

A INTERFACE DO ESPAÇO URBANO COM A GEOGRAFIA POLÍTICA NA REESTRUTURAÇÃO DA AVENIDA FÁTIMA PORTO, PATOS DE MINAS/MG

ANA CLARA MENDES CAIXETA¹
VÂNIA RUBIA FARIAS VLACH²

Resumo:

A sociedade está em constante transformação no mundo contemporâneo. A Geografia estuda as relações da sociedade com o meio natural, de que resulta a organização do espaço geográfico, em diferentes escalas. O Estado moderno é um dos principais agentes formadores do espaço geográfico. Nesse estudo, constata-se a importância dos conceitos da Geografia Política e da Geopolítica na definição das políticas públicas que modelam o espaço urbano. Tais conceitos permitiram compreender a inter-relação entre interesses políticos, sociais, econômicos, elaborada pelos agentes responsáveis pela construção e reestruturação da Avenida Fátima Porto, na cidade de Patos de Minas/MG, bem como avaliar suas consequências no entorno.

Palavras-chave: Geografia Política, Geopolítica, espaço urbano, Patos de Minas.

Abstract:

Society is in constant transformation in the contemporary world. Geography studies the relationships of society and environment, what results in the organization of the geographical space in different scales. The modern State is a major agent to form the geographical space. In this study, we verify the importance of Political Geography and Geopolitics concepts when of the definition of public policies that model the urban space. Such concepts allowed us to understand and evaluate the consequences of the interrelationship among political, social, and economical interests. Such interrelationship is elaborated by agents responsible for the construction and restructuring of Fátima Porto Avenue, in Patos de Minas/MG.

Key words: Political Geography; Geopolitics; Urban space; Patos de Minas

¹ Acadêmica do Curso de Geografia da Universidade Federal de Uberlândia – UFU - bolsista FAPEMIG INSTITUTO DE GEOGRAFIA - Universidade Federal de Uberlândia – Campus Santa Mônica, Av. João Naves de Ávila 2121, Uberlândia - MG/ Brasil, CEP 38408-100. anaclara_caixeta@hotmail.com

² Orientadora. Professora doutora do Programa de Pós-Graduação em Geografia, da Universidade Federal de Uberlândia - UFU. INSTITUTO DE GEOGRAFIA - Universidade Federal de Uberlândia – Campus Santa Mônica, Av. João Naves de Ávila 2121, Uberlândia – MG/ Brasil, CEP 38408-100. vaniarubiavlach@yahoo.com.br

INTRODUÇÃO

Com o desenvolvimento da moderna sociedade capitalista, após a Revolução Industrial em fins do século XVIII, ocorreu uma nova organização do espaço e do tempo. Por causa deste processo, desde então a sociedade está em uma constante dinâmica global e suas relações com o meio natural são, a cada momento, mais interligadas, mais complexas. Estas relações são estudadas por diferentes ciências.

Uma das ciências que estuda as relações da sociedade com o meio natural é a Geografia. Dentre seus ramos de estudo, têm-se a Geografia Política e a Geopolítica, que consideram a relação de diferentes interesses sociais, políticos e econômicos na formação e organização do espaço geográfico, acentuando o seu caráter político. Ou geopolítico, quando é o caso.

O poder público é um dos principais agentes formadores do espaço e é corporificado pelo Estado Moderno, que se propõe a defender as necessidades da sociedade. Mas o Estado não é um agente solitário, existem outros agentes que atingem o espaço geográfico de forma direta ou indireta.

A Geografia Política é uma disciplina teórica, que favorece a formação de uma visão crítica e abrangente entre a

teoria e a prática, entre o urbano e o político, entre os interesses políticos e os econômicos da sociedade. É a análise deste conjunto de relações, contraditórias mas complementares, que permite o entendimento da formação e da organização da sociedade no mundo, qualquer que seja a escala espacial estudada.

Por meio deste estudo, objetiva-se compreender sobretudo a utilização de conceitos da Geografia Política na definição das políticas públicas que modelam o espaço urbano, na reestruturação da Avenida Fátima Porto e seu entorno em Patos de Minas/MG.

O município de Patos de Minas está situado na Mesorregião do Triângulo Mineiro, Alto Paranaíba, e na microrregião de Patos de Minas, com uma área de 3.189,006 km², com 815 m de altitude, nas coordenadas Latitude = -18° 35'32" e Longitude = -46° 31'15", e a 415 quilômetros da capital do estado, Belo Horizonte, e a 447 quilômetros de Brasília, a capital do Brasil.

A agropecuária movimenta sua economia e a Festa Nacional do Milho, realizada anualmente no mês de maio, próximo ao aniversário da cidade (24 de maio), lhe confere um destaque nacional. A população atingiu, segundo dados do Instituto Brasileiro de Geografia e

Estatística (IBGE), 133.111 habitantes em 2007.

A Avenida Fátima Porto foi construída como uma Avenida Sanitária, devido ao fato de esta área ser um brejo, com um córrego, o Córrego do Monjolo. Sua construção foi lenta: iniciou-se em 1986 e perdurou pelo mandato de três prefeitos: Arlindo Porto, Antônio do Valle e Jarbas Cambraia. E, imediatamente, provocou uma valorização desta área urbana a cada modificação que ela sofreu. Sua construção não cobriu o referido córrego.

Há um projeto de ampliação desta avenida para que ela faça a ligação com as avenidas Juscelino Kubitschek - JK e a Avenida Marabá, que correspondem às entradas da cidade. A primeira já possui uma interseção com a Avenida Fátima Porto.

A Avenida Fátima Porto está localizada próximo ao centro de negócios da cidade, mas não está inserida nele. Foi construído, próximo à referida avenida, o Centro Administrativo do Município de Patos de Minas, o que comprova que ela permite acesso a vários bairros da cidade, e a caracteriza como uma via de trânsito rápido.

MATERIAL E MÉTODOS

Na compreensão da reestruturação da Avenida Fátima Porto, e sua relação com a sociedade patense, usou-se como base a pesquisa bibliográfica da Universidade Federal de Uberlândia e da biblioteca Municipal João XXIII, para a apreensão dos conceitos de Geografia Política e conhecer a formação da cidade e conversas informais com os moradores da cidade.

Também foram utilizadas as informações de diferentes órgãos públicos e privados, a exemplo dos dados da Prefeitura Municipal de Patos de Minas a respeito da construção da referida Avenida (antigos e recentes); do Corpo de Bombeiros, acionado toda vez que há ocorrências graves no local, principalmente nos períodos chuvosos. Outro elemento pontuado foram as informações fornecidas pelas imobiliárias da cidade por meio de questionários, no sentido de se adicionar dados que permitissem aliar o qualitativo (avaliação da população a respeito desta reestruturação urbana) e o quantitativo.

Para tanto, considerou-se um espaço temporal de três anos, período em que ocorreu a implantação de um grande empreendimento, o centro administrativo municipal, no entorno da avenida estudada.

Além disso, foram realizados trabalhos de campo para conhecer a área de

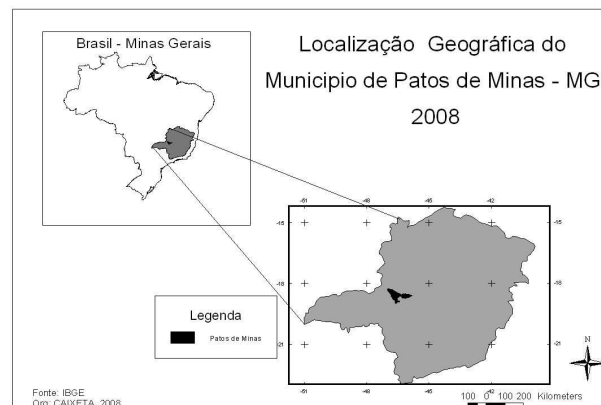
estudo, propiciando registros fotográficos. As visitas e as conversas com a população da Avenida Fátima Porto foram feitas em diferentes horários, o que permitiu verificar o fluxo do trânsito nesta artéria da cidade. Dados da imprensa local foram objeto de análise, igualmente. Enfim, procurou-se relacionar a teoria, enfatizada na academia, com o empírico, no espaço urbano do município de Patos de Minas.

Trata-se de uma pesquisa qualitativa, na interface entre a Geografia Urbana, a Geografia Política e a Geopolítica. Na medida em que o espaço urbano analisado sofreu impactos com a construção de Brasília e com a articulação da Amazônia ao Estado brasileiro pós 1970, também se faz referências à Geopolítica.

RESULTADOS E DISCUSSÃO

A cidade de Patos de Minas está situada (figura 01) na Mesorregião do Triângulo Mineiro, Alto Paranaíba. E inserida na microrregião de Patos de Minas, onde o município tem uma grande influência, comprovada com a denominação do município para designá-la.

Figura 01: Localização do município de Patos de Minas.



Fonte: IBGE, Org. CAIXETA, 2008

O município de Patos de Minas está localizado no Planalto Central Minas/Goiás, com altitudes médias de 900 metros. O clima é caracterizado como tropical, com verão quente e úmido e inverno seco e com temperaturas amenas. A vegetação do município é caracterizada por matas, cerrados, campos e áreas de cultivo. Destaca-se o Cerrado, que não recebeu a devida atenção por parte dos legisladores da Constituição de 1988, porém é um dos biomas de maior biodiversidade e está sendo degradado com a intensidade da expansão agrícola das últimas décadas.

Desta forma, os fatores geográficos favoráveis, como clima, vegetação e um relevo que facilita o acesso, estimularam os primeiros moradores da região a aí se estabelecerem e a acompanharem o ritmo das mudanças da sociedade brasileira, desde o período da mineração. (MELLO, 1982).

O município se localiza entre duas grandes bacias brasileiras, a do São Francisco e a do Paraná. Destaca-se o Rio Paranaíba, que está integrado à bacia do Paraná. É dele que a população do município depende para se abastecer. No entanto, também o polui. Muitos dos seus afluentes estão inseridos no interior da cidade, como por exemplo, o Córrego de Monjolo. (MELLO, 2008). Os principais problemas enfrentados nesta área fluvial são a degradação das matas ciliares e a poluição.

As origens da cidade de Patos de Minas remontam ao processo de interiorização da ocupação da então colônia de Portugal.

O marco da interiorização brasileira foi o período da mineração no século XVIII, quando se formaram arraiais no interior e grandes centros de mineração, como Vila Rica, atual Ouro Preto, que se tornou a capital do estado de Minas Gerais naquele período.

Tendo em vista o escoamento da mineração e o abastecimento da população que se dedicava a esta atividade, foram formados vários arraiais no centro-oeste do Brasil.

As distâncias entre as áreas de exploração mineral e o respectivo escoamento, eram grandes; um destes arraiais de passagem se configurou,

posteriormente, na cidade de Patos de Minas.

Assim, constata-se a importância da mineração na formação do espaço geográfico brasileiro. Na história mais recente, outros marcos fomentaram a modificação do espaço geográfico brasileiro, a exemplo do êxodo rural, da formação das favelas nas cidades, da construção de Brasília, da ocupação da Amazônia e sua interligação com o país inteiro, da expansão agrícola da região Centro-Oeste.

À Geografia Política também interessa explicar as transformações do espaço brasileiro. O mesmo ocorre com a Geopolítica.

Porém, a Geografia Política e a Geopolítica não podem ser utilizadas como sinônimos, pois apresentam diferenças entre si.

De acordo com Andrade (2001), a Geopolítica é utilizada para o expansionismo do Estado e promover atitudes populares nacionalistas baseadas no território. Porém, hoje se sabe que a Geopolítica pode contribuir para a formação de um cidadão comprometido com a democracia (Vlach, 2008).

Por isso mesmo, o debate entre Geopolítica e Geografia Política se mantém, como se pode verificar nos excertos que seguem:

A geopolítica é um saber engajado, comprometido com um pensamento e com objetivos políticos; embora analisando o Estado como produtor do espaço, ela não tem um rigoroso critério científico. A geografia política, ao contrário, é um dos enfoques da ciência geográfica no qual se estudam a distribuição dos Estados pela superfície da terra, o problema do estabelecimento de fronteiras e os tipos de organização do território e que eles dão origem. (ANDRADE, 2001, p. 09)

As lideranças político-administrativas do Estado, um dos principais agentes formadores do espaço, fazem uso dos conceitos da Geografia Política e da Geopolítica no processo de sua organização.

Na compreensão de vários estudiosos, como Vlach (1999, p.99), o Estado é o responsável pela universalização do princípio de territorialidade, empregado pelo Estado-nação moderno desde as suas origens:

Como fundamento do poder do Estado-nação, como instrumento de controle social e político da sociedade moderna, o princípio de territorialidade não tardaria a instrumentalizar a política. Dentre as várias razões que explicam esse processo complexo, limitamo-nos a apresentar algumas. A primeira diz respeito à universalização do princípio de territorialidade sob a forma de um Estado-nação exportado/ importado/ imposto/ adaptado para/ por/ em realidades completamente diferentes da europeia como << o único caminho possível>> para se ter acesso à modernidade (a idéia de progresso traduzia perfeitamente esse anseio). A segunda se refere ao << elogio da razão>>, resultante do papel das ciências modernas no programa do esclarecimento: “O que os homens

querem aprender da natureza é como empregá-la para dominar completamente a ela e aos homens” (ADORNO/ HORKHEIMER, 1985:20).

No processo de organização do espaço urbano na sociedade capitalista, o poder do Estado revela seu papel de diversas maneiras.

De acordo com Corrêa (2005), na expansão do sistema capitalista,

O espaço de uma grande cidade capitalista constitui-se, em um primeiro momento de sua apreensão, no conjunto de diferentes usos da terra justapostos entre si. Tais usos definem áreas, como o centro da cidade, local de concentração de atividades comerciais, de serviços e de gestão, áreas industriais, áreas residenciais distintas em termos de forma e conteúdo social, de lazer e, entre outras, aquelas de reserva para futura expansão. Este complexo conjunto de usos da terra é, em realidade, a organização espacial da cidade ou, simplesmente, o espaço urbano, que aparece assim como espaço fragmentado. (CORRÊA, 2005, p.7)

Mas não é apenas o poder que o Estado exerce na organização do espaço que deve ser compreendido.

Por quê?

Porque o poder permeia todos os indivíduos e todas as instituições sociais.

Vlach faz os seguintes apontamentos:

Dado que o poder é o conjunto de relações que envolvem indivíduos, grupos e instituições sociais, de maneira positiva (ou ativa) e negativa (ou passiva), ao mesmo tempo e em

qualquer escala do espaço geográfico do planeta Terra, é importante enfatizar que o poder... - não é algo que se possa dividir entre aqueles que o possuem e o detêm exclusivamente e aqueles que não o possuem e lhe são submetidos. O poder deve ser analisado como algo que circula, ou melhor, como algo que só funciona em cadeia. Nunca está localizado aqui ou ali, nunca está nas mãos de alguns, nunca é apropriado como uma riqueza ou um bem. O poder funciona e se exerce em rede. Nas suas malhas os indivíduos não só circulam, mas estão sempre em posição de exercer este poder e de sofrer sua ação; nunca são o alvo inerte ou consentido do poder, são sempre centros de transmissão. Em outros termos, o poder não se aplica aos indivíduos, passa por eles (Foucault, 1982, p. 183). (VLACH, 2008, p. 03)

As redes de circulação e comunicação presentes no espaço, qualquer que seja a escala, são cada vez mais importantes.

De acordo com Raffestin (1993):

Circulação e comunicação procedem de estratégias e estão a serviço delas. Redes de circulação e comunicação contribuem para modelar o quadro espaço-temporal que é todo território. Essas redes são inseparáveis dos modos de produção dos quais asseguram a mobilidade. (RAFFESTIN, 1993, p. 204)

Deve-se registrar que os agentes formadores do espaço têm interesses opostos, como aborda Vesentini (2003):

No caso do espaço urbano das grandes cidades, por exemplo, com frequência temos, de um lado, os interesses imobiliários voltados para a lógica do

lucro e, ao mesmo tempo (às vezes de forma conflituosa), o planejamento estatal que normalmente é norteado pelos interesses de elites e/ou pela racionalidade do capital; de outro lado, surgem ações populares mais organizadas [...] (VESENTINI, 2003, p. 19)

Na organização do espaço urbano, há que se considerar que o meio natural pode ser transformado de uma forma construtiva, com preservação ecológica, ou de uma forma destrutiva, com um processo de degradação e ocasionando o esgotamento dos recursos naturais.

Os agentes formadores do espaço devem, pois, compreender como funciona a dinâmica do meio natural para poder modificá-lo sem acarretar danos graves à natureza e à sociedade humana.

A respeito da gestão ambiental, que, no caso brasileiro, ainda não atende às necessidades da sociedade, Cunha e Guerra (2003) observam:

A gestão ambiental faz parte de um processo mais amplo de gestão território, aspecto para o qual ainda não se devida relevância. A falta de uma articulação mais forte entre as ações e estratégias de gestão ambiental e territorial pode ser creditada a uma série de fatores explicativos interpretação, tanto entre ao quais a incapacidade de o Estado brasileiro implementar políticas integradas de transformação socioespacial e de regulação dos comportamentos individuais e coletivos. (CUNHA, GUERRA, 2003, p. 43)

Porém, a Constituição Federal aborda a questão ambiental na Lei 6938/81 da Política Nacional do Meio Ambiente.

De acordo com o Art 2º, o objetivo é atingir-se um equilíbrio entre o bem-estar da população e o meio ambiente, em diferentes tempo e espaço, pois esta questão é um processo acumulativo. Assim, a população poderá usufruir de uma boa qualidade de vida em um ambiente preservado, mas em que o desenvolvimento também se faça presente.

Art 2º - A Política Nacional do Meio Ambiente tem por objetivo a preservação, melhoria e recuperação da qualidade ambiental propícia à vida, visando assegurar, no País, condições ao desenvolvimento sócio-econômico, aos interesses da segurança nacional e à proteção da dignidade da vida humana, [...] (LEI, 6938/81)

Mas, na prática, a lei brasileira ainda não é totalmente cumprida, como Cunha e Guerra assinalam.

De qualquer maneira, em um estudo de reestruturação urbana como este, é necessário entender, igualmente, as estratégias concebidas pelo Estado, que são as articulações nos diferentes níveis de escalas do espaço local, regional, estadual, federal e global, níveis que definem intersecções no espaço, formando uma hierarquia. (LACOSTE, 2005)

Uma ideologia nacionalista e conservacionista pode, assinalam alguns

autores, defender a biodiversidade de uma nação.

Este processo é compreendido por Barcelos (2004) da seguinte forma:

Nessa proposição, nenhuma nação poderia dispor do território de outra sem a sua prévia concordância. Com isto, nada autorizaria qualquer nação que não teve uma postura adequada, do ponto de vista ecológico, em relação ao seu território, fosse buscar compensar essa prática invadindo ou “seqüestrando” diversidade de outra nação. (BARCELOS, 2004, p. 66)

No caso da reestruturação da Avenida Fátima Porto, conhecer as manifestações dos grupos sociais que vivem na cidade de Patos de Minas, no que se refere à maneira como atuam frente ao meio natural e às demandas sociais, é indispensável.

Nesse sentido, os trabalhos de campo são preciosos, sobretudo porque contribuem para a articulação entre a teoria e o empírico, muitas vezes mostrando a existência de um fosso entre ambos. Isso revela a fragilidade da cidadania no Brasil, entre outros aspectos.

A compreensão do espaço urbano, consideradas as diferentes escalas de tempo e espaço, exige, como já observado, a análise do poder.

Carlos (2001) aborda como o poder manipula o mundo e altera o cotidiano dos indivíduos.

O poder controla o fluxo, o uso e o tempo do uso e dos lugares. Assiste-se, assim, à constituição da identidade abstrata, produzida como consequência da extensão do mundo da mercadoria, que invade e transfigura a vida cotidiana, em que os signos proporcionam o modelo para manipular pessoas e consciências, organizando as relações sociais direcionadas pelo consumo do espetáculo. (CARLOS, 2001, p. 37)

Voltando à área de estudo, a Avenida Fátima Porto, na cidade de Patos de Minas, Minas Gerais, registre-se que esta cidade foi iniciada com a construção da capela de Santo Antônio num terreno doado por Antônio Joaquim da Silva Guerra e sua esposa Luzia Corrêa de Andrade, em 19 de julho de 1826.

Naquele momento, a forte presença da Igreja Católica exercia uma influência decisiva na população do interior brasileiro.

A referida igreja foi um dos principais agentes formadores do espaço brasileiro desde o início do processo de ocupação do litoral atlântico.

Esta situação se manteve quando a mineração interiorizou o povoamento da então colônia portuguesa, no século XVIII. Muitas igrejas luxuosas foram construídas nas cidades onde ocorria o processo de exploração de ouro. Porém, nos arraiais e vilas que não viviam da exploração de minerais, foram construídas pequenas igrejas rústicas.

Isso indica a devoção das famílias, e a influência da Igreja Católica no que tange ao comportamento político da população em geral.

Patos de Minas não vivia da mineração, mas era um arraial de passagem na direção de Paracatu, onde se extraía ouro.

Essa situação não impediu nem a presença, nem a influência da Igreja Católica em Patos de Minas, como pontua Fonseca:

Os governos davam pouca atenção aos templos das regiões de agricultura e pecuária. O povo dessas regiões, invariavelmente, era de um pauperismo contristador. O patense não fugia à regra. Enquanto capelas e matrizes das zonas auríferas ostentavam custosos altares, artísticos, as demais caíam aos pedaços, não pelo descanso dos habitantes de pouco recursos, mas, porque competia ao Governo o zelo dos templos e ao pagamento dos párocos. (FONSECA, 1974, p. 67)

A cidade foi se expandido no entorno da capela que se tornou a Catedral de Santo Antônio. Como a base da sua economia estava no campo, Patos de Minas se destacou como área de passagem para a região das minas.

Com a crise na mineração, a vila onde seria a futura cidade de Patos de Minas passou a crescer lentamente.

Porém, na década de 1930, apresentou um crescimento maior, devido

ao fato de Olegário Maciel ter elevado a vila à categoria de cidade.

Outro fator que propiciou um desenvolvimento da cidade foi o estabelecimento de boas relações com o governo estadual, que passou a liberar verbas para o crescimento da mesma.

Nesta mesma década, ocorreu a instalação e a construção da sede da Escola Normal (hoje, Escola Estadual "Professor Antônio Dias Maciel"), do Hospital Regional "Antônio Dias Maciel", do Fórum "Olympio Borges" e do grupo escolar "Marcolino de Barros".

Essas obras, juntamente com o desenvolvimento político da cidade, ampliaram muito a influência do município na região. (PREFEITURA MUNICIPAL DE PATOS DE MINAS, 2009)

Já na década de 1950, ocorreu um desenvolvimento da infra-estrutura para o escoamento da produção agropecuária, sua base econômica, na região.

Paralelamente, ocorreu a formação de infra-estrutura no interior da cidade com a criação de avenidas largas. O fluxo migratório aumentou, em decorrência de sua forte base agropecuária, o que levou à construção do antigo terminal rodoviário.

Outro elemento marcante foi a criação da Festa Nacional do Milho.

Esta festa foi criada, de acordo com as elites locais, com o intuito de recreação da população.

O momento escolhido foi o final da colheita, quando os produtores podem trocar conhecimentos para melhorar a produção, aumentar a produtividade e desenvolver a região. Mas para que a festa não ficasse restrita aos produtores, integrou-se a população em geral, para movimentar a cidade com desfiles, bailes e festas.

COURY (2008) mostra como a festa é importante para os patenses e como ocorreu uma mobilização interna na cidade para a sua realização:

A festa do Milho em Patos de Minas é realizada desde o ano de 1959. Já incorporada à História da cidade, tornou-se parte do nosso patrimônio cultural. É, sem dúvida, o acontecimento mais importante e um dos maiores veículos de comunicação e divulgação do município de Patos de Minas, grande centro agrícola. (COURY, 2008, p. 16)

A festa, sempre realizada no mês de maio, foi crescendo e passou a ser tradição na cidade. Patos de Minas se tornou uma referência regional; e esta festa continuou se propagando, até ganhar destaque nacional, com a Festa Nacional do Milho.

Contudo, com a transferência da capital federal do Rio de Janeiro, no litoral brasileiro, para Brasília, no planalto central, o crescimento de Patos de Minas foi desacelerado, já que a cidade não

estava situada na melhor rota na direção da nova capital.

Justamente na época da mudança da capital do país para Brasília, Patos de Minas perde característica de centro rodoviário e transforma-se no “passa perto de Patos”, com estradas asfaltadas em volta, num eixo de 130 km. Não se vinha aqui como antes, até que a BR 354, inaugurada em 1972, abolia este malfadado passa perto ressurgindo toda a movimentação comercial, completada pela BR – 365, em 1974. (MELLO, 1992, p.54)

A localização da nova capital brasileira definiu uma nova dinâmica na organização do espaço geográfico brasileiro. A cidade de Patos de Minas sentiu os efeitos negativos da estagnação econômica na região e do aumento do fluxo migratório para a nova capital, um local que continua sendo atrativo para os patenses.

No período em que o país vivia a ditadura militar (1964-1985), um momento marcado pela realização de grandes obras de infra-estrutura no país, ocorreu a instalação da CEMIG, a fundação da Escola Estadual "Professor Zama Maciel"; a criação da Fundação Educacional de Patos de Minas, com a instalação do primeiro curso superior, a Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras, em 1970. A rede rodoviária se consolidou com o asfaltamento das BRs 354 e 365, ligando o município à capital do Estado e ao nordeste

do país. (PREFEITURA MUNICIPAL DE PATOS DE MINAS, 2008)

Naquele momento, os militares usaram conceitos da Geopolítica, isto é, o Estado realizou as principais obras de infra-estrutura para integrar o país, além de procurar controlar a população, no sentido de evitar quaisquer contestações ao regime militar.

A cidade de Patos de Minas voltou a se destacar fortemente quando, no dia 26 de junho de 1974, foi descoberta no município uma jazida de fosfato, então a maior do país.

De acordo com Mello, a repercussão nacional desta descoberta foi fundamental para modificar a dinâmica de desenvolvimento do município:

Tal a importância desta descoberta que, em 14 de fevereiro de 1977, a partir da decisão tomada em reunião do Conselho do Desenvolvimento Econômico, presidida pelo Presidente Ernesto Geisel (que visitara as jazidas fosfáticas de Rocinha em 24 de maio de 1975), em 2 de fevereiro de 1977, organizou-se a Fertilizantes Fosfatados S. A. – FOSFÉRTIL – destinada ao aproveitamento da jazida de rocha fosfática de Patos de Minas. Tem a sede em nossa cidade e, efetivamente, começou suas operações em 1 de agosto de 1977. (MELLO, 1980, p. 07)

A construção da Avenida Fátima Porto, então denominada Avenida Sanitária no Córrego do Monjolo, aconteceu na década de 1980. Tendo ciência de que a

sociedade e o poder público devem preservar o meio ambiente na organização e expansão do espaço urbano para melhorar a qualidade de vida da população, o seu traçado foi definido pelo talweg do Córrego do Monjolo, próximo do centro da cidade. Havia, então, um intuito de preservação ambiental e de propiciar uma melhor qualidade de vida para a população.

A construção foi realizada por uma empresa de Belo Horizonte que realizou estudos minuciosos em seu projeto. Foram feitos estudos de detalhamento do vale, com estudos hidrológicos (para evitar enchentes), topográficos, de microdrenagem, de interceptores, de canalização, além de projeto geométrico e especificações técnicas, entre outros, para que o projeto garantisse segurança, qualidade de vida aos moradores e evitasse problemas no futuro (PREFEITURA MUNICIPAL DE PATOS DE MINAS, 2008).

O projeto original da Avenida Sanitária definiu o não lançamento de esgoto no Córrego do Monjolo, por intermédio dos interceptores (figura 02) instalados debaixo das vias, que coletam o esgoto dos bairros próximos à Avenida, visando a qualidade de vida dos moradores e preservando o recurso hídrico. (PREFEITURA MUNICIPAL DE PATOS DE MINAS, 2008)

Figura 02: Interceptores no centro da Via e captação de água fluvial no lado esquerdo da Via.



Fonte: CAIXETA, 2008

Posteriormente, com a expansão urbana, outros bairros foram criados, e como os interceptores não comportavam mais esgotos, estes foram jogados no córrego.

O Córrego do Monjolo começou a ser poluído e passou a apresentar problemas com as águas pluviais, devido ao aumento na ocupação do solo. Tais aspectos não foram previstos no projeto original, e mostram a necessidade, por parte dos agentes formadores do espaço, de um planejamento em longo prazo.

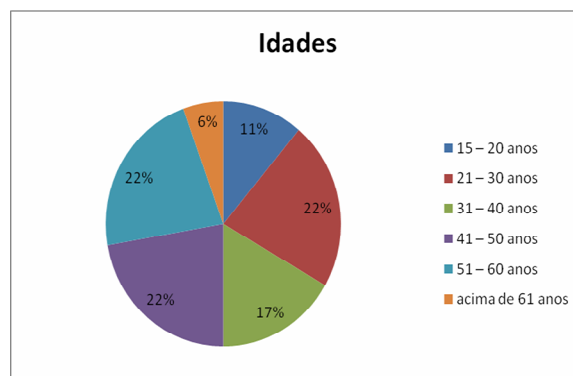
Com a construção da Avenida Fátima Porto, ocorreu uma melhoria no ambiente, que era um brejo, onde se iniciava uma ocupação urbana e havia problemas de insalubridade. Desta forma, foi criada a Avenida Sanitária para solucionar esta questão.

O Estado, então, intervém no espaço urbano para melhorar a qualidade de vida da população e propicia a expansão da cidade naquela direção. Mas, o Estado não age isoladamente e sim integrado com os outros agentes formadores do espaço, como por exemplo, as imobiliárias e as grandes empresas.

Para compreender a relação do setor imobiliário com a dinâmica da recente expansão da cidade e como é a Avenida Fátima Porto na cidade sob o ponto de vista do setor imobiliário, realizaram-se questionários nas imobiliárias patenses, estimadas em cerca de 20/25. Dessas, 18 responderam ao questionário elaborado.

Verificou-se que 72% daqueles que responderam ao questionário, são proprietários, sócios e corretores das imobiliárias; 50% são pessoas naturais de Patos de Minas e Lagoa Formosa, cidade que faz limite com Patos de Minas. Quanto à escolaridade, a maioria possui o ensino médio completo - 55% - e o ensino superior incompleto - 22%. Outro aspecto importante foi a faixa etária dos indivíduos que responderam os questionários (figura 03): mais de 44% tem idade superior a 41 anos de idade.

Figura 03: Idades dos indivíduos que responder os questionários.



Fonte: Questionários 2008, CAIXETA

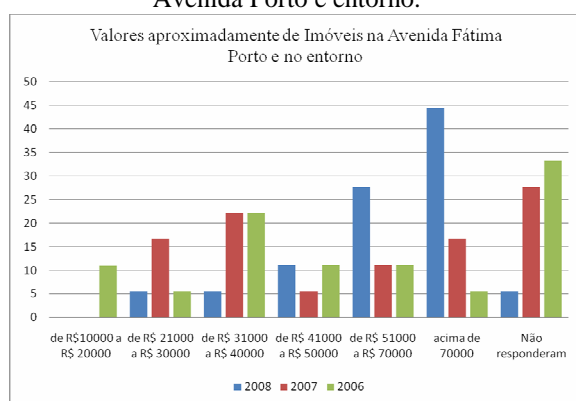
Por meio de conversas informais sobre o preço dos lotes na Avenida Fátima Porto e seu entorno, abordou-se a questão do valor de imóveis nesta área, que foram apontados de no mínimo R\$10.000,00 até superiores a R\$ 70.000,00, no período de 2006 a 2008.

Em 2008, o valor de 72% dos imóveis da área de estudo superou os R\$ 51.000,00. No período de 2007, o valor da maioria dos imóveis oscilou entre R\$ 31.000,00 e R\$ 40.000,00; e as imobiliárias venderam apenas 38% dos lotes. No período de 2006, o preço da maioria dos imóveis oscilou entre R\$ 31.000,00 e R\$ 40.000,00, segundo 22% dos que responderam este item do questionário, mas este dado não foi respondido por 33%. Com isso, se percebe que não houve grande alteração nos preços dos lotes, de 2006 para 2007.

Porém, em 2008, ocorreu uma valorização da área: o preço do metro

quadrado foi de R\$ 120,00 contra R\$ 70,00 em 2007, e R\$ 50,00 em 2006, certamente em decorrência do fato de que houve a implantação do Centro Administrativo nesta área. O gráfico seguinte (figura 04) mostra os valores dos imóveis, e suas variações, de 2006 a 2008. O ano 2008 acusou um crescimento maior.

Figura 04: Valores aproximados de imóveis na Avenida Porto e entorno.



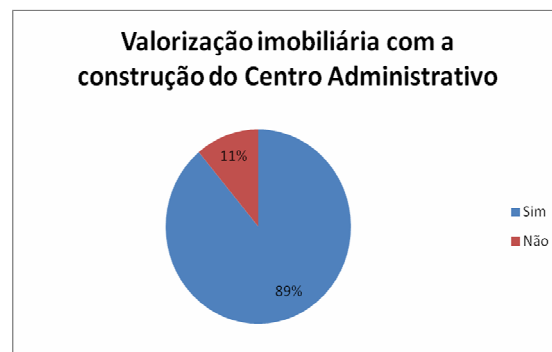
Fonte: Questionários 2008, CAIXETA

Há uma diferenciação de preços ao longo da Avenida Fátima Porto. Na área que se estende da Avenida JK até a Avenida Brasil, o valor do metro quadrado varia de R\$ 110,00 a R\$ 120,00. O valor dos imóveis da Avenida Brasil até o trecho final da Avenida Fátima Porto varia entre R\$ 70,00 e R\$ 80,00. Desta forma, há uma diferenciação na valorização do espaço urbano, que contribui para a segregação social que nele ocorre.

Com a construção do Centro Administrativo (figura 05), ocorreu uma especulação imobiliária e uma valorização da área - 89% -, de acordo com as

respostas obtidas nos questionários aplicados.

Figura 05: Valorização imobiliária com a construção do centro administrativo.



Fonte: Questionários 2008, CAIXETA

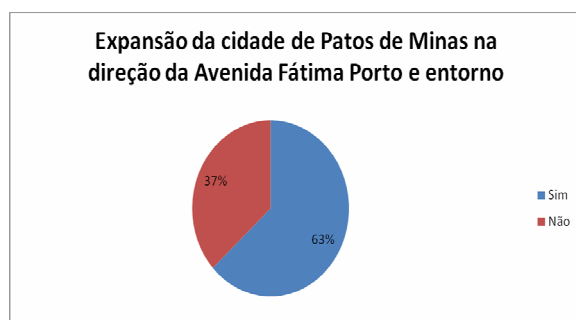
Esta especulação atingiu principalmente o bairro Eldorado onde foi edificada a sede da Prefeitura Municipal de Patos de Minas. Porém, a Avenida Fátima Porto também sofreu um impacto com esta reorganização do espaço urbano, apresentando aspectos positivos e negativos.

Foram elencados nos questionários como aspectos positivos: “Antes do centro administrativo a área parecia meio sem futuro, meio morto, agora a prefeitura com sua nova sede, realmente deu uma valorização muito grande na região, além de embelezar o local”. Dentre os aspectos negativos: “No entorno do bairro Eldorado sim, mas na Avenida Fátima Porto esperava-se maior valorização.”

No questionário também foi abordada a expansão da cidade de Patos de Minas na direção da Avenida Fátima Porto

e entorno. Segundo os dados, 63% dos respondentes (figura 06) confirmam a hipótese de que a Avenida Fátima Porto contribui para a expansão e reorganização do espaço urbano. Porém, o fato de que sua construção foi realizada em um período marcado pela existência de uma frota muito menor do que a atual, gera novos conflitos no espaço urbano.

Figura 06: Expansão da cidade de Patos de Minas na direção da Avenida Fátima Porto e entorno.



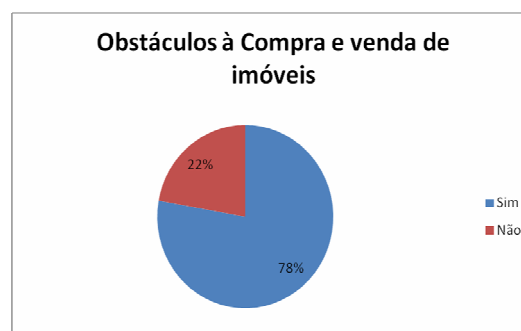
Fonte: Questionários 2008, CAIXETA

Consequências destes conflitos são os acidentes, os problemas com o córrego, entre outros. Com base nos dados do Corpo de Bombeiros, no ano de 2007, a Avenida em questão sofreu 23 acidentes de trânsito, mas não apresentou ocorrências graves no período das chuvas. Em 2006, foram 19 acidentes de trânsito. A infraestrutura da Avenida Fátima Porto não é a mais adequada no período das chuvas, quando ocorre uma proliferação de mosquitos e o volume de água no Córrego do Monjolo aumenta, acarretando problemas pluviais. O aumento de

acidentes pode ser compreendido pelo crescimento das construções na área.

De acordo com essa mesma fonte de dados, em 2008, houve 15 ocorrências referentes às chuvas e seis referentes aos acidentes de trânsito. Tais fatos acarretam uma desvalorização da área. Esta desvalorização pode ser compreendida com os resultados mencionados nos questionários pelas imobiliárias, uma vez que 78% dos respondentes afirmam existir obstáculos à compra e venda de imóveis (figura07).

Figura 07: Obstáculos à compra e venda de imóveis na Avenida Fátima Porto e entorno.



Fonte: Questionários 2008, CAIXETA

Dentre esses obstáculos, destacam o mau cheiro, o barro, a presença de insetos. Além disso, alguns trechos são estreitos (complicam o trânsito dos caminhões) e possuem um asfalto ruim. Esses aspectos dificultam as negociações imobiliárias na região da Avenida Fátima Porto e seu entorno, atualmente. Ou seja, sua localização geográfica favorável não é

suficiente para fazer face aos desafios da exigência, por parte da população, de condições que propiciem qualidade de vida. Nesse sentido, respeitar a dinâmica da natureza é algo indispensável. Do contrário, a população, pelo menos uma parte dela, corre o risco de sofrer as consequências das inundações.

No período da chuva, os problemas se agravam, como, por exemplo, os deslizamentos de terra, o deslocamento e a perda do asfalto. No dia 17 de dezembro de 2008, a Avenida Fátima Porto sofreu uma inundação importante, mostrando que o aumento da área construída diminuiu a infiltração da água da chuva pelo solo. O impacto foi assim registrado (figura 08 e 09) pela imprensa:

Na Avenida Fátima Porto, o Córrego Monjolo transbordou e um veículo, modelo kombi, teve que ser amarrado a uma árvore para não ser levado pelas águas. Ainda na avenida, uma equipe do GATE, Grupo de Ações Táticas Especiais da Polícia Militar, ajudou no resgate de alunos que estavam ilhados em uma creche que também foi invadida pela enxurrada. (NUNES, 2008)

Para se verificar como o nível da água subiu na Avenida Fátima Porto e no entorno, observem-se as figuras 08 e 09, efetuadas no momento da inundação, no dia 17 de dezembro de 2008. O córrego ultrapassou o nível do leito normal e a Avenida Fátima Porto confundiu-se com o

mesmo; a água da chuva ultrapassou a ponte.

Figuras 8 e 9: As fotos no momento das chuvas do dia 17 de dezembro de 2008, e a junção do córrego com a Avenida Fátima Porto.



Fonte: NUNES, 2008



Fonte: NUNES, 2008

A chuva também provocou grandes estragos nas ruas próximas da Avenida Fátima Porto, devido à sua localização no fundo de vale. Na hora da chuva, estas podiam ser comparadas aos afluentes do córrego, por causa da brutalidade da água que descia como uma correnteza. De acordo com a imprensa local, algumas ruas

do local tiveram que ser interditadas para reparos.

NUNES (2008) registrou: “Já na Avenida Ivan Borges Porto, próximo ao Parque do Mocambo, a correnteza foi tão forte que arrancou todo o asfalto de uma das pistas.” Isso foi uma decorrência da chuva do dia 17 de dezembro de 2008 (figura 10), mas uma nova chuva (figura 11) impossibilitou a reforma que estava sendo feita na Avenida Ivan Borges Porto.

A tempestade desta sexta-feira (19) começou mais cedo do que a anterior, por volta de 13h30, e durou menos, cerca de uma hora e meia. Porém, o suficiente para causar mais estragos em toda cidade. O Córrego Monjolo voltou a transbordar. E até uma caçamba foi arrastada pela correnteza. (NUNES, 2008)

Fica explicitado, dessa forma, como existe uma forte interrelação entre os fenômenos constituintes do espaço urbano, o que exige estudos interdisciplinares, nas diferentes escalas de abordagem. Do contrário, não se pode compreender o conjunto de relações entre o meio natural e a sociedade, em toda a sua complexidade. Figuras 10 e 11: As fotos da Avenida Ivan Borges Porto. Fonte: CAIXETA, 2008



Fonte: CAIXETA, 2008

As fotos das figuras 12, 13, 14 e 15, mostram o período de seca, quando o córrego tem o leito reduzido e a água acusa forte odor, e se apresenta de coloração escura e poluída, por causa do lançamento do esgoto. No período de chuvas, vê-se que o nível da água aumentou, sua coloração ficou similar à cor de barro, e que a vegetação recuperou o verdor. Porém, a degradação ambiental na área do entorno do córrego é visível em ambos os períodos.

Figuras 12 e 13: A 1ª foto é do período da seca e a 2ª do período da chuva.



Fonte: CAIXETA, 2008



Fonte: CAIXETA, 2008

Figuras 14 e 15: A 1ª é do período da seca e 2ª é do período da chuva.



Fonte: CAIXETA, 2008



Fonte: CAIXETA, 2008

Nas figuras 16 e 17, mostra-se que, no período da chuva, há uma modificação na edificação que foi

construída para a contenção das águas, que é retirada e deixa a raiz da planta à vista, mas esta não é afetada com a edificação.

Figuras 16 e 17: A 1ª foto é do período da seca e a 2ª é do período da chuva. Fonte:



CAIXETA, 2008



Fonte: CAIXETA, 2008

Após os estragos na via que a chuva provocou, a administração do Estado passou a tomar providências para que a situação não venha a provocar maiores estragos. Esta ação do Estado está expressa na imprensa local:

Em audiência com o subsecretário de Obras Públicas, Paulo Avelar, a prefeita patense apresentou alguns

problemas pelos quais a cidade tem passado devido às fortes chuvas. Entre os problemas, Béia Savassi ressaltou a situação precária em que se encontra a Avenida Fátima Porto, que precisa de investimentos urgentes para a sua recuperação. (FURTADO, 2009, p. 05)

Com esses fatos, percebe-se como os recursos naturais sofrem no longo e no curto prazo com as modificações resultantes da intervenção humana no espaço urbano. E quando não ocorre um planejamento, a população, principalmente os mais desfavorecidos economicamente (estes acabam vivendo em áreas inadequadas para moradia) sofre com os inevitáveis impactos das edificações; pois geralmente habitam as áreas de maior risco.

É essencial implantar, por exemplo, um manejo da bacia hidrográfica para controlar o fluxo e o uso da água no espaço urbano e quais os impactos que pode ocasionar em casos extremos. É preciso realizar estudos ambientais para reduzir os efeitos catastróficos da devastação desenfreada dos recursos naturais. Os gestores públicos, representantes do Estado, precisam avaliar tais impactos, para que a população da cidade possa desfrutar de condições que propiciem qualidade de vida.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A Geografia é fundamental para a compreensão da relação da sociedade com o meio natural. Tal relação inclui as questões políticas que, em geral, definem a organização do espaço, inclusive o traçado urbano de uma cidade. Assim, os conceitos da Geografia Política e da Geopolítica estão presentes na organização do espaço geográfico, desde a escala urbana até a escala global.

A presença dos conceitos e instrumentos da Geografia Política e da Geopolítica na organização do espaço urbano ficou mais nítida durante a realização dos trabalhos de campo em Patos de Minas.

O estudo mostra que a construção da Avenida Fátima Porto provocou, inicialmente, uma valorização da área, devido à resolução dos problemas sanitários que aí existiam e graças à sua proximidade do centro da cidade.

Porém, logo em seguida, ocorreu uma desvalorização da área devido à expansão da cidade, pois é forte o odor do Córrego do Monjolo, uma vez que os bairros despejam seus esgotos nele, sinal de que os interceptores ali construídos já não suportam o volume de esgotos. Quando chove, o nível do córrego aumenta e provoca transtornos na região.

No entanto, com o deslocamento do Centro Administrativo para o bairro Eldorado, próximo à Avenida Fátima Porto, ocorreu uma nova valorização da referida área.

De qualquer maneira, o respeito às condições do meio natural propõe novos desafios à manutenção da vida na superfície da Terra, o que interliga todas as escalas do espaço geográfico brasileiro, conectado ao espaço mundial.

REFERÊNCIAS

- ANDRADE, M. C. **Geopolítica do Brasil**. Campinas: Papyrus, 2001.
- BARCELOS, Valdo. **Império do Terror: um olhar ecologista**. Porto Alegre: Sulina, 2004.
- CARLOS, Ana Fani A. **O Espaço-tempo na metrópole: a fragmentação da vida cotidiana**. Ed. Contexto, São Paulo, 2001.
- CORRÊA, R. L. **O espaço urbano**. São Paulo: Ática, 2005.
- CUNHA, S. B. GUERRA, A. J. T. **A questão ambiental: diferentes abordagens**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2003.
- FONSECA, Geraldo. **Domínios de Pecuários e Enxadachinas história de Patos de Minas**. Belo Horizonte, 1974.
- FURTADO, Raynes. **Folha Patense**. Prefeita busca recursos para Avenida Fátima Porto. Patos de Minas. 31 de Janeiro de 2009, nº 824 – ano 017
- MELLO, A. Oliveira. **100 anos de comércio em Patos de Minas**. Patos de Minas: Edição do Clube de Diretores Lojistas de Patos de Minas, 1992.
- MELLO, A. Oliveira. **Patos de Minas: minha cidade**. 17. Ed. Patos de Minas: Editora da Academia Patense de Letras, 1982.
- _____. **Patos de Minas, meu bem querer**. 3. Ed. Patos de Minas: Edição Prefeitura Municipal – SEMED, 2008.
- _____. **Patos e Minas hoje**. Prefeitura Municipal de Patos de Minas, 1980.
- LACOSTE, Yves. **A geografia, isso serve, em primeiro lugar, para fazer a guerra**. Trad. Maria Cecília França. Campinas: Papyrus, 2005.
- Instituto Brasileiro Geografia e Estatística. **IBGE**, Disponível em: www.ibge.gov.br. Acessado em 26 de outubro de 2008.
- NUNES, I. **Patos Notícias**. Disponível em: www.patosnoticias.com.br. Acessado em 23 de dezembro de 2008.
- PATOS de Minas. Prefeitura Municipal. Disponível em: www.patosdeminas.mg.gov.br. Acessado em 13 de fevereiro de 2009.
- RAFFESTIN, Claude. **Por uma geografia do poder**. São Paulo: Ática, 1993.
- VESENTINI, José William. **Nova Ordem, Imperialismo e Geopolítica Global**. Campinas, SP. Papyrus, 2003.
- VLACH, Vânia Rubia F. Acerca da geografia, da política, da geografcidade: fragmentos metodológicos. **Sociedade & Natureza**, Uberlândia, n. 21 e 22, 1999, p. 97-109.

VLACH, Vânia O estado-nação moderno na contemporaneidade: uma outra geopolítica. **Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales**. Barcelona: Universidad de Barcelona, 1 de agosto de 2008, vol. XII, núm. 270 (32).
<<http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-270/sn-270-32.htm>> [ISSN: 1138-9788]