz de regulamentar as práticas dos agentes consumidores do espaço, tendo em vista a complexidade existente no processo de formação do tecido urbano.

O crescimento territorial da cidade nem sempre acompanha, em mesmo ritmo, o crescimento econômico considerando ainda que haja diferenças importantes, no que diz respeito à quantidade e distribuição dos meios de consumo coletivo nas diferentes áreas da cidade.



Mapa 1: Mapa localização dos eixos de desenvolvimento de Coronel Fabriciano/MG

O desenvolvimento é um processo de transformação econômica, política e social, através do qual o crescimento do padrão de vida da população tende a tornar-se automático e autônomo. Trata-se de um processo social global, em que as estruturas econômicas, políticas e sociais de um país sofrem contínuas e profundas transformações.

Não tem sentido falar-se em desenvolvimento apenas econômico, ou apenas político, ou apenas social. Não existe desenvolvimento dessa natureza, parcelado, setorizado, a não ser para fins de exposição didática. Se o desenvolvimento econômico não trazer consigo modificações de caráter social e político; se o desenvolvimento social e político não for a um tempo o resultado e a causa de transformações econômicas, será porque de fato não tivemos desenvolvimento. As modificações verificadas em um desses setores terão sido tão superficiais, tão epidérmicas, que não deixarão traços, tal como aponta (Bresser Pereira, 2003, p. 31).

“Villaça (1998) argumenta que uma determinada via pode ser fator de influência ao desenvolvimento urbano.” *O primeiro efeito que uma via regional ou terminal de transporte urbano provoca nos terrenos adjacentes é a melhoria de sua acessibilidade, daí, sua valorização (VILLAÇA, 1998, p.80).*”

Eixo de desenvolvimento 1: Avenida José Magalhães Pinto: eixo norte sul

Neste tópico se analisará o eixo de desenvolvimento de Coronel Fabriciano/MG. Por meio da análise da rede urbana constituída pela implantação do comércio e dos serviços localizados na Avenida José de Magalhães Pinto será evidenciando alguns fatores que colocaram esta via como a principal via de expansão para a cidade. A Avenida José de Magalhães Pinto pode ser considerada o principal eixo de desenvolvimento para o município. Tal premissa advém de alguns fatores que condicionaram a sua ocupação.

Coronel Fabriciano tem uma expansão territorial urbana diferenciada, pois esta expansão tende a se orientar pelas condições do quadro natural, pois a cidade é situada na região de mares de morros, classificada pro Ab' Saber. Apesar de não ser um fator explicativo das razões ou determinantes da expansão territorial urbana da cidade, esta formação contribui para o entendimento dos vetores dessa expansão, pois é ela que vai indicar os sentidos do crescimento da malha urbana da cidade.

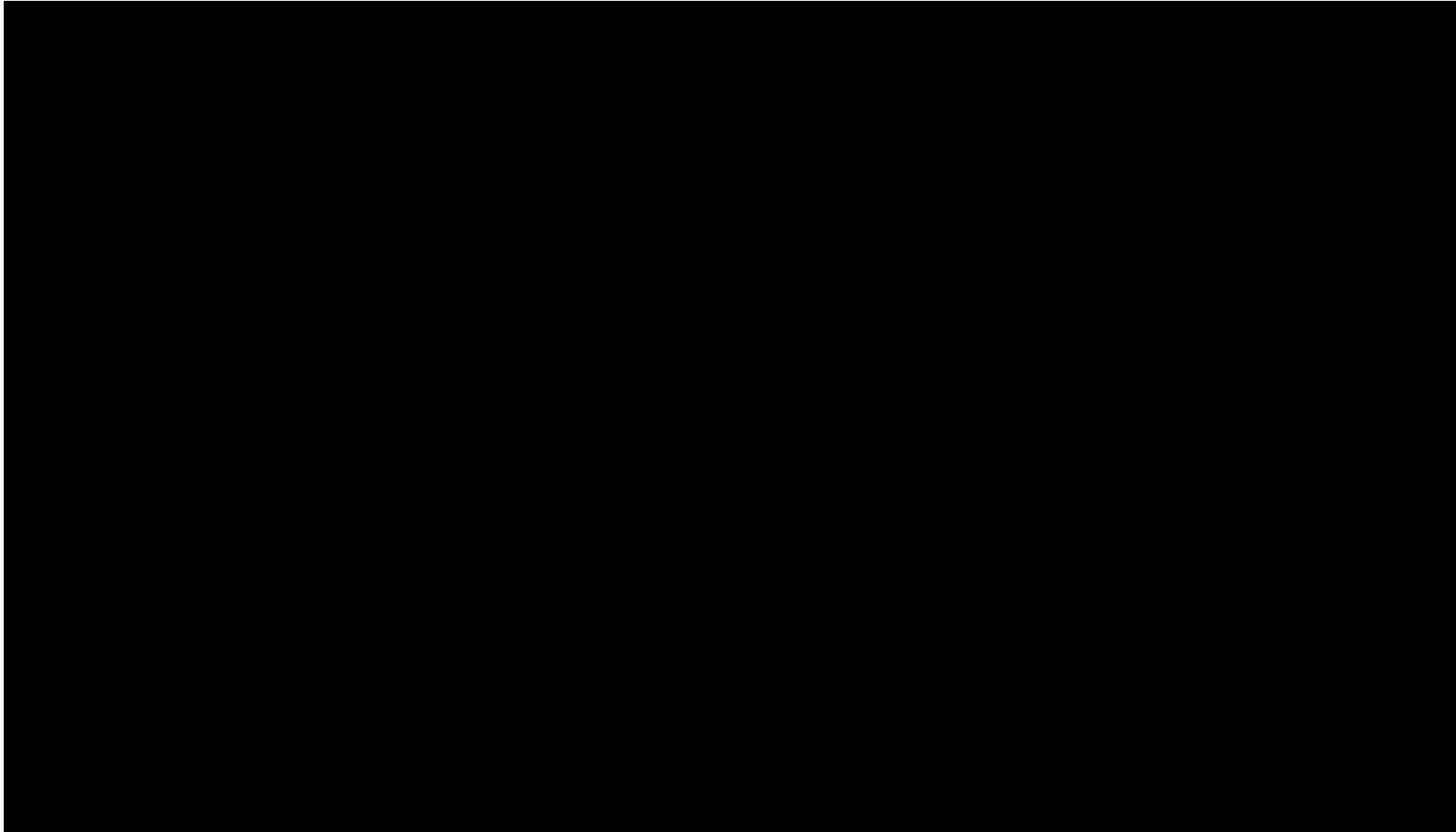
Primeiro como foi mencionado nos aspectos físicos que compõe o quadro da área em que está localizada. Ela caracteriza por ser uma área planície uma vez que fica próxima ao ribeirão Caladão que a margeia em toda sua extensão.

Por ser considerada uma via arterial ela é tida como uma área susceptível a atividades comerciais uma vez que, é necessário circular por ela para ir a vários pontos da cidade, além de ligar o centro a áreas periféricas o que caracteriza o eixo norte-sul do município.

Em estudo realizado por Neves et al (2006), confirmou-se a hipótese de que a Avenida José Magalhães Pinto possui caráter comercial, segundo dados levantados em trabalho de campo foi evidenciado que na mesma avenida cerca de 80% da via encontra-se ocupado por comércio e serviços. Conforme apresenta no gráfico 1.

Em relação a sua influência na dinâmica do mercado de trabalho do município a Avenida tem um papel importante, pois nela se tem um expressivo número de comércios e empresas prestadoras de serviços. Desta maneira as atividades ligadas ao setor de comércio tiveram grande influência na urbanização de Coronel Fabriciano. O crescimento do setor de serviços tem forte relação com o processo de urbanização. Para Lemos (1988), o processo de urbanização se confunde com o processo de centralização e concentração dos serviços, sendo reflexo da dinâmica capitalista de reprodução do capital no espaço.

No contexto do processo de industrialização regional, esse necessitava da formação de um complexo de serviços capazes de fornecer os insumos básicos à reprodução da força de trabalho, ao mesmo tempo em que sua formação concentrada fornecia escala para a indústria, em termos de mercado. Neste sentido, a “(...) lógica de reprodução do capital no setor terciário conduz à concentração e à centralização das atividades terciárias fazendo surgir centros urbanos” (Andrade 1994, p.15).



Fonte: Elaboração NEVES *et al* a partir de levantamento de campo (outubro 2006)

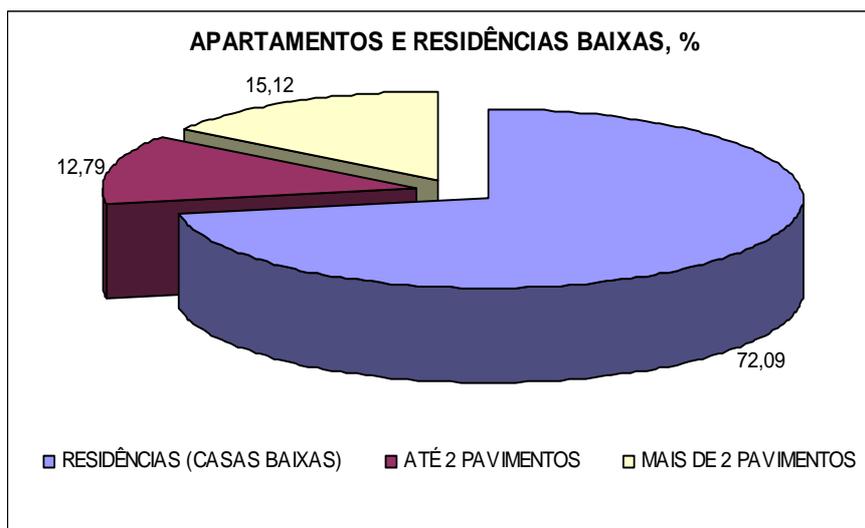
GRÁFICO 1 - Distribuição das atividades comerciais na Avenida José de Magalhães Pinto

Outra característica notada da Avenida José Magalhães Pinto, diz respeito a sua ocupação destinada a residência. Em geral percebe-se um processo de verticalização do espaço no intuito de conseguir um melhor aproveitamento do solo urbano. Isso vem se tornando uma prática comum no município, em especial em áreas com melhores rentabilidades. Denota-se o processo de Verticalização uma saída diante da falta de espaço que poderiam ser utilizados em projetos de expansão.

Diante do que foi mencionado acima podemos entender que a dinâmica urbana pode ser analisada sob a ótica de uma teia de relações dialéticas que são engendradas ao longo da sua formação. Além disso podemos enumerar fatores que condicionam a formação da rede urbana enfatizando as possibilidades que o local propicia a aglomerar atividades econômicas, mercado consumidor, fluxos e transportes.

Destaca-se o processo de expansão da Avenida José Magalhães Pinto, esta expansão irá aumentar a extensão da via eliminando assim o uso de desvio para se acessar duas ruas que servem de ligação a bairros localizados no setor Santa Cruz e Floresta.

Segundo Neves *et al*, a partir de realização de levantamento de campo, foram quantificadas 520 formas de ocupação entre residências e comércios. Assim divididas: residências e apartamentos 15%, comércio 53,5% e edificações e uso misto (comércio e apartamentos) 31,54%. Esses números evidenciam a vocação comercial da Avenida José de Magalhães Pinto.



Fonte: Elaboração NEVES *et al*, a partir de levantamento de campo (outubro 2006).

Gráfico 2 - Distribuição das residências ao longo da Avenida José de Magalhães Pinto

Eixo de desenvolvimento 2: BR 381, eixo de desenvolvimento leste oeste

A BR 381 desempenhou um papel relevante na formação da rede urbana de Coronel Fabriciano. Ela compreende os bairros Caladinho de Cima, Caladinho do Meio, Caladinho de Baixo, Bom Jesus e Todos Santos, estando no eixo leste oeste do município.

A rodovia BR-381, também, como rodovia Fernão Dias em homenagem ao nome do bandeirante que se embrenhou nos sertões do Estado de São Paulo e de Minas Gerais à procura de esmeraldas em trilhas percorridas pelo mesmo. Estas trilhas que lembram o traçado atual da rodovia começaram a ser construída na década de cinquenta do século passado. Foi inaugurada a ligação Belo Horizonte-Pouso Alegre em 1960 no governo do presidente Juscelino Kubistcheck, quando ainda estava inacabada a obra. Contudo, apenas em 1961 a

rodovia havia sido totalmente concluída, com a finalização das obras no trecho paulista.

A rodovia BR-381 liga duas das mais importantes cidades do País: Belo Horizonte até e São Paulo, percorrendo um traçado diagonal numa extensão de 563,2 quilômetros este trecho. Segundo o Departamento de Estradas de Rodagem de Minas Gerais (DER-MG), 43% da economia mineira, 20% de toda a produção do parque industrial de Minas e de São Paulo, cerca de 60% da produção nacional de ferro-gusa e aproximadamente 3 milhões de toneladas da produção agrícola mineira passam pela BR-381, representando uma circulação média de mais de 15 mil veículos – entre ônibus, caminhões e automóveis - por dia. Além disso, 25% da população mineira vivem e trabalham em sua área de influência.

Sendo uma via Nacional, com considerável fluxo de veículos que afluem da utilização da via, recentemente foi implantado o anel rodoviário do vale do aço, este compreende um desvio que foi elaborado para diminuir o fluxo de veículos que passa dentro do município. Tal fluxo tem gerado ao longo do tempo alguns transtornos devido a sua capacidade de trânsito.

Por se tratar de uma BR ela tem em sua via um considerável fluxo de trânsito que propiciou na constituição de fixos localizados em sua via. Tais fixos compreendem os comércio e os serviços que são oferecidos ao longo da BR 381. Essa tendência de expansão em Coronel Fabriciano vai além dos processos intra-urbanos. Deve-se também à implantação de indústrias (conforme citado), pois nesse território perpassam – interessando-nos os níveis intra-urbano e metropolitano - os corredores viários da indústria (a rodovia federal BR-381).

Indutora e ordenadora de expansão, a rodovia BR 381 é efetivamente um “eixo rodoviário” no município (“via expressa”), em cujas margens encontram-se postos de combustíveis, borracharias, oficinas, fábricas, armazéns, empresas de ônibus, 1 Universidade, motéis, e algumas moradias isoladas, onde ainda se observam “fronteiras rural-urbano” e descontinuidades características de uma periferização espacial e econômica destacando os setores de comércio de peças automotivas, oficinas entre outros.

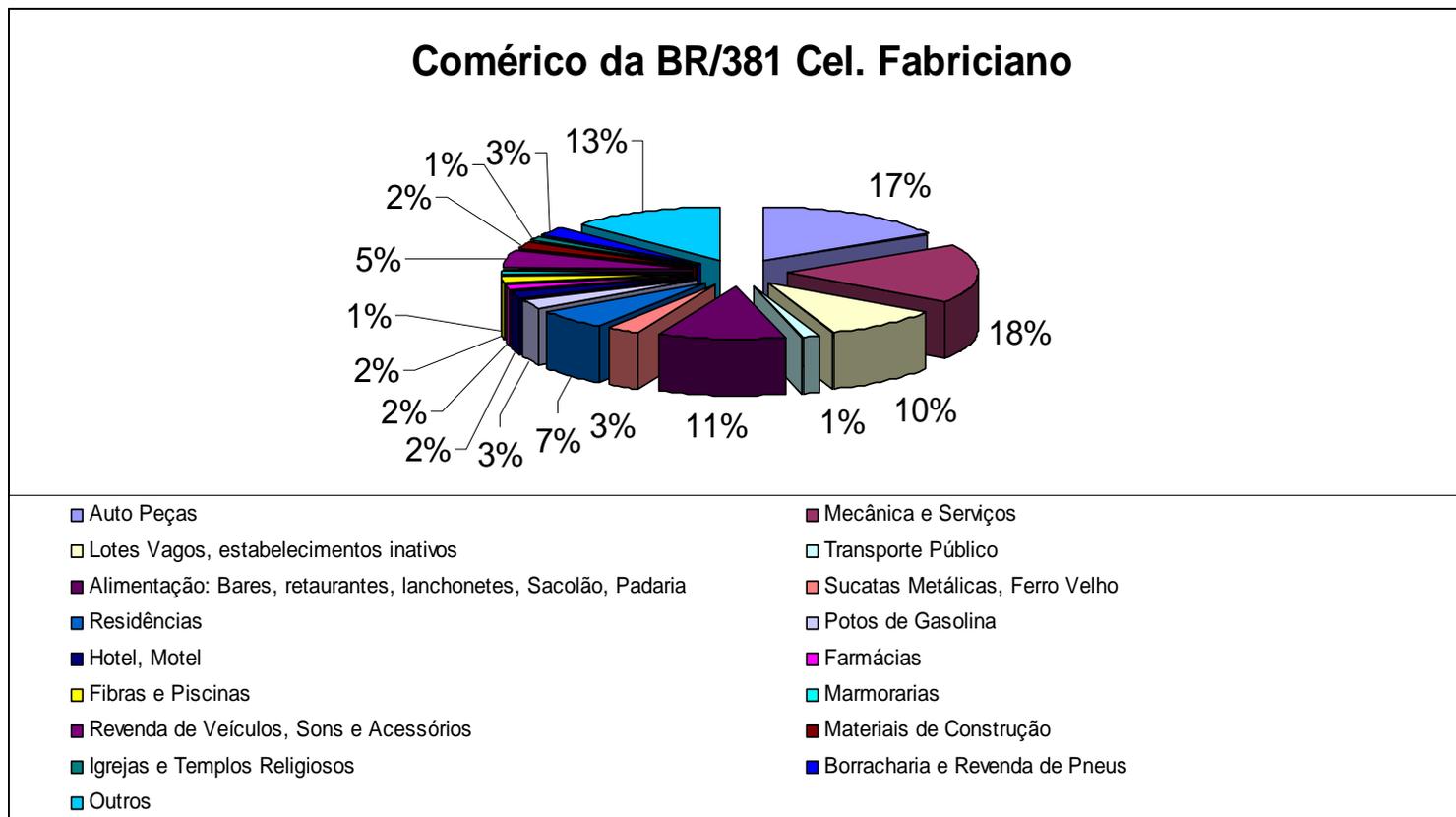
Isto se deve ao capitalismo, em sua configuração contemporânea, impõe ao setor serviços uma importância crescente na dinâmica da economia, até mesmo nas pequenas e médias cidades, seja em relação à geração de produto, seja em relação à estrutura ocupacional. Esse processo incitou importantes discussões, relativas ao crescimento do setor terciário na participação no produto e no emprego, bem como sua funcionalidade nesta nova dinâmica da urbana capitalista.

A formação de redes de comunicações e de transportes, (como é o caso ora, mencionado), consegue interferir na dialética espaço-tempo, tendo influência na constituição da configuração espacial. Desta maneira, é percebida na BR 381 no trecho que liga Coronel Fabriciano a Timóteo, a organização de uma rede urbana local, cuja importância econômica para a cidade de Coronel Fabriciano é considerável.

A concepção aqui adotada parte do pressuposto de que, a característica da urbanização contemporânea é influenciada pelos modos de produção, no caso específico pelas atividades terciárias, que é sua restrição espacial, consequência de sua transportabilidade restrita. Desta forma, o seu desenvolvimento leva necessariamente a uma concentração espacial nos núcleos urbanos sejam elas pequenas médias e mais visíveis nos aglomerados urbanos. O esquema de reprodução dessa atividade só pode ocorrer em função de ganhos de escala em sua produção, o que leva à constituição de um complexo de serviços complementares.

Sendo comum nos países periféricos, a urbanização ocorrida nesses é associado a questões demográficas. Para o caso ora aqui mencionado a urbanização nas margens da BR 381 no município de Coronel Fabriciano é percebido um adensamento urbano ligado aos serviços e comércio que foram ao longo da história da cidade, implantados constituídos na via.

Esta urbanização forçada e sem planejamento hoje propicia na gênese de problemas relacionados enchentes, movimentos de massas, entre outros. Além disso, um grave problema que é comum na via são os alagamentos provenientes do período de chuvas, que ocorrem em função de uma deficitária rede pluvial.



Fonte: Elaboração do a partir de levantamento de campo (Maio 2007)

GRÁFICO 3 - Distribuição das atividades comerciais na BR 381 no trecho de Coronel Fabriciano a Timóteo

Desta maneira pode-se dizer que a expansão e desenvolvimento urbano de Coronel Fabriciano teve forte influência do processo de industrialização. No entanto com a industrialização ela deixou de ser a cidade centro da região e perdeu considerável receita uma vez que ela foi uma das cidades pioneiras da região e por isso ela detinha um setor de comércio e serviços de relativa importância regional.

Em relação aos eixos de desenvolvimento observados na cidade destacou-se a Avenida José Magalhães Pinto e a BR 381 no trecho que compreende Coronel Fabriciano a Timóteo.

Na Avenida José Magalhães Pinto percebeu-se que esta afigurou-se inicialmente em um corredor natural propício a expansão da cidade no eixo Norte-Sul. Dotada de uma amenidade geomorfológica em que localiza a baixada do Melo Viana, popularmente conhecida. Tendo inicialmente os seus atributos físicos, a Avenida foi concebida como um importante eixo de desenvolvimento, pois nela se implantou um considerável número de comércios e serviços. Outro ponto de destaque é a sua localização no município, pois ela constitui-se numa via artéria ligando o centro da cidade a áreas periféricas, cerca de 50 % dos habitantes da cidade transitam por sua via.

Em seu outro eixo de desenvolvimento destacou-se a BR 381 no trecho urbano que compreende Coronel Fabriciano a Timóteo, no setor Leste Oeste. Neste eixo destacou-se o comércio, serviços e pequenas indústrias alocadas às margens da BR 381 ou nas suas proximidades.

Nesta via destaca-se a circulação de fluxos que induziram e ao mesmo tempo orientaram na configuração espacial do setor. Desta forma como menciona Arroyo (2006), a circulação engendra importante fator na constituição de territórios. Ressalta-se também a influência de fatores externos e os efeitos na dinâmica econômica espacial da cidade, uma vez que após o processo de duplicação da BR 381, (construção de um anel rodoviário), teve algumas consequências na renda do comércio local. Isto trouxe impactos diretos no mercado de trabalho local. Esta obra propiciou na reestruturação do trânsito, ocasionando na redução do fluxo do trânsito, mantendo o uso cotidiano da via moradores da própria região.

Com referência ao estudo realizado, este incita o desenvolvimento de novos estudos voltados para o espaço intra-urbano tanto para o meio acadêmico quanto para o Poder Público. Tal premissa advém da hipótese de que o espaço urbano é complexo e sofre influência de fatores diversos sejam eles políticos, econômicos, sociais, entre outros.

Diante do que foi abordado têm-se em voga que este trabalho poderá servir de base para sistematização de estudos posteriores voltados para construção de conhecimentos ligados a *Urbe*.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ANDRADE, M. V. *Setor de Serviços no Brasil: A dualidade revisitada (1981-1990)*. Belo Horizonte, 1994.

BAPTISTA, A. M. *Os modelos de desenvolvimento e a política econômica e espacial*. In: ALVES, M. B. (org). *Economia Regional e Urbana*. Universidade Técnica de Lisboa, Lisboa. Seria didática, documento de trabalho n.º 3, 2001.

CORRÊA, Roberto Lobato. *O espaço urbano*. São Paulo: Editora Ática, 2000.

_____. *Trajétórias geográficas*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997.

_____. *O estudo da rede urbana: uma proposição metodológica*. Revista Brasileira de Geografia. Rio de Janeiro: IBGE. ano 50, n.2, p.107-124, abr./jun. 1988.

_____. *A rede urbana*. São Paulo: Ática, 1989. (princípios).

_____. *Hinterlândias, hierarquias e redes: uma avaliação da produção geográfica brasileira*. In: CARLOS, Ana F. A. (org.). *Os caminhos da reflexão sobre a cidade e o urbano*. São Paulo: Edusp, 1994.

- _____. *Repensando a teoria dos lugares centrais*. In: SANTOS, Milton (org.). *Novos Rumos da Geografia Brasileira*. São Paulo. Hucitec, 1982.
- LENCIONI, S. *A emergência de um novo fato urbano de caráter metropolitano em São Paulo. A particularidade de seu conteúdo sócio-espacial, seus limites regionais e sua interpretação teórica*. X Encontro Nacional da ANPUR. Anais. Cd-Rom. Belo Horizonte: ANPUR, maio 2003.
- LEFEBVRE, H. *A revolução urbana*. Belo Horizonte: Editora UFMG, 1999.
- _____. *O Direito à Cidade*. São Paulo: Moraes, 1991.
- _____. *De lo Rural a lo Urbano*. Barcelona: Ediciones 62, 1973 (2ª ed.).
- LEMOS, M. B.; *Espaço e Capital: um estudo sobre a dinâmica do centro x periferia*. Campinas, 1988.
- SANTOS, M. *A natureza do espaço. Técnica e tempo. Razão e emoção*. 3ª edição. São Paulo: Hucitec, 1999.
- _____. *Manual de geografia urbana*. 2. ed. São Paulo: Hucitec, 1989.
- _____. *O espaço dividido: os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos*. São Paulo. Edusp, 2004, 2º ed.
- _____. *Metamorfoses do Espaço Habitado*. São Paulo, Editora Ática. Serie Princípios. 1988.
- _____. *O espaço do Cidadão*. São Paulo, Nobel, 1987.
- _____. *Economia Espacial: Críticas e Alternativas*. São Paulo. Edusp. 2003.
- _____. *Por Uma Geografia Nova: Da Crítica a Geografia a uma Geografia Crítica*. São Paulo. Edusp, 2002.
- SANTOS, M.; SILVEIRA, M.L. *O Brasil. Território e Sociedade no início do século XXI*. 2ª edição. Rio de Janeiro: Ed. Record, 2001.
- SPOSITO, M. E. B. *A urbanização da sociedade: reflexões para um debate sobre as novas formas espaciais*. In: *O espaço no fim de século: a nova raridade*. São Paulo: Contexto, 1999. P.93.
- SPOSITO, M. E. B. *A gestão do território e as diferentes escalas da centralidade urbana*. Território, 1998, n.4, p.35.
- SOJA, Edward. *Geografia pós-moderna: a reafirmação do espaço na teoria social*. Rio de Janeiro, Jorge Zahar.1993.
- VAZ, Dirley dos Santos. *Produção do Espaço Intra-Urbano: Uma Análise Sobre O Mercado Imobiliário*. IN. Anais do I Seminário temático de geografia do Norte do Paraná/XXI Semana de Geografia da Universidade Estadual de Londrina. 03 a 08 de Outubro de 2005. Disponível em CD.
- VAZ, Dirley dos Santos . *Algumas Notas Sobre A Geografia da Saúde, Novos Temas, Velhas Questões*. IN. Anais 14º Encontro Nacional dos Geógrafos, Acre, julho de 2006. Disponível em Cd.
- VAZ, Dirley dos Santos. *Apontamentos Teóricos sobre o processo de Estratificação Urbana*. IN. "VI Seminário Latino Americano Sobre Qualidade de Vida Urbana – V Seminário Internacional de Estudos Urbanos". Pontifícia Universidade católica de Minas Gerais. No prelo. Belo Horizonte, MG. 10 a 14 de Outubro de 2006.
- VAZ, Dirley dos Santos. *O Processo de Intensificação da Ocupação Urbana, a Especulação Imobiliária e Suas Conseqüências*. IN. "VI Seminário Latino Americano Sobre Qualidade de Vida Urbana – V Seminário Internacional de Estudos Urbanos". Pontifícia Universidade católica de Minas Gerais. No prelo. Belo Horizonte, MG. 10 a 14 de Outubro de 2006.

VAZ, Dirley dos Santos, MORAIS, Sergio Lana. *Assentamento do MST, A Luta Pela Terra No Município de Periquito/MG: Um Estudo de Caso*. In. Anais 1º Simpósio Nacional o Rural e o Urbano no Brasil. Laboratório de Geografia Agrária do DG/FFLCH/USP. São Paulo de 06 a 08 de Dezembro de 2006.

VILLAÇA, Flávio. *Espaço intra-urbano no Brasil*. São Paulo: Studio Nobel, FAPESP, Lincoln Institute, 1998.