

CIDADES LOCAIS
A DINÂMICA DO ESPAÇO URBANO EM
MANHUMIRIM

RAISSA MUNHÕES DRUMOND
ANA APARECIDA BARBOSA (ORIENTADORA)



Universidade Federal de Juiz de Fora
Faculdade de Arquitetura e Urbanismo

Raíssa Munhões Drumond

**CIDADES LOCAIS
A DINÂMICA DO ESPAÇO URBANO EM MANHUMIRIM**

Monografia apresentada à Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Juiz de Fora, como requisito parcial para conclusão da disciplina Trabalho de Conclusão de Curso I.

Orientadora: Prof^ª. D.^{ra} Ana Aparecida Barbosa

Juiz de Fora
Julho/2017

À memória dos meus avós maternos, Vô Dorval e
Vó Terezinha.

Agradecimentos

Aos meus pais Raquel e Manoel que possibilitam minha existência com o auxílio da construção das oportunidades que a vida abençoada me trás e à minha irmã Laysa que junto deles me fortalece com suporte e compreensão. Sem eles não seria possível a ampliação de horizontes com tanta alegria. À querida orientadora Ana Aparecida Barbosa Pereira, por direcionar e estimular minha pesquisa com muito zelo e cuidado. É, sem dúvidas, uma referência profissional. À FAU - UFJF e aos professores que contribuem, possibilitam e incentivam a ampliação do conhecimento. Ao meu querido tio Cláudio por auxiliar na coleta de dados. Aos amigos Frances Melo, Josimar Moura Veiga e Marcio Bitencourt pelo auxílio na coleta de dados que foram fundamentais para a construção deste trabalho. Aos familiares, em especial meus avós Ieda e Manoel, que compreenderam minhas ausências e estiveram por perto me apoiando. Agradeço à memória de meus avós Terezinha e Dorval. Sem as ilustrações de meu avô com suas fotos e reproduções e apoio indiscutível de minha avó, a história de Manhumirim, contada pelo Pe. Demerval Botelho, não seria a mesma. Destaco ainda aos amigos da Arquitetura, em especial Artur Jardim, Bárbara Panza, Larissa Santos, João Paulo Vilela, Mariana Camillo e Thomás Santos pelo companheirismo. Amigos de uma vida toda.

Gosto das pequenas cidades
Que não vêm no mapa
Mas os mapas vêm nelas.

SANTOS, Boaventura de Sousa

Resumo

Este estudo tem como destaque a cidade mineira Manhumirim, próxima à Serra do Caparaó onde se situa o Pico da Bandeira. Manhumirim é interpretada aqui como cidade local, característica que demonstra suas especificidades. Sua ocupação é datada da segunda metade do século XIX e, a partir desta referência, é traçada a transformação de sua forma urbana destacando as linhas de força como elementos que são elementares à constituição da paisagem urbana e motivadores de como se dá o desenvolvimento da cidade e sua conseqüente expansão. O primeiro capítulo, apresenta referencial teórico conceitual, que subsidiam as análises socioespaciais do segundo capítulo, dedicado à apresentação de Manhumirim, com destaque para os momentos históricos e o meio ambiente que determinam a sua paisagem urbana. A realização dos estudos de caso no terceiro capítulo, exhibe as linhas de força da paisagem do Recife (PE) reforçando a influência que os espaços livres públicos centrais assumem na forma urbana da cidade e de sua área urbana; e a visão e gestão sistêmica proposta para Araguari (MG) a partir da determinação de unidades de paisagem – indicam os caminhos e possibilidades para a conservação da paisagem urbana. Esta conservação se insere no contexto do planejamento urbano por parte do poder público. A realidade local pode contribuir, neste caso, junto à proposições para uma possível revisão dos parâmetros de gestão e legislação urbana adotados em Manhumirim - afim de valorizar a identidade da população manhumirense para com o espaço urbano que está inserida e transforma.

Palavras-chave

Manhumirim. Cidade local. Transformação urbana. Paisagem urbana. Conservação.

Abstract

The following work is about Minas Gerais' city called Manhumirim, next to Caparaó saw where Bandeira's peak is located. Manhumirim is interpreted here as a local city, characteristic that shows its specificities. Its occupation is dated the second half of nineteenth century and from this point on, its urban evolution has been traced by force lines: essential elements to the constitution of the urban landscape and motivators of the city's development and its consequent expansion. The theoretical framework in the first chapter corroborates with the socio-spatial analysis of the second chapter, dedicated to Manhumirim, which highlights the historical moments and the environment factors that determine the urban landscape. The case studies in the third chapter show the force lines of Recife's landscape, reinforcing the empty central public spaces' influence in the urban shape and its urban area; and the vision and systemic management proposed for Araguari based on the determination of landscape units - indicates the paths and possibilities for the conservation of the urban landscape in the context of public power planning. This conservation is inserted in public domain's urban planning context. The local reality, in this case, leads to a possible review of the Participative Master Plan - in order to value Manhumirim population's identity with the urban space where they are inserted.

Keywords

Manhumirim. Local city. Urban transformation. Urban landscape. Conservation.

Lista de figuras

- Figura 1a** - Localização de Manhumirim, com destaque para sua distância às principais capitais. Fonte: Adaptado de ESRI (2014) 17
- Figura 1b** - Mesorregiões do Estado de Minas Gerais, com destaque para a Zona da Mata. Fonte: Adaptado de BGE (2014) 17
- Figura 1c** - Microrregiões da Zona da Mata, com destaque para a microrregião de Manhuaçu. Fonte: Adaptado de IBGE (2014) 17
- Figura 1d** - Município de Manhumirim, com destaque para a área urbana antes e depois de 2010. Fonte: Adaptado de ESRI (2014) e Prefeitura do Município de Manhumirim 17
- Figura 2** - Hidrografia do Município de Manhumirim. Fonte: Adaptado de ESRI (2014) 18
- Figura 3** - Topografia do Município de Manhumirim. Fonte: Adaptado de Topographic-map. Disponível em: <<http://pt-br.topographic-map.com/places/Manhumirim-4008034/>>. Acesso em: 14 jun. 2017 18
- Figura 4** - Ilustração do mapa da Serra do Caparaó, com destaque para Pirapetinga. Fonte: Adaptado de Oliveira (2009) 19
- Figura 5** - Perímetro urbano de Manhumirim, com destaque para a malha urbana da cidade. Fonte: Adaptado de Bing (2017) e Prefeitura Municipal de Manhumirim 21
- Figura 6** - Malha urbana de Manhumirim. Fonte: Adaptado de Bing (2017) 22
- Figura 7a** - Origens do povoado de Pirapetinga, 1902. Fonte: BOTELHO, 2011, v. I, p. 2 24
- Figura 7b** - Localização da figura 7a na malha urbana. Fonte: Adaptado de Bing (2017) 24
- Figura 8a** - MANHUMIRM (1919-1920). Praça Central. Depois Praça Arthur Bernardes. Hoje, Praça Getúlio Vargas. Fonte: BOTELHO, 2011, v. I, p. 123 25

Figura 8b - Praça Arthur Bernardes (1929), hoje Praça Getúlio Vargas. Fonte: Fotografia disponibilizada por Marcio Bitencourt	25
Figura 8c - Praça Arthur Bernardes (1942), hoje Praça Getúlio Vargas. Fonte: Fotografia disponibilizada por Marcio Bitencourt	25
Figura 8d - Rua Elias Mussi (antiga João Pinheiro) com vista para a Praça Getúlio Vargas (2017). Fonte: Acervo da autora	25
Figura 8e - Localização da figura 8a, 8b, 8c e 8d na malha urbana. Fonte: Adaptado de Bing (2017)	25
Figura 9 - Imagem do caminho percorrido pela estrada de ferro Leopoldina Railway, com destaque para a cidade de Manhumirim. Fonte: Adaptado de CENTRO-OESTE BRASIL (2012). Disponível em: < http://vfco.brazilia.jor.br/ferrovias/EFL/img/17mapaEFL.gif >. Acesso em: 09 jun. 2017.....	26
Figura 10a - MANHUMIRIM (1926). Chegada do trem – Praça da Estação. Fonte: BOTELHO, 2011, v. II, p.17	27
Figura 10b - Praça da Estação. Fonte: Fotografia disponibilizada por Marcio Bitencourt	27
Figura 10c - Localização da figura 10a e 10b na malha urbana. Fonte: Adaptado de Bing (2017)	27
Figura 11a - Igreja Matriz do Bom Jesus (2017). Fonte: Acervo da autora	28
Figura 11b - Localização da figura 11a na malha urbana. Fonte: Adaptado de Bing (2017)	28
Figura 12 - Padre Júlio Maria de Lombaerde. Fonte: BOTELHO, 2011, v. II, p. 41 ..	29
Figura 13a - Conjunto Seminário – Ginásio Pio XI (1934). Fonte: BOTELHO, 2011, v. II, p. 302	29
Figura 13b - Conjunto Seminário – Ginásio Pio XI (1988). Fonte: BOTELHO, 2011, v. II, p. 302	29

Figura 13c - Conjunto Seminário – Ginásio Pio XI (2017). Fonte: Acervo da autora	30
Figura 13d - Fachada externa do Seminário (2017). Fonte: Acervo da autora	30
Figura 13e - Localização da figura 13a, 13b, 13c e 13d na malha urbana. Fonte: Adaptado de Bing (2017)	30
Figura 14a - Colégio Santa Teresinha (1939). Fonte: BOTELHO, 2011, v. II, p. 286	30
Figura 14b - Colégio Santa Teresinha (2017). Fonte: Acervo da autora	30
Figura 14c - Localização da figura 14a e 14b na malha urbana. Fonte: Adaptado de Bing (2017)	30
Figura 15a - Hospital São Vicente de Paulo em 1939 (hoje, Hospital Padre Júlio Maria). Fonte: BOTELHO, 2011, v. II, p. 299	30
Figura 15b - Localização da figura 15a na malha urbana. Fonte: Adaptado de Bing (2017)	30
Figura 16a - Pontilhão na Rua Roque Porcaro (2017). Fonte: Acervo da autora	32
Figura 16b - Localização da figura 16a na malha urbana. Fonte: Adaptado de Bing (2017)	32
Figura 17a - Praça Padre Júlio Maria (1988). Fonte: BOTELHO, 2011, v. III, p. 61	33
Figura 17b - Praça Padre Júlio Maria (1988). Fonte: BOTELHO, 2011, v. III, p. 61	33
Figura 17c - Praça Padre Júlio Maria (2017). Fonte: Acervo da Autora	33
Figura 17d - Praça Padre Júlio Maria (2017). Fonte: Acervo da Autora	33
Figura 17e - Praça Padre Júlio Maria (2017). Fonte: Acervo da Autora	33
Figura 17f - Localização da figura 17a, 17b, 17c, 17d e 17e na malha urbana. Fonte: Adaptado de Bing (2017)	33
Figura 18a - Avenida Agenor Carlos Werner. Fonte: Fotografia disponibilizada por Marcio Bitencourt	34
Figura 18b - Avenida Agenor Carlos Werner (2017). Fonte: Acervo da Autora	34

Figura 18c - Localização da figura 18a e 18b na malha urbana. Fonte: Adaptado de Bing (2017)	34
Figura 19a - Fórum na Avenida Teófilo Tostes. Fonte: Fotografia disponibilizada por Marcio Bitencourt	35
Figura 19b - Fórum na Avenida Teófilo Tostes (2017). Fonte: Acervo da Autora	35
Figura 19c - Avenida Teófilo Tostes (2017). Fonte: Acervo da Autora	35
Figura 19d - Localização da figura 19a, 19b e 19c na malha urbana. Fonte: Adaptado de Bing (2017)	35
Figura 20a - Avenida JK (2017). Fonte: Acervo da Autora	35
Figura 20b - Avenida JK (2017). Fonte: Acervo da Autora	35
Figura 20c - Localização da figura 20a e 20b na malha urbana. Fonte: Adaptado de Bing (2017)	35
Figura 21a - Calçadão de Manhumirim (2017). Fonte: Acervo da Autora	36
Figura 21b - Calçadão de Manhumirim (2017). Fonte: Acervo da Autora	36
Figura 21c - Localização da figura 21a e 21b na malha urbana. Fonte: Adaptado de Bing (2017)	36
Figura 22 - Evolução urbana da cidade de Manhumirim. Fonte: Adaptado de Bing (2014) e Albuquerque (1997)	40
Figura 23 - Estruturas espaciais de algumas áreas metropolitanas e da cidade de Manhumirim segundo o modelo de Hoyt. Fonte: Adaptado de Villaça (2001)	42
Figura 24 - Manhumirim e a imagem da cidade. Fonte: Adaptado de Bing (2017) e Lynch (1960)	44
Figura 25 - Linhas de força da paisagem de Manhumirim. Fonte: Adaptado de Bing (2017)	46
Figura 26 - Sequência de fotos tiradas do Mirante do Cruzeiro, evidenciando a ocupação que se deu no vale. Fonte: Acervo da autora	48

Figura 27 - Sequência de fotos tiradas do Colégio Santa Teresinha, evidenciando a ocupação que se deu entre as montanhas. Fonte: Acervo da autora	49
Figura 28 - Espaços livres públicos de Manhumirim. Fonte: Adaptado de Bing (2017)	51
Figura 29 - Linhas de força da paisagem. Fonte: Sá Carneiro e Mesquita (2000) ...	55
Figura 30 - Espaços livres do Recife na RPA-1. Fonte: Rosal (2008)	56
Figura 31 - 01) Praça Rio Branco; 02) Parque 13 de Maio; 03) Praça do Derby. Fonte: Rosal (2008)	56
Figura 32 - Praça Rio Branco. Fonte: Rosal (2008)	57
Figura 33 - Parque 13 de Maio. Fonte: Rosal (2008)	58
Figura 34 - Detalhe da Praça do Derby em vermelho e as linhas de força em amarelo. Fonte: Rosal (2008)	59
Figura 35 - Imagens da Praça do Derby. Fonte: Rosal (2008)	59
Figura 36 - Processo de urbanização de Araguari em cada período. Fonte: Oliveira (2016)	61
Figura 37 - Mancha urbana de Araguari. Fonte: Oliveira (2016)	62
Figura 38 - Espaços livres de caráter ambiental. Fonte: Oliveira (2016)	64
Figura 39 - Espaços livres de práticas sociais. Fonte: Oliveira (2016)	65
Figura 40 - Espaços livres de circulação. Fonte: Oliveira (2016)	65
Figura 41 - Caracterização dos espaços livres públicos de Araguari. Fonte: Oliveira (2016)	66
Figura 42 - Caracterização das Unidades de Paisagem. Fonte: Oliveira (2016)	68

Lista de tabelas

Tabela 1 - Quadro demonstrativo da evolução urbana de Manhumirim. Fonte: Elaborado pela autora	41
--	-----------

Sumário

Introdução	01
1. Cidades locais	03
1.1. A questão urbana no Brasil	03
1.2. As dinâmicas das cidades locais.....	06
1.3. Cidades locais e paisagem urbana	12
2. Manhumirim	16
2.1. Contexto Histórico – Manhumirim e o café	19
2.2. Características socioespaciais	37
2.3. Espaços públicos e a legislação urbanística	50
3. Estudos de Caso	54
3.1. Os espaços livres públicos centrais do Recife.....	54
3.2. Os espaços livres na forma urbana de Araguari	60
Considerações Finais.....	69
Bibliografia.....	71

Introdução

Este trabalho tem como objeto de estudo a cidade de Manhumirim, com o intuito de compreender as especificidades de uma cidade local e a forma como ela se apresenta, levando-se em consideração os espaços livres públicos que compõe a paisagem urbana da cidade mineira. Trata-se de uma escolha que relaciona um estudo incomum deste espaço urbano à uma necessidade pessoal de retorno às origens. Tem-se, para além do forte significado simbólico, o desafio de se conceituar as cidades locais (Santos, 1993) como fragmento da rede urbana, a necessidade de compreender as dinâmicas espaciais e as transformações dos espaços livres públicos nesta esfera local.

A investigação de referenciais teóricos que buscam auxiliar na compreensão das dinâmicas do espaço urbano, do geral ao particular, da metrópole às cidades locais, foi o ponto de partida do primeiro capítulo, onde foi adotado como principal referencial o autor Milton Santos (1993), com a obra *A urbanização brasileira*, e a autora Ana Rita Sá Carneiro que auxiliaram no entendimento de como a cidade local pode ser percebida a partir da investigação das camadas históricas e dos aspectos ambientais, como rios e montanhas. Como consequência, a apreensão das questões que circundam a paisagem urbana e o entendimento de que a história da formação da cidade até a maneira como ela se apresenta hoje assumem significativo papel na forma urbana.

O segundo capítulo tem o propósito de apresentar a cidade de Manhumirim empregando os referenciais teóricos em sua apreensão. Explorando a história da cidade que fundamenta a transformação urbana de Manhumirim e como ocorreu sua ocupação ao longo dos vales conformados pelo rio Jequitibá, córregos do Ouro e Pirapetinga e as montanhas que direcionam sua expansão, delineando a paisagem urbana. Neste momento, têm-se, por consequência da caracterização da paisagem urbana de Manhumirim e identificação dos espaços livres públicos, a partir da apreensão das linhas de força da paisagem, conforme Sá Carneiro, Duarte e Marques (2009). Percebe-se, então, a necessidade de conservação da paisagem. Nessa perspectiva, a conservação da paisagem urbana tem no planejamento urbano a

garantia de que seja mantida e valorizada, a partir de diretrizes que devem ser estabelecidas no Plano Diretor Participativo (SÁ CARNEIRO, DUARTE e MARQUES, 2009).

O terceiro capítulo apresenta o resultado de uma investigação acerca de trabalhos de autores diversos que abordam questões relativas aos espaços livres públicos e a forma como estes se relacionam com a forma urbana. No Recife, Rosal (2008) utiliza-se das linhas de força da paisagem para demonstrar como os espaços livres públicos centrais se articulam com as demais áreas da cidade, em especial as metropolitanas. Para isso, recorre à Praça Rio Branco – popularmente conhecida como Praça do Marco Zero – que se manifesta simbolicamente devido à seu significado histórico de origem da formação do Recife; ao Parque 13 de Maio, delimitado pelo alto uso institucional em seus arredores; e, por último, a Praça do Derby, que assume a função de estruturar eixos viários que são importantes articuladores da cidade do Recife e suas áreas metropolitanas.

Oliveira (2016) se vale da expansão urbana da cidade de Araguari, a partir de marcos históricos para compreender de que forma a mancha urbana se apresenta atualmente. Localizada no Triângulo Mineiro, a cidade média apresenta dois momentos definidores de seu espaço urbano: até a primeira década do século XX, em que houve um processo de planejamento urbano que previa a expansão da cidade; e após este momento, com a ruptura do planejamento. A partir da delimitação de Unidades de Paisagem que visam a conservação da paisagem urbana, levando em consideração os diferentes tipos de espaços livres, Oliveira (2016) acredita que a visão sistêmica destes espaços, assim como sua gestão são resoluções imprescindíveis.

Após estudo analítico dos trabalhos apresentados, têm-se as considerações finais que desenvolve um diálogo entre os conteúdos expostos nos capítulos anteriores. Com isso, o propósito a que se busca alcançar é a premência de indicar as possibilidades de conservação da paisagem urbana de Manhumirim, em busca de uma maior valorização da identidade histórico-cultural, que promova um desenvolvimento mais coerente e adequado à realidade local.

1. Cidades locais

Compreender a cidade brasileira significa compreender a multiplicidade cultural presente em espaços físicos com as mais variadas características. Para isso, é necessário o entendimento do processo de formação pelo qual estas cidades passaram e as subsequentes transformações destes espaços. Quando nos referimos aos estudos da cidade brasileira há uma extensa bibliografia acerca das metrópoles brasileiras, da rede urbana à qual estão inseridas e suas interrelações. Porém, as metrópoles, por mais populosas que sejam – abarcando os mais diversos tipos de problemas urbanos –, não conseguem abranger as especificidades da maioria das cidades, as pequenas cidades e cidades locais (SANTOS, 1993).

Santos (1993) entende que a cidade é palco de conflitos como lugar geográfico e político composta por necessidades emergentes que nem sempre tem resposta imediata. Neste sentido, busca compreender como se deu a urbanização brasileira e suas diversas fases.

1.1. A questão urbana no Brasil

Durante séculos, o Brasil foi um país “essencialmente agrícola” (SANTOS, 1993, p.17) e Salvador foi a primeira rede urbana das Américas, marcada por um desenho urbano importado da Europa, que, ao longo dos anos se modifica. Porém, até meados do século XIX, as relações entre as cidades eram inconstantes, principalmente, devido às grandes dimensões territoriais do país. Com isso, a urbanização brasileira se fortalece no começo do século XX em que se destacam dois principais momentos: antes dos anos 40-50, o papel imprescindível do estado; e, após esse momento, em que a economia prevalece quanto às dinâmicas urbanas no território como um todo (SANTOS, 1993). Neste sentido, a região sudeste se sobressai, principalmente o estado de São Paulo:

De um lado, a implantação das estradas de ferro, a melhoria dos portos, a criação de meios de comunicação atribui nova fluidez potencial a essa parte do território brasileiro. De outro lado, é aí

também onde se instalam sob os influxos do comércio internacional, formas capitalistas de produção, trabalho, intercâmbio, consumo, que vão tornar efetiva aquela fluidez. (SANTOS, 1993, p.26).

Entre 1940 e 1980 pode-se observar um forte crescimento demográfico promovido pelo alto número de natalidade em contraponto à baixa da mortalidade, resultado do progresso sanitário, de uma relativa melhoria do padrão de vida e a própria urbanização. Estes acontecimentos acabaram ocasionando uma inversão da residência brasileira, onde a maioria da população passa a ser urbana. Além disso, a população agrícola cresce e se torna superior à rural, característica que se deve ao fato de parte desta população ser formada por trabalhadores sazonais que têm sua residência urbana, dando lugar à uma nova forma de entendimento do dualismo cidade-campo (SANTOS, 1993).

A mecanização do território brasileiro tem suas origens ainda no século XIX, porém, foi na segunda metade do século XX que ganhou mais espaço (SANTOS, 1993). O meio técnico-científico-informacional torna-se o objeto transformador da realidade urbana e agrícola brasileira responsável pela modernização destes meios. Santos (2000) em *Por uma outra globalização – do pensamento único à consciência universal*, demonstra que essa mecanização foi um dos expoentes para o que se conhece hoje como mundo globalizado. Este que é o limite de grandes mudanças, em especial, no espaço geográfico que sofre profundas transformações que possibilitam novos contornos, características e definições.

Estas duas obras de Milton Santos conversam entre si e proporcionam um entendimento mais aprofundado das consequências da dualidade que o mercado, da mais-valia em nível mundial, promovem no espaço, tanto urbano, quanto agrícola. Neste sentido, o território brasileiro se vê dividido em regiões do mandar e regiões do fazer que estão ligadas devido a informatização do espaço:

A creditização do território, a dispersão de uma produção altamente produtiva, a expansão do capitalismo, a exacerbação do movimento não seriam possíveis sem a informatização do espaço brasileiro. O território é, hoje, possível de ser usado, com o conhecimento simultâneo das ações empreendidas nos diversos lugares, por mais distantes que estejam. Isso permite, também, a implantação de sistemas de cooperação bem mais largos, amplos e profundos, agora associados mais estreitamente a fatores econômicos de ordem não apenas nacional, mas também internacional. (SANTOS, 1993, p.44)

Nesta diversificação apontada por Milton Santos, a terciarização mostra-se diretamente ligada à urbanização, uma vez que, as cidades médias crescem por esta

característica de setor terciário. O que provoca aumento do consumo em todas as suas instâncias. É esta a particularidade de rede urbana, que mostra sua complexidade e multiplicidade em todo território nacional, o que permite que a cidade local deixe de ser a cidade no campo e se transforme em cidade do campo. Neste sentido, a divisão do trabalho não se faz tão densa como nas grandes metrópoles. Nas cidades médias há o acúmulo de funções numa mesma cidade, estas se tornam mais distantes e diferenciadas, possibilitando relações específicas em cada uma delas. Este fenômeno pode ser também entendido como “involução urbana” (SANTOS, 1993).

Santos (1993) demonstra como as cidades brasileiras se transformaram, aglomerações com mais de 20 mil habitantes não eram as mesmas no começo do século XX e nos anos 80, da mesma forma se davam as cidades com mais de 100 mil habitantes. O espaço destas urbanizações se modificaram de forma acentuada. Além disso, as cidades milionárias, em especial, São Paulo (metrópole onipresente) e Rio de Janeiro, respectivamente, surgem como pólos da globalização no país e detentoras das transformações que afetariam o Brasil inteiro, como, por exemplo, a tendência à desmetropolização e o aumento do número de cidades médias. Desta forma, o autor aponta que:

Antes, a metrópole não apenas não chegava ao mesmo tempo a todos lugares, como a descentralização era diacrônica: hoje a instantaneidade é socialmente sincrônica. Trata-se, assim, de verdadeira "dissolução da metrópole", condição, aliás, do funcionamento da sociedade econômica e da sociedade política. (SANTOS, 1993, p.92)

Como tendência da urbanização brasileira para o fim do século XX, Santos (1993) apontava para a “involução” da metropolização reverberando no aumento da qualidade de vida nas cidades médias; para a consolidação de uma metrópole informacional; para o aumento da especialização regional ligada ao consumo produtivo; para a constância das pequenas cidades e cidades locais. Estes apontamentos seriam mais ou menos eficazes de acordo com as decisões políticas que seriam tomadas daquele momento “histórico” em diante. O que se pode perceber como consequência dessa urbanização brasileira demonstrada por Santos (1993) e a atual realidade brasileira é uma maior fragmentação do espaço, onde as diferenças têm se evidenciado. As cidades são segregadas, desde às metrópoles até às cidades locais. Neste sentido:

A chamada urbanização da sociedade foi o resultado da difusão, na sociedade, de variáveis e nexos relativos à modernidade do presente, com reflexos na cidade. A urbanização do território é a difusão mais ampla no espaço dos nexos modernos. Trata-se, na verdade, de metáforas, pois o urbano também mudou de figura e as diferenças atuais entre a cidade e o campo são diversas das que reconhecíamos há alguns poucos decênios. (SANTOS, 1993, p.125)

Castells (1983, apud SPOSITO, 1996, p.50) preconiza o uso da expressão “produção social das formas espaciais” em oposição à palavra “urbanização”, uma vez que pretende que a interação entre o espaço construído e as transformações estruturais da sociedade seja compreendida. Podemos apontar, ainda, para uma relação dialética entre sociedade e espaço, em que a organização espacial estabelece a maneira como a sociedade se apresenta nele, e é estabelecido por ela. A sociedade transforma o espaço e é também transformada por ele. Ademais, o autor pondera que a cidade projetada da sociedade ao espaço é, simultaneamente, premissa fundamental e uma alegação elementar.

1.2. As dinâmicas das cidades locais

Para alcançarmos o objeto central do estudo – a cidade de Manhumirim – a busca pelas definições e conceitos faz-se necessária, uma vez que cada cidade possui uma história única e norteadora de seu desenvolvimento singular. O que se pode destacar são as semelhanças que podem ser encontradas em âmbito nacional.

Nesta perspectiva, vale aqui ressaltar as diferenças existentes entre as expressões “pequenas cidades” e “cidades locais”, para que, a partir de análise, se possa estabelecer a terminologia mais adequada a se levar em consideração no caso da cidade de Manhumirim. Porém, o que se pode observar é a relativa ausência de estudos que tratam das cidades pequenas e suas complexidades, o que acaba por dificultar a escolha de definições que melhor se enquadram em relação ao objeto de estudo. Entretanto, segundo Monbeig (1957, p.36, apud CASARIL, 2010, p.01) estas cidades também são dignas de estudo por serem tão intrigantes “[...] quanto as colmeias urbanas modernas e é quase sempre mais difícil precisar seu mecanismo e o ritmo calmo de sua vida do que analisar as engrenagens bem lubrificadas, correndo a toda velocidade, das metrópoles imponentes. [...]”.

A escolha pela denominação “cidades locais”, utilizada pela primeira vez no Brasil por Santos (1982), elucida à uma perspectiva qualitativa do termo, uma vez que pretende relacionar-se à suas funções e extensões espaciais enquanto parte integrante de uma rede urbana densa. Enquanto a noção de “cidades pequenas” permite remontar aos aspectos territoriais e demográficos, sendo estes, quantitativos, representando certa incompreensão das especificidades destas, o que impossibilita a leitura de seus papéis, suas áreas de influência, suas interações espaciais, entre outras características consideráveis para qualificar uma cidade como sendo pequena (FRESCA, 2010).

Segundo Santos (1982), a cidade local passa a ser considerada, portanto, como a dimensão mínima do que se pode ser caracterizado como urbano, em que estes núcleos deixam de satisfazer às necessidades de funções primárias afim de satisfazer, neste momento, às indispensabilidades desta população, transformando este espaço em um novo espaço especializado. Desta forma, entende-se que a aglomeração que corresponde às aspirações mínimas de uma população, a partir de novas funções e relações – antes inexistentes –, agora pode ser estabelecida como “cidade local”, ou ainda, “centro local”. Santos (1993) complementa dizendo que:

[...] As cidades locais mudam de conteúdo. Antes, eram as cidades dos notáveis, hoje se transformaram em cidades econômicas. A cidade dos notáveis, onde as personalidades marcantes eram o padre, o tabelião, a professora primária, o juiz, o promotor, o telegrafista, cede lugar à cidade econômica, onde são imprescindíveis o agrônomo (que antes vivia nas capitais), o veterinário, o bancário, o piloto agrícola, o especialista em adubos, o responsável pelos comércios especializados (SANTOS, 1993, p. 56).

Para Corrêa (1999, apud. FRESCA, 2010, p.78), as cidades locais de Milton Santos podem ser entendidas também como “pequenos centros” ou “pequenos núcleos”, destacando que estes estão localizados na convergência do ambiente rural com o espaço urbano e possuem população de até 50.000 habitantes. Para ele, a origem da refuncionalização destas aglomerações está na globalização da economia capitalista, uma vez que, a centralidade absoluta das metrópoles e cidades médias vai se perdendo com o desenvolvimento de funções não-centrais, principalmente, relativas às atividades do campo; e também, ao aumento da especialização produtiva, ocasionando em novas ramificações da rede urbana, anteriormente inexistentes, o que torna mais complexa a divisão territorial do trabalho. Corrêa (2004) aponta ainda

que estes pequenos núcleos podem ter sido gerados a partir de diversas situações, descritas como:

i – Prósperos lugares centrais em áreas agrícolas nas quais a modernização não afetou radicalmente a estrutura fundiária e o quadro demográfico. Esses centros distribuem produtos para as atividades agrícolas e para a população, que tem nível de demanda relativamente elevado. A prestação de serviços é também importante. Podem, em muitos casos, realizar o beneficiamento da produção agrícola. [...];

ii – Pequenos centros especializados. A modernização do campo esvaziou a hinterlândia desses centros, mas capitais locais ou de fora foram investidos em atividades industriais, via de regra uma ou duas, que garantem a permanência da pequena cidade que, em alguns casos pode mesmo crescer econômica e demograficamente. [...];

iii – Pequenos centros transformados em reservatórios de força de trabalho [...];

iv – Pequenos centros em áreas econômica e demograficamente esvaziadas por um processo migratório que desequilibra ainda mais uma estrutura etária, afetando ainda a proporção dos sexos. A renda da cidade é em grande parte procedente de emigrantes que mensalmente enviam escassas sobras de recursos aos familiares que permaneceram, ou procedente de aposentadorias de trabalhadores agrícolas. [...] (CORRÊA, 2004, p.75-76 apud. CASARIL, 2010, p.04).

Desta forma, podemos compreender as “pequenas cidades” de Milton Santos, em um contexto de rede urbana ou de regiões, como sendo aquela que é o elo das cidades locais com centros urbanos mais desenvolvidos, tendo como premissa a prestação de serviços. Além de seu caráter primitivo de cidade do campo, em que agora é apresentada como centro especializado de produção do espaço – demograficamente, modernizador da agricultura, do transporte e indústria, por exemplo – que se torna mais ou menos dinâmica.

A partir da intensificação desta divisão territorial do trabalho, que também é social, apontada por Corrêa (2004), perante seu seguido avanço, a compreensão da dinâmica das pequenas cidades e cidades locais faz-se imprescindível, num momento em que são diversas as atividades em expansão por todo território brasileiro. Daí surge a necessidade de entender o papel que estas cidades têm na dimensão da rede urbana, até mesmo da sua região, em que o contexto socioeconômico é premissa de uma análise que nos mostra que igualar as cidades com populações aproximadas é um equívoco, visto que em essência apresentam diferenças. Sendo possível, portanto, verificar que estes subespaços da rede urbana nacional não são homogêneos, especialmente no que tange à divisão social e territorial do trabalho.

Estas referências fazem-se necessárias para que estas análises realizadas aqui não percam a complexidade que estas cidades apresentam. Com isso, podemos perceber claramente como o estudo do espaço urbano, para a arquitetura e o urbanismo, não está desconectado com o entendimento deste por parte das teorias que a geografia – e, como veremos adiante, a história – nos apresenta. A interdisciplinaridade na leitura desta realidade espacial, que é objeto de investigação, é imprescindível, uma vez que se parte do pressuposto que esta é uma realidade complexa e específica, fato que corrobora para o não isolamento de cada um destes campos de interação.

Paralelamente, podemos compreender a globalização na medida em que provoca acentuado impacto em âmbito econômico, social, político e cultural, reverberando na organização do espaço que é, ao mesmo tempo, condicionante e condicionado por estes, representando uma legítima relação dialética. Desta maneira, pode-se observar as diversas formas, funções e agentes sociais que estão em constantes transformações, consequências da globalização que suscitam uma reestruturação espacial que pode ser entendida da escala mais generalizada à mais específica de alteração de regiões e centros urbanos, e suas interrelações, presentes na ideia de Corrêa (1999, apud. FRESCA, 2010, p.78) em relação à rede urbana.

De acordo com o geógrafo David Harvey (2006), em *A produção capitalista do espaço*, a visão do que é “urbano” e o que é “cidade” tende a ser percebida como uma ideia volúvel, devido à universalidade da conjuntura de natureza capitalista sob a qual vivemos. O motivo desta fragilidade está na reverberação da mutabilidade das relações entre forma e processo, agentes e ações.

Assim, compreende-se que a cidade é decorrente de intervenções motivadas por sistemas de valores socioeconômicos variados, mesmo estando em constante transformação. Estes sistemas são os responsáveis pela produção do espaço urbano em um dado momento e pode ser identificado como modo de produção definido (REZENDE, 1983, p.19).

Partindo do pressuposto que a cidade é uma construção social, a investigação da formação socioespacial é de caráter substancial como condição de análise da qual podemos compreender, a partir do reconhecimento da concreticidade de uma sociedade, sua mudança histórica e como se deu sua evolução e suas relações para chegarmos a sua atual situação. Com isso, o reconhecimento dos elementos que compõe esta rede urbana torna-se mais naturalmente identificáveis à medida em que

é percebido do particular ao geral, relacionando-se às demais espacialidades a partir da circulação de mercadorias, pessoas, ideias e informações, exprimindo a realidade geográfica.

Neste sentido, assumimos que toda sociedade é histórica (CHAUÍ, 1978 apud REZENDE, 1983, p.26). O que denota sua identidade e singularidade corroborada por Corrêa (1995) que afirma que cada cidade é ímpar e que os fragmentos que a constituem são essencialmente diferentes de uma outra cidade. Entretanto, quando analisados comparativamente, estes fragmentos têm características similares quando compreendemos que toda e qualquer cidade tem uma área central, um centro principal, que é único; outro fragmento predominantemente residencial; áreas periféricas, entre outras. Consequentemente, a produção e organização espacial da cidade é própria, onde o homem, enquanto agente social, sugestiona à sociedade enquanto esta designa a influência daquele.

Portanto, podemos perceber que relações dialéticas são estabelecidas a todo tempo quando procuramos apreender de quais formas se dão as transformações no espaço urbano. Qualquer que seja o momento, a forma, a função, a estrutura e o processo são aspectos indispensáveis para sua compreensão e devem ser analisados em conjunto, uma vez que há uma relação de interdependência entre eles para a compreensão do todo (SANTOS, 1985, p. 56). Segundo o autor:

Quando se estuda a organização espacial, estes conceitos são necessários para explicar como o espaço social está estruturado, como os homens organizam sua sociedade no espaço e como a concepção e o uso que o homem faz do espaço sofrem mudanças. A acumulação do tempo histórico permite-nos compreender a atual organização espacial. (SANTOS, 1985, p.53)

Vale ressaltar a importância que a história tem na transformação e no desenvolvimento do espaço urbano. As mudanças da sociedade, nos diferentes períodos de tempos, sejam no aspecto econômico, no político, das relações sociais, da paisagem ou da cultura seguem direções próprias independentemente da velocidade e direcionamento que tomam. Mesmo assim, essas transformações não deixam de estar relacionadas entre si nos diferentes espaços. A identificação destas dinâmicas nos mostra o quão frequente são nas estruturas territoriais. Com isso, reafirmando o significado da análise da história territorial, também evidenciado por Villaça (2001).

Do geral ao particular: espaço intra-urbano e as cidades locais

Neste momento, introduzimos a análise das cidades locais ao aspecto particular, de unidade, transpondo aos estudos regionais e de rede urbana. A investigação passa, por conseguinte, para as articulações e interações estruturais da cidade, para a condição intra-urbana. Sendo assim, o espaço intra-urbano busca a relação existente entre as dinâmicas próprias dos elementos estruturais do território – bairros, centros urbanos, transportes – e sua interdependência e movimentação com as outras estruturas articuladas.

Novamente, trata-se de uma concepção pouco explorada no ambiente acadêmico em relação ao espaço intra-urbano brasileiro, que trata do conjunto da cidade e da articulação de suas diversificadas áreas funcionais (VILLAÇA, 2001, p.17). A utilização do prefixo “intra”, em alguns momentos, tende à redundância, visto que o espaço urbano seria suficientemente satisfatório. Contudo, o espaço urbano tem sido associado ao espaço urbano regional, uma visão para além do objeto singular correspondente à cidade. De acordo com Villaça:

A cidade, a rede urbana, o espaço territorial, enfim, são forças de produção. O espaço intra-urbano, entretanto, é *estruturado* sob a dominação dos interesses do consumo, e nisso não há qualquer contradição. Reiteramos então que *regional* é o espaço *estruturado* pelo deslocamento de matérias (enquanto capital mercadoria, capital constante) e de força de trabalho enquanto capital variável. *Urbano* é o espaço estruturado pelas condições de deslocamento de força de trabalho enquanto tal e enquanto consumidora (deslocamentos casa-escola, casa-compras, casa-lazer e mesmo casa-trabalho). (VILLAÇA, 2001, p.330, grifo do autor)

A partir dos estudos de Santos (1985) acerca dos elementos que compõem o espaço, Villaça (2001) corrobora para o entendimento de que a localização é o objeto que resulta da produção do espaço intra-urbano, é o que o define em sua totalidade, por relacionar um ponto específico do território entre si e entre os demais que compõe o todo.

Cada homem vale pelo lugar onde está; o seu valor como produtor, consumidor, cidadão depende de sua localização no território. Seu valor vai mudando incessantemente, para melhor ou para pior, em função das diferenças de acessibilidade (tempo, frequência, preço) independentes de sua própria condição. Pessoas com as mesmas virtualidades, a mesma formação, até mesmo o mesmo salário, têm valor diferente segundo o lugar em que vivem: as oportunidades não são as mesmas. Por isso, a possibilidade de ser mais ou menos cidadão depende, em larga proporção, do ponto do território onde se está. (SANTOS, 1987, p.81 apud. VILLAÇA, 2001, p.75)

É na intensidade das interações socioespaciais que se dá o espaço urbano, sucedendo na articulação espacial da produção, circulação e consumo no processo de formação – e transformação – social, uma vez que, como dito anteriormente, a sociedade apresenta uma constante mutabilidade, assim como o espaço. Por consequência, a cidade é onde torna-se mais visível as implicações do espacial sobre o social.

1.3. Cidades locais e paisagem urbana

Como já foi dito anteriormente, a análise da formação socioespacial de uma localidade inicialmente deve ser realizada a partir da inclusão de uma investigação do seu processo histórico para, posteriormente, chegarmos à uma análise contemporânea de como este espaço analisado se comporta e se apresenta à sociedade. O reconhecimento dessa historicidade nos permite refletir sobre como se dá o comportamento da sociedade no espaço e como estes vão se moldando simultaneamente, modificando a estrutura espacial e, conseqüentemente a paisagem urbana.

Para Cullen (1983), a definição de paisagem urbana se encontra no saber transformar, visualmente, em coerente e organizado, o conjunto dos edifícios, das vias e espaços livres constituintes do ambiente urbano. Criada nos anos 1960, essa definição de paisagem proporciona análises sequenciais e dinâmicas da paisagem fundamentada em princípios estéticos – de caráter emocional –, desempenhando, portanto, forte influência em arquitetos e urbanistas.

Estas premissas estéticas são observadas a partir da compreensão de três elementos determinados por Cullen (1983): a óptica, com base na visão serial, que permite que a paisagem urbana seja apreendida conforme a decorrência de surpresas e acontecimentos casuais; o local, que se refere à nossa posição relativa perante o espaço e, conseqüentemente, as reações disso decorridas; e, por último, o conteúdo, que se estende ao modo como a cidade é composta, são aspectos físicos visíveis e que tornam cada parte desse todo único – cor, escala, estilo, textura, natureza. Contudo, o resultado obtido em decorrência da observação destes elementos é algo passível de alteração, visto que cada observador está sujeito à diferentes percepções

daquilo que se apresenta como objeto de estudo, uma vez que, estas compreensões são de naturezas emocionais, sendo assim, subjetivas.

Segundo Sá Carneiro, Duarte e Marques (2009), o estudo de como se deu a ocupação humana em determinado espaço, ao longo do tempo, é um artifício facilitador para a leitura da paisagem. A partir da identificação dos ecossistemas naturais e a associação de seus elementos com aqueles construídos são fatores que constituem as unidades de paisagem. Paisagem esta que se apresenta fundamentada na união de uma estrutura, forma, função, elementos, dinâmica, unidades e aspectos culturais. Para mais, diz que “a paisagem é forma e sentimento, é o visível e o invisível, em que atuam o tempo e o espaço, portanto, contendo história e personagens” (SÁ CARNEIRO, DUARTE e MARQUES, 2009, p.130). Dizem as autoras que:

Seguindo os preceitos contidos nas *Diretrizes Operacionais para a Implementação da Convenção do Patrimônio Mundial* (versão WHC.05/2, de 2 de fevereiro de 2005), uma paisagem urbana consiste em um ambiente preexistente (que envolve topografia e traços físicos e naturais), que foi se modificando em parte ou completamente através do processo de urbanização por meio de padrões de estratigrafia (alteração do solo), de loteamento, infraestrutura e estoque de construção, gerados para a provisão de espaço para moradia, trabalho, transporte e atividades de lazer (Oers, 2006). (SÁ CARNEIRO, DUARTE e MARQUES, 2012, p.295)

Novamente as relações duais são apontadas, quando compreendemos a paisagem como produto – resultado de processo social sobre o território – e também como sistema – tudo que for feito sobre a paisagem terá um retorno correspondente, ocasionando em alterações de sua morfologia –, tal como indica Macedo (2015). Contudo, a paisagem, enquanto compreendida emocionalmente, também se apresenta como consequência da percepção humana.

De acordo com Costa e Netto (2015), podemos identificar a forma urbana – com base na Morfologia Urbana – como consequência de ações econômicas, políticas e sociais nos diversos períodos históricos, “produto físico das ações da sociedade sobre o meio”. O que permite que compreendamos os reflexos destes na atualidade reconhecidos como a paisagem urbana contemporânea. Dessa forma, Sá Carneiro, Duarte e Marques (2009) apontam que o meio ambiente, constituinte da paisagem urbana, é concebido, social e historicamente, conforme processo contínuo de correlação do espaço físico com a sociedade em movimento, proporcionando o ambiente de estar sempre se modificando. Sendo assim:

Ele é passivo e ativo, é ao mesmo tempo suporte geofísico condicionado e condicionante de movimento, transformador da vida social, pois, ao ser modificado, torna-se condução para novas mudanças. (SÁ CARNEIRO, DUARTE e MARQUES, 2009, p.281)

Macedo (2015) acrescenta ainda que:

Poucas são as situações urbanas em que uma transformação da sociedade equivale a uma transformação de sua morfologia paisagística. Em geral, essas situações se adaptam com pequenas modificações à nova realidade e, só posteriormente, passam por transformações radicais. (MACEDO, 2015, p.23)

Em outro momento, Sá Carneiro e Silva (2012) afirmam que toda paisagem é cultural – “A cidade-paisagem é a cidade-cultura” (SÁ CARNEIRO, DUARTE e MARQUES, 2009) –, baseando-se na premissa de que todo ser humano é um ser social e, com isso, sua relação com o meio ambiente é algo que está contido no seu modo de viver, por consequência, na sua cultura. Além disso, por sua singularidade, indicada também por Cullen (1983), apresentada a partir de seus elementos constituintes, é possuidora de diferentes princípios que podem se caracterizar num conjunto dos bens do patrimônio.

A Escola Inglesa de Morfologia Urbana conduzida por M.R.G. Conzen acredita que a forma urbana carrega em si a história e que direciona o desenvolvimento e crescimento das cidades. Essa consolidação da forma urbana a partir de camadas históricas sobrepostas é o que se entende por “palimpsesto”, onde essas camadas vão se condensando num processo continuado, em que as dinâmicas sociais são responsáveis pela forma que a paisagem urbana tende a assumir com o passar do tempo. Esta definição surgiu em 1962 e Conzen afirma que:

Quanto maior for o número de períodos morfológicos envolvidos nos centros históricos, mais períodos sucessivos inscreveram suas formas na paisagem urbana e parcialmente apagaram o registro dos períodos anteriores por meio de um grupo variado de processos morfológicos. Nesse sentido, a paisagem urbana se torna um palimpsesto, cujo registro é distribuído desigualmente sobre a área edificada, o que exige uma análise morfológica cuidadosa. (CONZEN, 2004, p.51 apud. COSTA e NETTO, 2015, p.32)

Ainda que não utilize da mesma terminologia empregada por Conzen (2004), Santos (1985), em *Espaço e Método*, afirma que a paisagem é constituída pelas ações do passado e presente, logo, é o acúmulo dos tempos históricos que transcorre de adequação do aspecto mais generalizado até atingir a localidade em questão, nas diferentes velocidades e direções. Consequentemente, a paisagem pode ser

interpretada a partir da dialética existente entre forma, função e estrutura ao longo do tempo. Mostra, além disso, que a organização espacial deve ter uma leitura tanto horizontal – compreendendo as estruturas e funções vigentes –, quanto vertical, uma vez que pode ser apreendida como acúmulo das camadas históricas ao longo do tempo.

Já a Escola Italiana de Morfologia Urbana, fundada por Saverio Muratori, faz uma analogia entre a cidade e o organismo, onde o edifício relaciona-se à uma estrutura celular, suscetível a mutações. Essa dinâmica orgânica faz-se em decorrência de um processo que abrange a morfologia, tipologia, arquitetura e, sobretudo a historicidade, sendo com isso, estruturante da paisagem urbana (COSTA e NETTO, 2015, p.34). Contudo, Costa e Netto apontam que a identificação e descrição de elementos comuns e a estrutura genérica da forma urbana são os primeiros passos aos quais a Morfologia Urbana dedica-se:

1. A forma urbana é definida pelos elementos físicos fundamentais: as edificações e os espaços livres a elas relacionados, ou seja, as áreas livres privativas e públicas, os lotes, os quarteirões e as vias.
2. A forma urbana pode ser compreendida a partir dos diferentes tipos de resolução, que, de modo geral, correspondem às escalas que institucionalizam a relação construtiva entre o edifício e o lote, as vias e as quadras, a cidade e a região.
3. A forma urbana só pode ser compreendida a partir da história, porque os elementos que a compõem têm origem social e estão sempre em transformação e substituição formal. (COSTA e NETTO, 2015, p.35)

Assim, o que se pode tomar como partido para uma posterior análise do objeto de estudo – a cidade de Manhumirim – é a importância que a investigação histórica – tendo em vista a transformação urbana da cidade – assume em relação à composição da paisagem urbana e suas possíveis transformações. Deste modo, a identificação do suporte físico natural aliada à historicidade são elementos que compõem a paisagem urbana de toda e qualquer cidade, a qual pode ser percebida no próximo capítulo.

2. Manhumirim

A cidade de Manhumirim está localizada na mesorregião da Zona da Mata do Estado de Minas Gerais (figura 1b), pertencendo à microrregião de Manhuaçu (figura 1c). Sua denominação é de origem Tupi Guarani e significa “rio pequeno”. Segundo estimativas do IBGE (2016), o município possui uma população de 22.683 habitantes e área da unidade territorial, em 2015, ponderada em 182.900 km² (figura 1d).

Os limites territoriais do município são: Alto Jequitibá (MG), Luisburgo (MG), Manhuaçu (MG), Martins Soares (MG), Reduto (MG) e Iúna (ES). Além de sua proximidade com as rodovias BR-116 e BR-262, está à 311 km da capital mineira, Belo Horizonte, 240 km de Vitória, 430 km do Rio de Janeiro, 750 km de São Paulo e 1.035 km da capital federal, Brasília (figura 1a).

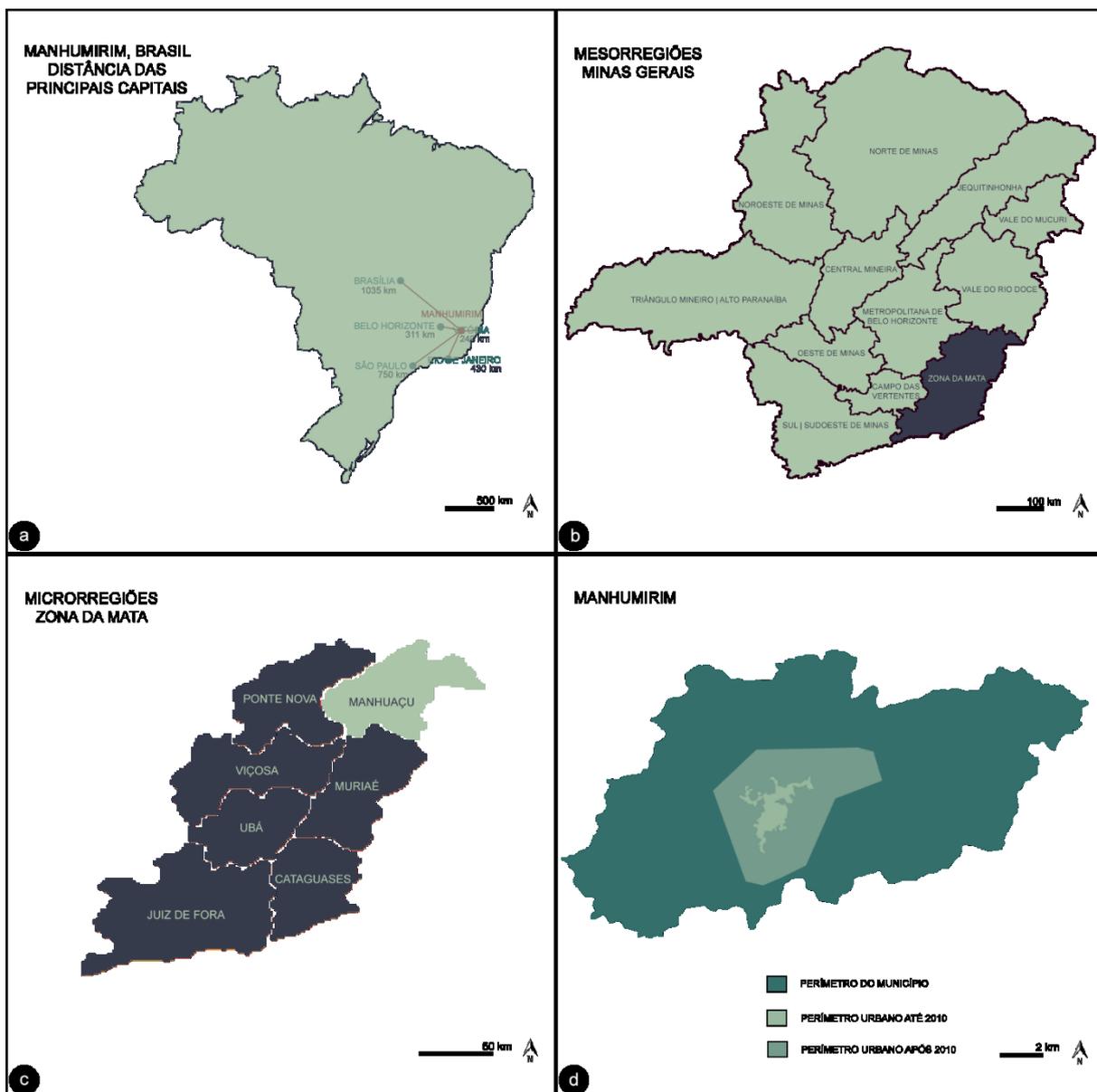


Figura 1a - Localização de Manhumirim, com destaque para sua distância às principais capitais. Fonte: Adaptado de ESRI (2014).

Figura 1b - Mesorregiões do Estado de Minas Gerais, com destaque para a Zona da Mata. Fonte: Adaptado de IBGE (2014).

Figura 1c - Microrregiões da Zona da Mata, com destaque para a microrregião de Manhuaçu. Fonte: Adaptado de IBGE (2014).

Figura 1d - Município de Manhumirim, com destaque para a área urbana antes e depois de 2010. Fonte: Adaptado de ESRI (2014) e Prefeitura do Município de Manhumirim.

O município é banhado por dois principais cursos d'água (figura 2), sendo o Rio José Pedro em área rural e o Rio Jequitibá – que nasce na serra da Vargem Grande e deságua no Rio Manhuaçu – na zona urbana da cidade, ambos compõem à Bacia do Rio Doce. Este último tem dois afluentes que cortam a cidade e onde ela se desenvolveu, o Córrego Pirapetinga – antiga denominação do município – e, o Córrego do Ouro que deságua a menos de um quilômetro à jusante do primeiro. Seu

relevo (figura 3) é caracterizado primordialmente como montanhoso (cerca de 70%) e sua altitude chega à 1.449 metros – na Serra do Ouro –, e a mínima é de 514 metros – na Fazenda Córrego das Flores.

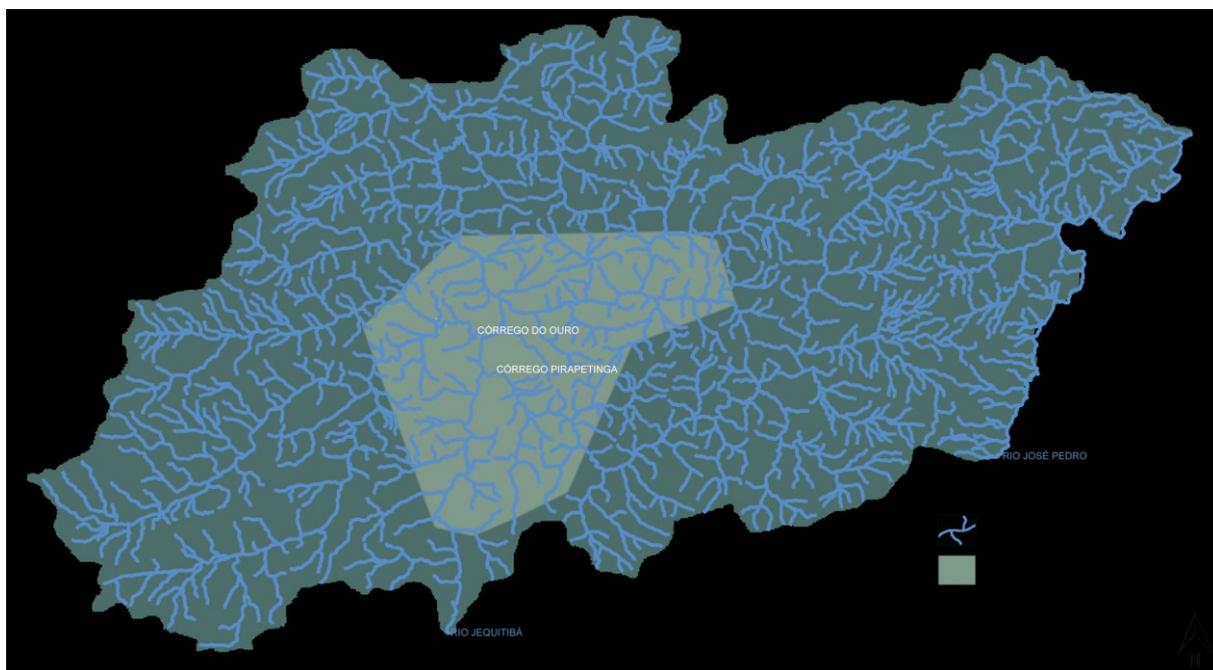


Figura 2 - Hidrografia do Município de Manhumirim. Fonte: Adaptado de ESRI (2014).

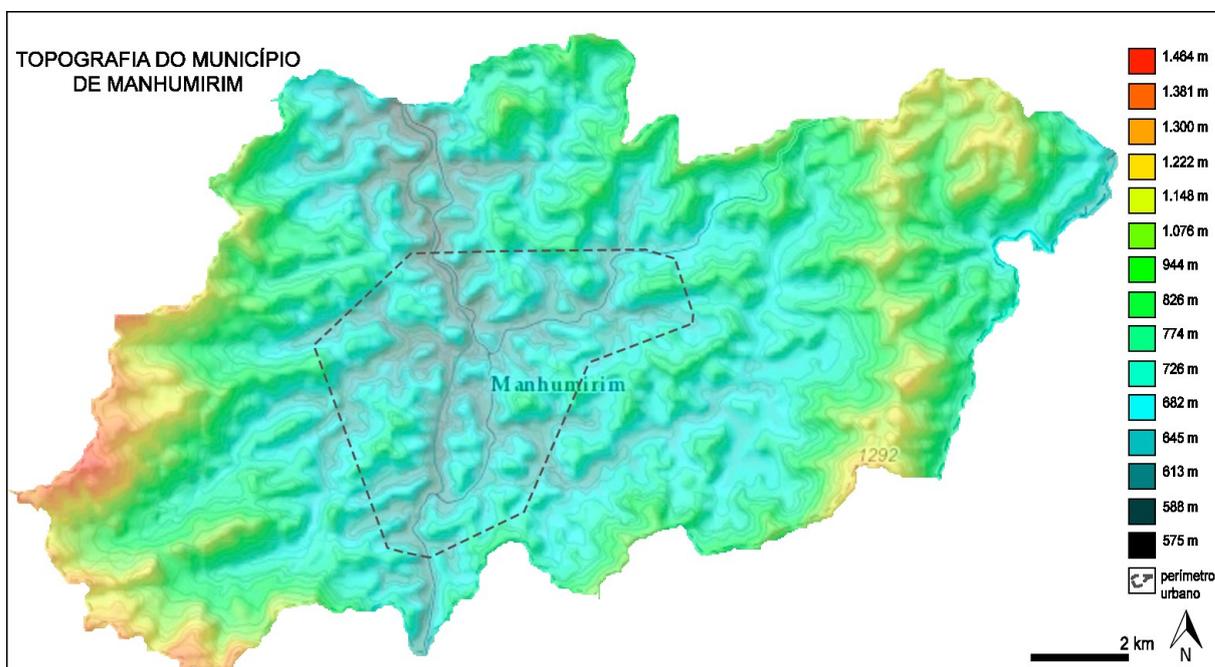


Figura 3 - Topografia do Município de Manhumirim. Fonte: Adaptado de Topographic-map. Disponível em: <<http://pt-br.topographic-map.com/places/Manhumirim-4008034/>>. Acesso em: 14 jun. 2017.

2.1 Contexto Histórico – Manhumirim e o café

A cidade de Manhumirim, apesar de ser relativamente nova, com seus 93 anos de emancipação do município de Manhuaçu, e de ter suas primeiras ocupações datadas da segunda metade do século XIX, conta com uma história que remonta ao princípio da era do ouro brasileiro. Os bandeirantes, sobretudo paulistas, avançavam pelos territórios desconhecidos do interior do Brasil em busca de riquezas minerais como ouro e prata e, por volta de 1693, localizaram minas a oeste da serra dos Arrepiados, hoje denominada Serra do Caparaó (figura 4), nos arredores de Abre Campo, aproximadamente à 80 quilômetros de distância de Manhumirim (BRAVO, 1998).

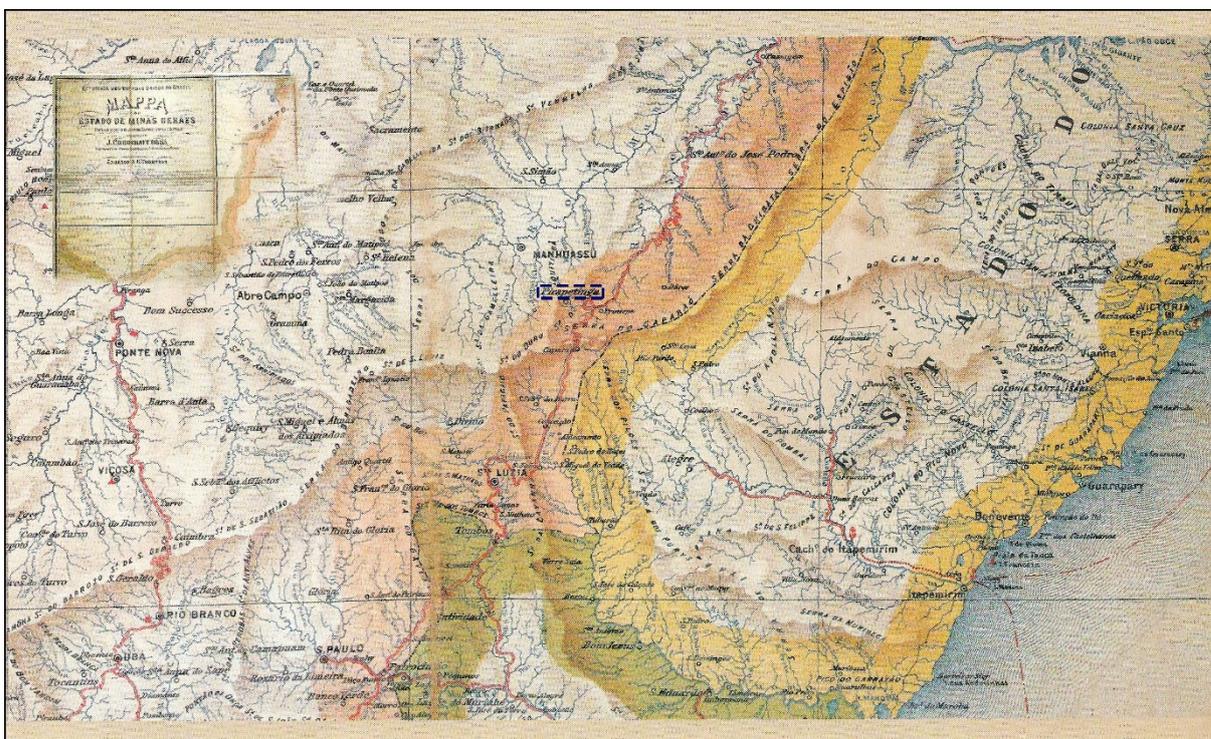


Figura 4 - Ilustração do mapa da Serra do Caparaó, com destaque para Pirapetinga. Fonte: Adaptado de Oliveira (2009).

Segundo Barbosa (2009), o controle de Portugal sobre as minas era eminente, com isso o acesso era restrito aos caminhos que ligavam ao Rio de Janeiro. Isso tornava as costas norte do Rio de Janeiro e as costas do Espírito Santo até as áreas de mineração inacessíveis ao homem branco. Exatamente onde se localiza a região da Serra do Caparaó – onde está o Pico da Bandeira – que ficou conhecida como Zona Proibida ou Restrita, devido à proibição pelo governo português de abrir picada, desmatar, construir casas e estradas ou se estabelecer na região entre as capitânicas de Minas Gerais e do Espírito Santo. A justificativa para estas ações proibitivas estava no medo de ataques estrangeiros (franceses e holandeses) e o contrabando de ouro.

Com o intuito de liberar a colonização desta região, em 1784, o ativista político símbolo da Inconfidência Mineira, Tiradentes, intitula uma cavalaria para estudos iniciais e averiguação da Zona Proibida. Porém, com a baixa na mineração, em 1800 a coroa portuguesa determina o abrandamento das proibições para esta região. Em 8 de outubro deste mesmo ano, o Auto de Demarcação define os limites entre as capitânicas de Minas e Espírito Santo, onde a maior porção da Serra do Caparaó se encontra em território mineiro. Contudo, segundo Barbosa (2009):

A ocupação dessa área, quando se exauriu a mineração, ocorreu no sentido inverso das penetrações no território brasileiro, isto é, no sentido oeste-leste, do centro em direção à costa, pois, à medida que as pessoas iam abandonando o trabalho de mineração, buscavam outras áreas e outras fontes de trabalho e riqueza. A ocupação deu-se também a partir do sul do Rio de Janeiro, do vale do Paraíba; e do oeste, a partir das costas do Espírito Santo, de Vitória e dos afluentes do rio Doce, pelo norte. (BARBOSA, 2009, p.11)

Mesmo com as proibições de se ocupar a região, a tradição popular aponta para a presença de algumas famílias de inconfidentes na última década do século XVIII, quando entraram nas matas com medo das retaliações portuguesas. Todavia, a região da Serra do Caparaó foi uma das últimas a ser ocupada por homens brancos (BARBOSA, 2009).

Começou então a fundação de povoados na região a partir do cultivo do café que viu sua produção agrícola se elevar em pouco tempo. Estradas foram sendo criadas com o intuito de ligar estas regiões, antes inóspitas, que agora contavam com o incentivo ao cultivo do café. Em 1815, D. João VI, por meio de alvará, permite a abertura da estrada para ligar Viana a Vila Rica (hoje, Ouro Preto). Esta estrada passava na Serra dos Correia, próxima ao Córrego do Ouro em Manhumirim, possibilitando o estabelecimento de povoados às suas margens. Barbosa (2009) aponta que:

O que compõe, na essência, essa região da Serra do Caparaó é a fazenda de café. É em torno das fazendas de café que se dá a vida das pessoas, direta ou indiretamente. Os aglomerados urbanos que resultaram nas cidades de Manhumirim e de Alto Jequitibá, bem como no povoado Pequiá, são consequência das fazendas, e para estas se fizeram. (BARBOSA, 2009, p.59)

Neste momento, cabe ressaltar como as figuras com fotos ilustrativas de Manhumirim serão apresentadas no decorrer do contexto histórico. Para isso, a figura 5 mostra como as ruas estão conformadas dentro do perímetro urbano, demonstrado anteriormente. Assim, a figura 6 propõe-se a guiar cada uma das figuras que virão a seguir, com a numeração da região pertencente a cada uma delas.

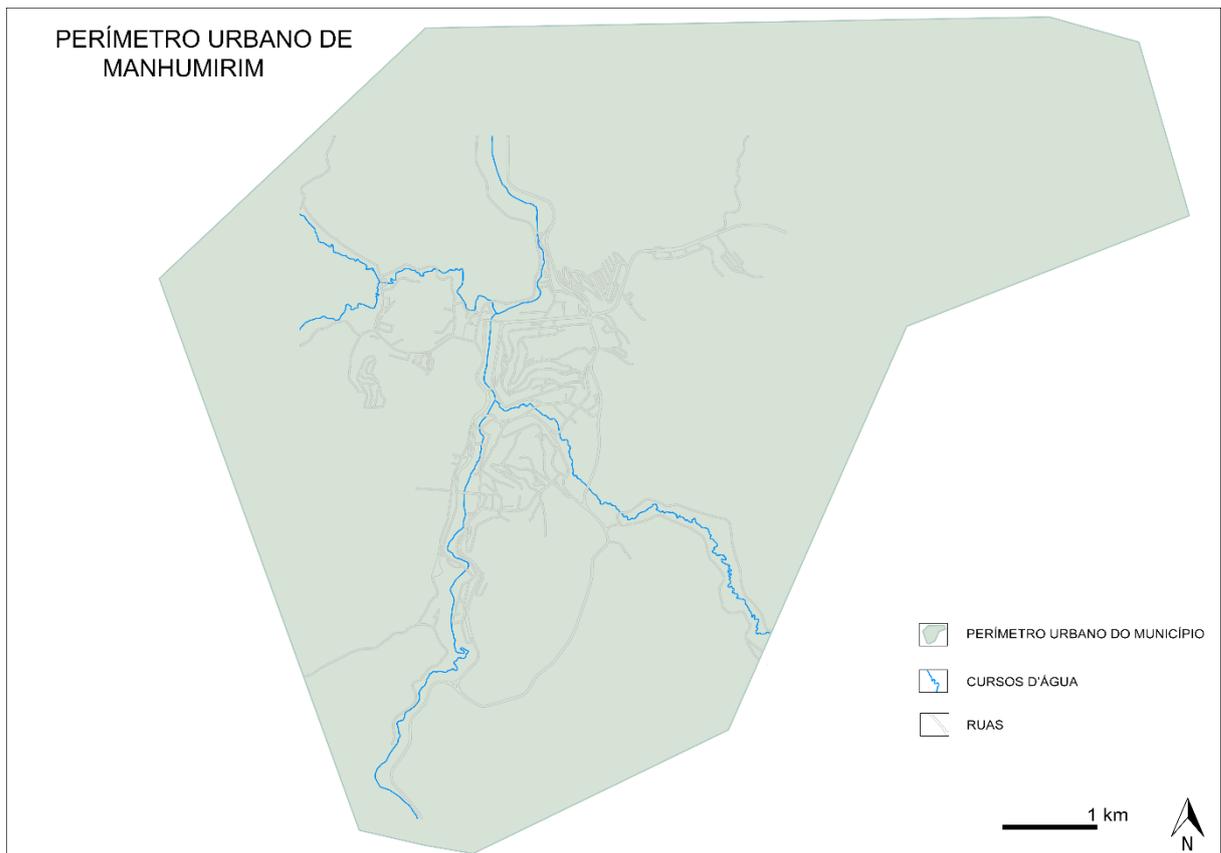


Figura 5 - Perímetro urbano de Manhumirim, com destaque para a malha urbana da cidade. Fonte: Adaptado de Bing (2017) e Prefeitura Municipal de Manhumirim.

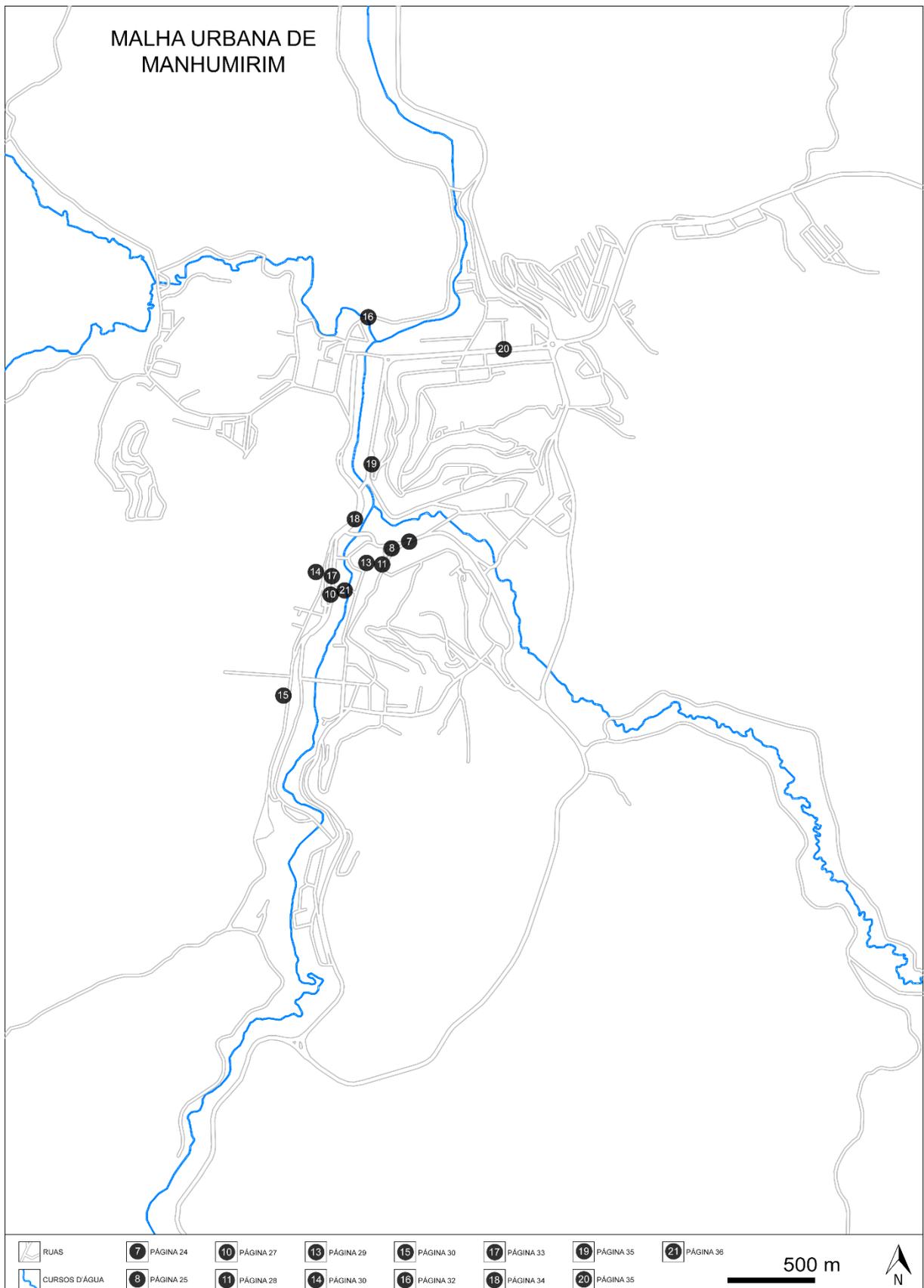


Figura 6 – Malha urbana de Manhumirim. Fonte: Adaptado de Bing (2017).

Botelho (2011), historiador, escreveu a história de Manhumirim, município e paróquia, no final da década de 1980, em três volumes e, em sua segunda edição, em 2011, o

quarto volume da série foi escrito. Pe. Demerval aponta para a escassez de informações sobre as origens do povoado do Pirapetinga e que muito de sua história acabou se perdendo. Contudo, os primeiros habitantes do povoado, de que se tem notícia, chegaram em torno de 1865 através da estrada D. João VI – posteriormente, certos trechos seriam aproveitados para a implantação da BR-262 – devido ao conhecimento de que a terra da região seria boa para “plantar e criar”. A família Paula Cunha, de origem portuguesa, estabelece a sede de suas sesmarias na Fazenda do Ouro (BOTELHO, 2011, v. I, p.72).

É importante destacar aqui a conjuntura política nacional neste momento. Em meio ao Brasil Império, após sua independência da metrópole Portugal, o governo deparou-se com desafios no que tange as questões do desenvolvimento do país daquele momento em diante. Com o aumento da população e a campanha abolicionista avançando, impulsionar a agricultura – para abastecimento interno e exportação – tornou-se o grande objetivo do Governo Imperial, além de salvaguardar a segurança nacional. Para isso, decidiu estimular a entrada de agricultores europeus. Deu-se, então o processo de imigração nacionalmente reconhecido. Essas famílias, vindas da Europa – em especial os alemães, suíços, italianos, espanhóis e portugueses – chegaram à região do Caparaó, se abasileiraram e dedicaram suas vidas à agricultura, em especial, ao cultivo do café. Posteriormente, os libaneses ingressam nestas terras, por serem bons comerciantes, alavancaram o comércio da região, negociando a compra e venda do café. Neste sentido, Villaça (2001) aponta que:

Na segunda metade do século XIX, o Brasil experimentou notável surto de progresso e grandes transformações sociais. Ao mesmo tempo que decaía o patriarcalismo rural, expandia-se o cultivo do café (já com o trabalho assalariado dos imigrantes) e desenvolviam-se o capitalismo, a burguesia urbana, o transporte e a indústria. Essa prosperidade manifestou-se também no comércio varejista e nos serviços urbanos. Para Caio Prado Jr. (1963, 198, 200), o período marca “o início de um processo de concentração de capitais, que, embora ainda acanhado, (...) servirá de motor para a expansão das forças produtivas do país, cujo desenvolvimento adquire um ritmo apreciável. Sem contar os grandes empreendimentos como as estradas de ferro e empresas de navegação a vapor, instalam-se (...) as primeiras manufaturas de certo vulto; o comércio, em todas as suas modalidades, se expande. (...). Há fortunas de certo vulto, e não são excepcionais, e um nível de vida elevado em que não falta nenhum requinte contemporâneo de abastança.” (VILLAÇA, 2001, p.252)

Manhumirim, antes denominada Bom Jesus do Pirapetinga, tem suas origens de ocupação por volta de 1870, a partir da doação de terras próximas ao Córrego do Pirapetinga para construir uma capela em honra do Senhor Bom Jesus por Manoel

Francisco de Paula Cunha e sua família (figura 7). A devoção ao Senhor Bom Jesus por parte de Paula Cunha advém da religiosidade popular genuinamente portuguesa. Botelho (2011) ressalta ainda a importância que a religião teve nas origens da cidade, assim como a maioria das cidades brasileiras, em especial, as mineiras:

Mariana foi o único Bispado de Minas Gerais até junho de 1854, quando se criou o de Diamantina. O arquivo da atual Arquidiocese de Mariana é, assim, um repositório de imenso valor, onde se esconde a história da formação dos povoados mineiros, pois que, a exceção das vilas do ouro, em todos eles, a capela precedeu a formação do arraial. (BARBOSA, 1971, p.378 apud BOTELHO, 2011, v. I, p.98)

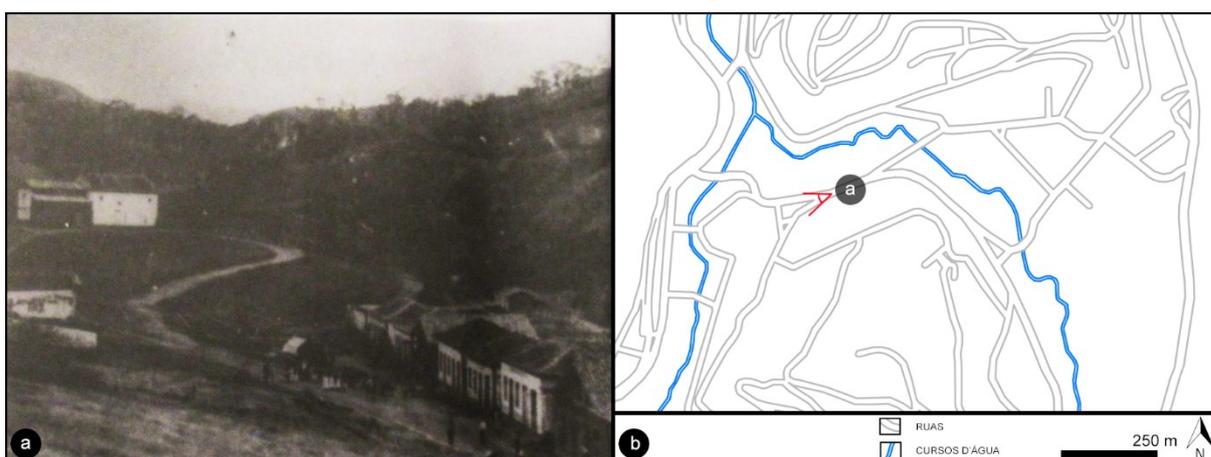


Figura 7a - Origens do povoado de Pirapetinga, 1902. Fonte: BOTELHO, 2011, v. I, p. 2.

Figura 7b - Localização da figura 7a na malha urbana. Fonte: Adaptado de Bing (2017).

Próximo à capela do Senhor Bom Jesus estava localizada a Praça Central, atual Praça Getúlio Vargas (figura 8) e a Rua João Pinheiro (hoje, Elias Mussi), onde o povoado começou a se desenvolver. Os primeiros bairros que surgiram na cidade foram sendo loteados aos poucos, são eles: bairros do Roque, do Isidoro e Santo Antônio, popularmente conhecido como bairro do Sapo. Em novembro de 1877, Bom Jesus do Pirapetinga foi elevada à categoria de Distrito de Paz, pela Lei Provincial nº 2.407 e, passados quatro anos, em 1881, elevada à categoria de Freguesia, pela Lei Provincial nº 2.762. Apesar de suas posições, quase não se desenvolveu por muitos anos.

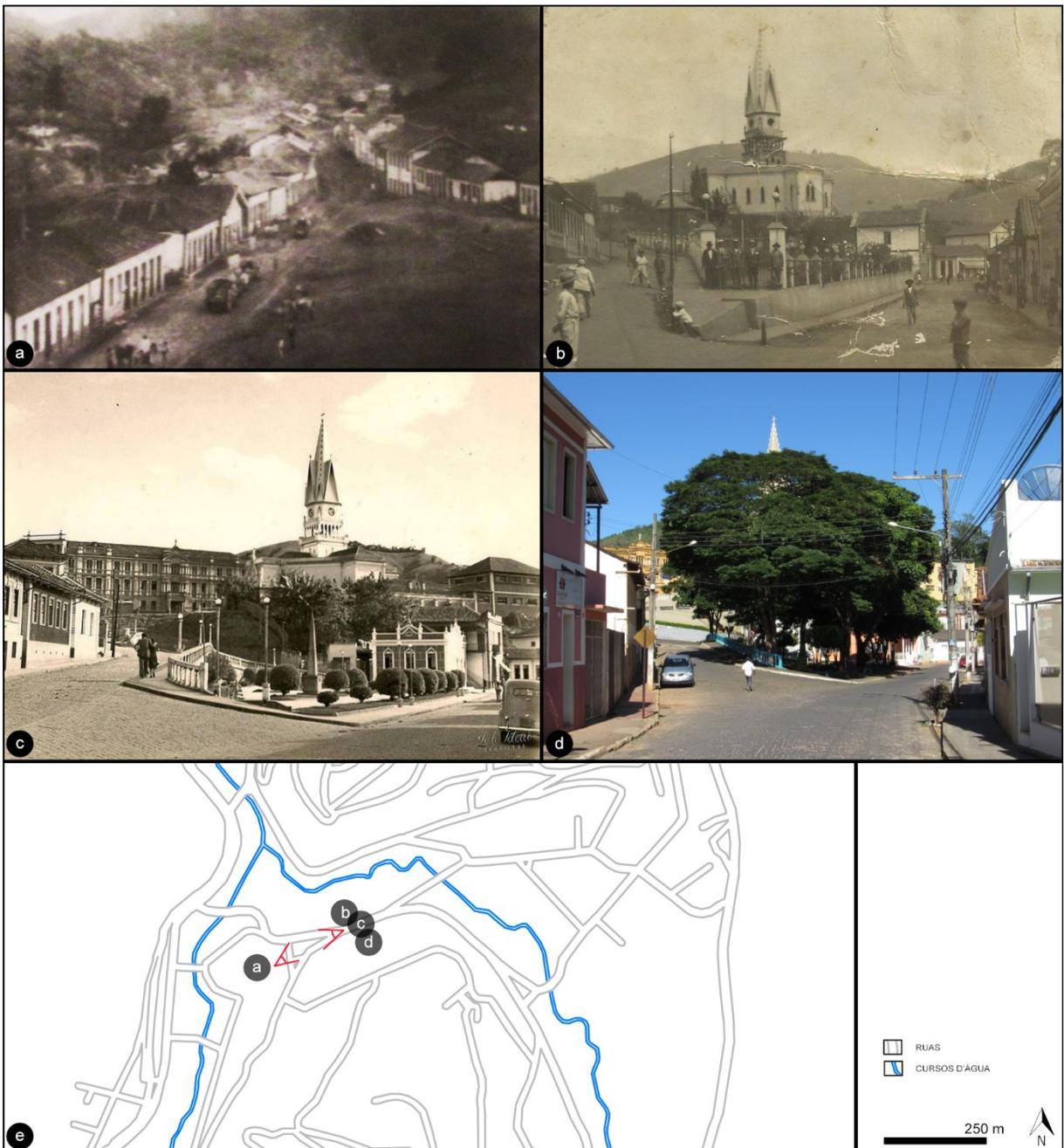


Figura 8a - MANHUMIRM (1919-1920). Praça Central. Depois Praça Arthur Bernardes. Hoje, Praça Getúlio Vargas. Fonte: BOTELHO, 2011, v. I, p. 123.

Figura 8b - Praça Arthur Bernardes (1929), hoje Praça Getúlio Vargas. Fonte: Fotografia disponibilizada por Marcio Bitencourt.

Figura 8c - Praça Arthur Bernardes (1942), hoje Praça Getúlio Vargas. Fonte: Fotografia disponibilizada por Marcio Bitencourt.

Figura 8d - Rua Elias Mussi (antiga João Pinheiro) com vista para a Praça Getúlio Vargas (2017). Fonte: Acervo da autora.

Figura 8e - Localização da figura 8a, 8b, 8c e 8d na malha urbana. Fonte: Adaptado de Bing (2017).

A chegada da Estrada de Ferro Leopoldina Railway (figuras 9 e 10) em 1914 mudou as direções da cidade, tanto de seu desenvolvimento econômico, como da expansão espacial da cidade, dando origem a um novo centro, deslocando-o da Praça Central para a Praça da Estação, hoje Praça Pe. Júlio Maria. A região que antes era pantanosa, às margens do Rio Jequitibá, foi sendo drenada e possibilitando o surgimento de novas construções. A história do Pirapetinga atenta-se para o fato de que mesmo ainda não tendo se emancipado, a sede da estação estava intitulada por “Manhumirim”, e não Bom Jesus do Pirapetinga. Não obstante, o advento da estrada de ferro foi um dos facilitadores para a emancipação do povoado. Barbosa (2009) confirma a importância deste acontecimento, dizendo que:

Efetivamente, a estrada de ferro mudou a vida de Manhumirim, assim como a de todas as cidades por onde passou. A começar, mudou o eixo, o centro gravitacional da cidade. A cidade havia se desenvolvido às margens do Pirapetinga – ali surgindo o bairro do Roque, que deve seu nome ao dono do loteamento que o gerou, Roque Porcaro, de origem italiana –, expandindo-se para uma elevação, onde foram construídas algumas casas, e para um platô mais acima, onde veio a ser construída a Igreja Matriz. A estrada de ferro veio de Alto Jequitibá, margeando o rio em Manhumirim. A estação foi construída desse lado. Em torno da estação, foram se estabelecendo as casas comerciais e os armazéns de café que passariam a dar o tom à cidade. (BARBOSA, 2009, p. 63)

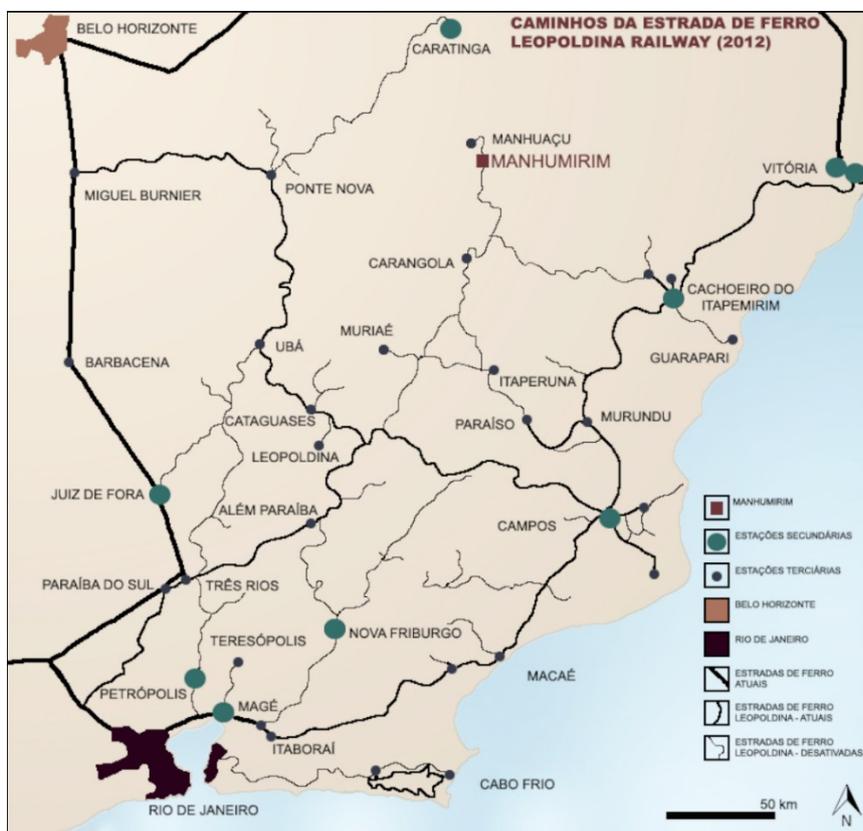


Figura 9 - Imagem do caminho percorrido pela estrada de ferro Leopoldina Railway, com destaque para a cidade de Manhumirim. Fonte: Adaptado de CENTRO-OESTE BRASIL (2012). Disponível em: <<http://vfco.brazilia.jor.br/ferrovias/EFL/img/17mapaEFL.gif>>. Acesso em: 09 jun. 2017.

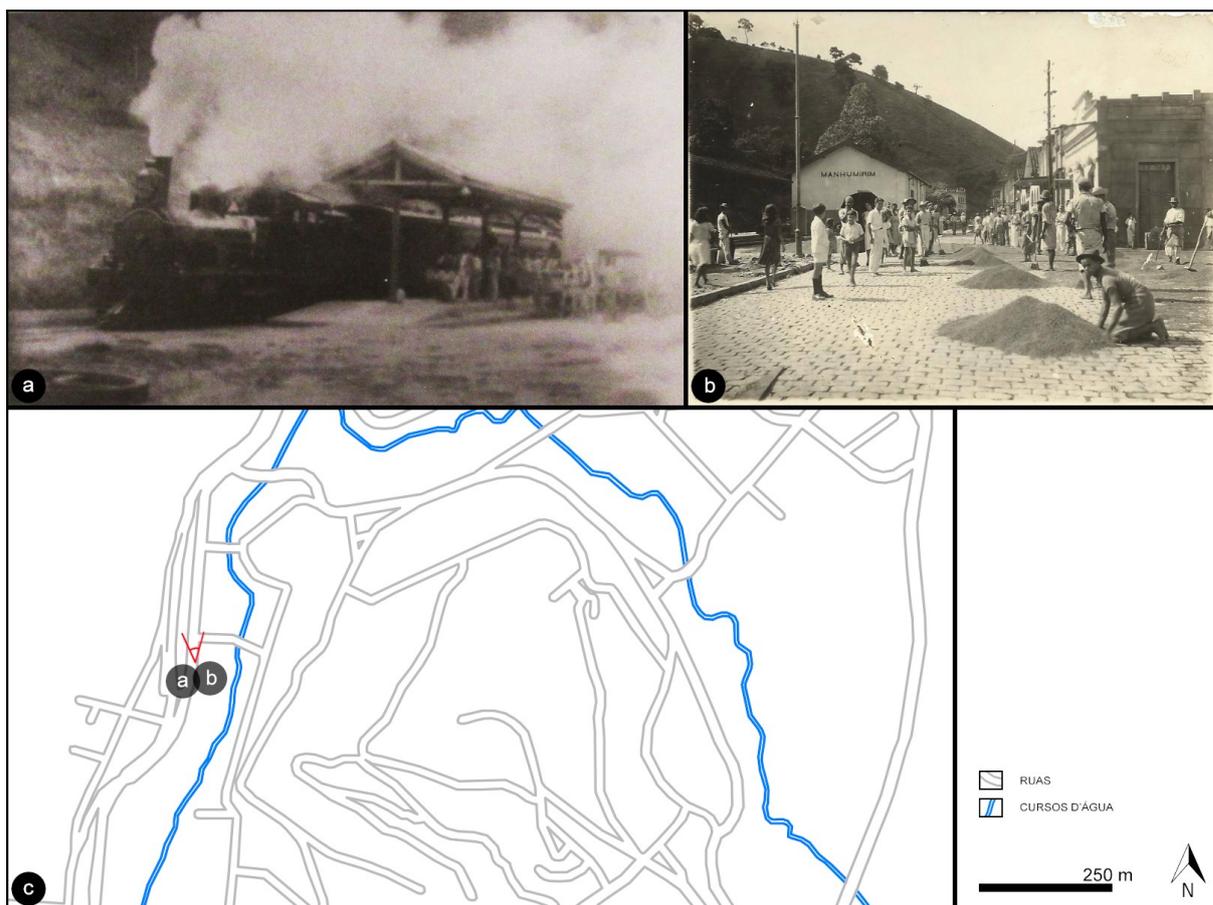


Figura 10a - MANHUMIRIM (1926). Chegada do trem – Praça da Estação. Fonte: BOTELHO, 2011, v. II, p. 17.

Figura 10b - Praça da Estação. Fonte: Fotografia disponibilizada por Marcio Bitencourt.

Figura 10c - Localização da figura 10a e 10b na malha urbana. Fonte: Adaptado de Bing (2017).

O Capitão Luiz Quintino, conhecido como Capitão Lulu, foi um grande nome para as terras do Pirapetinga. Devido à sua influência com políticos de alto gabarito, possibilitou que os trilhos da estrada de ferro chegassem ao povoado, mudando o panorama local: Manhumirim passou a ser o principal exportador de café para o Rio de Janeiro. Anos mais tarde, Capitão Lulu trabalhou para que a emancipação fosse possível.

Pelo forte crescimento econômico em consequência do café, Manhumirim foi ganhando autonomia em relação ao município de Manhauçu. Neste sentido, em 16 de março de 1924, pela Lei Estadual nº843, o município de Manhumirim foi instituído, contado com três distritos: a sede, antiga Pirapetinga; Presidente Soares, atualmente Alto Jequitibá, que teve sua emancipação em 1953; e Dores do José Pedro, hoje Durandé, foi emancipada em 1992.

Neste mesmo ano, 1924, foi demolida a antiga capela do Senhor Bom Jesus – em pau-a-pique – para que se desse à construção da nova Igreja Matriz do Bom Jesus (figura 11), que viria a ser o maior símbolo da cidade. Em 1928, Manhumirim recebia o missionário Padre Júlio Maria de Lombaerde (figura 12), que tomou para si a missão de terminar a construção da primeira igreja inteiramente em concreto armado da América Latina. O missionário belga promoveu grandes mudanças na cidade e na forma de viver da população manhumiriense, atuando no campo religioso – fundou a Congregação dos Missionários de Nossa Senhora do Santíssimo Sacramento e das Irmãs Sacramentinas de Nossa Senhora; no campo educacional – criando o Seminário Apostólico Romano de Manhumirim (figura 13), o Ginásio Pio XI e o Colégio Santa Teresinha (figura 14), em parceria com Madre Beatriz; no campo social – com a idealização do Patronato Agrícola Santa Maria; no campo da saúde – com a construção do Hospital e Abrigo São Vicente de Paulo (figura 15); além de fundar o jornal e gráfica “O LUTADOR”. Em 24 de dezembro de 1944 sofreu um acidente de carro na volta de Vargem Grande – distrito de Alto Jequitibá – para Manhumirim e faleceu, aos 66 anos. Em 13 de maio deste ano, 2017 – data em que é comemorada a fundação da Congregação das Irmãs Sacramentinas de Nossa Senhora – deu-se por encerrada a primeira fase do processo de beatificação de Pe. Júlio Maria, que deixou grande legado para a cidade.

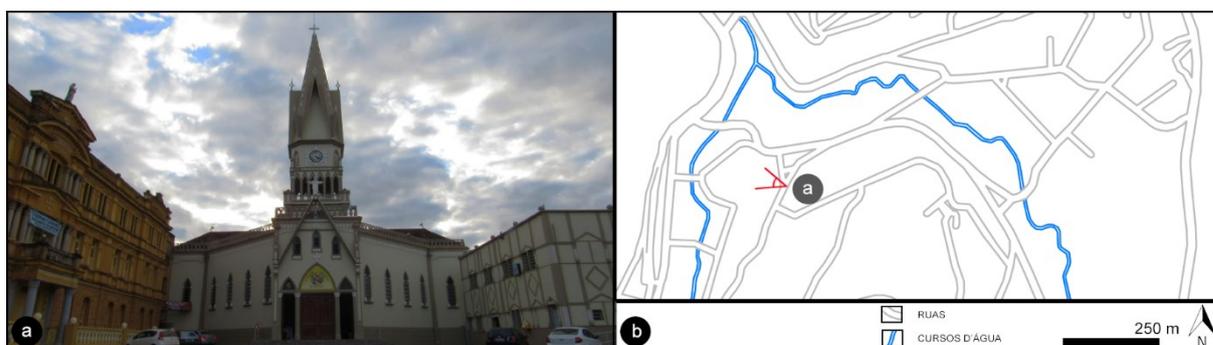


Figura 11a - Igreja Matriz do Bom Jesus (2017). Fonte: Acervo da autora.

Figura 11b - Localização da figura 11a na malha urbana. Fonte: Adaptado de Bing (2017).

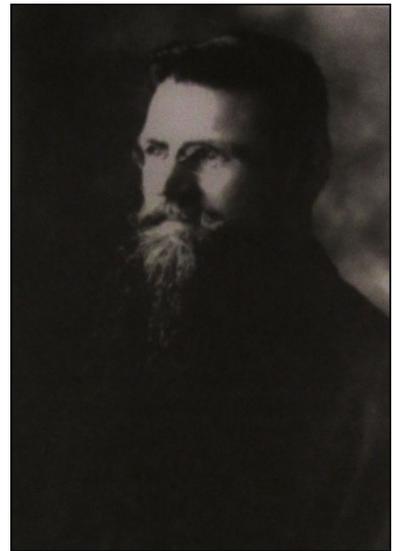


Figura 12 - Padre Júlio Maria de Lombaerde. Fonte: BOTELHO, 2011, v. II, p. 41.

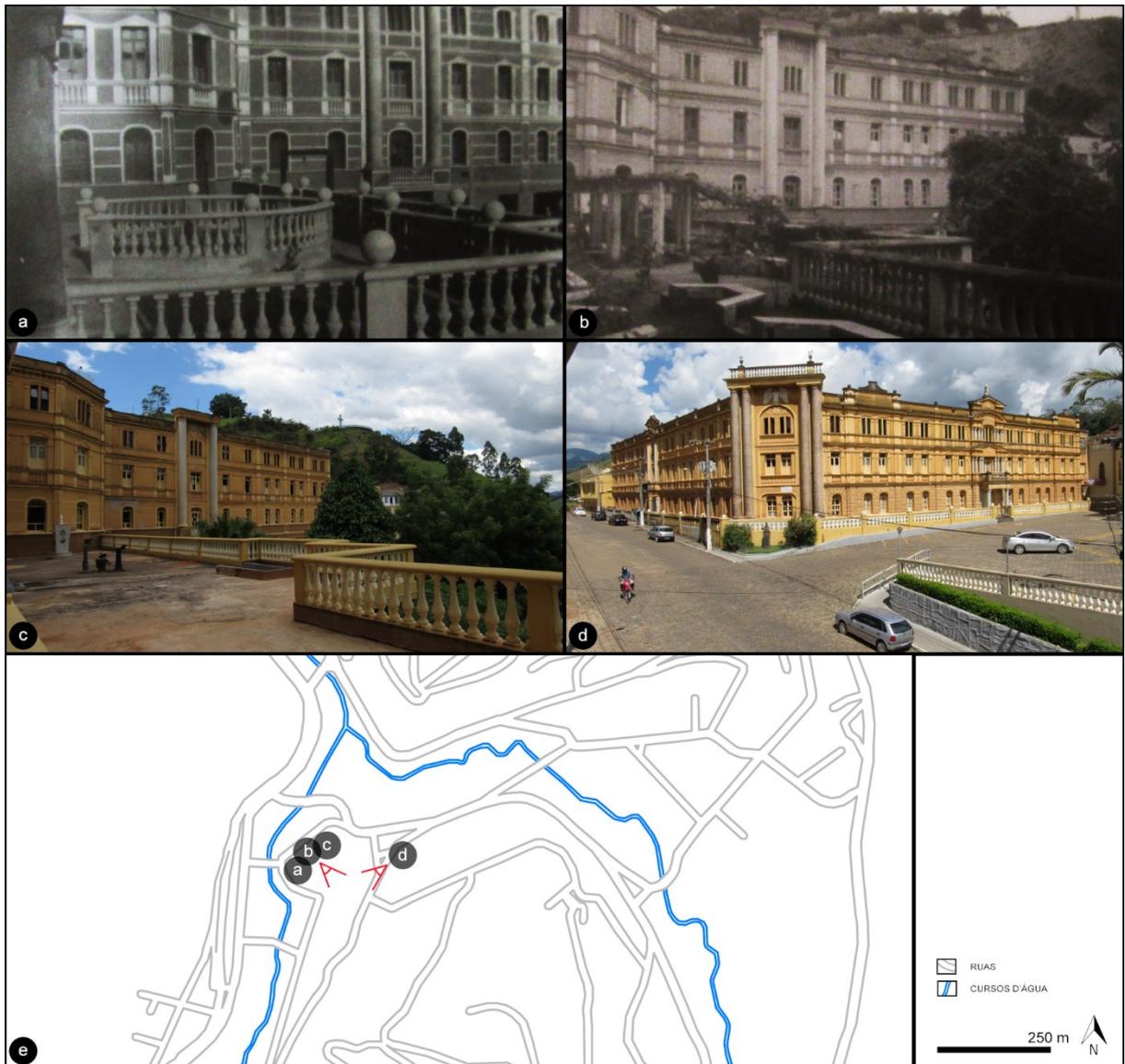


Figura 13a - Conjunto Seminário – Ginásio Pio XI (1934). Fonte: BOTELHO, 2011, v. II, p. 302.

Figura 13b - Conjunto Seminário – Ginásio Pio XI (1988). Fonte: BOTELHO, 2011, v. II, p. 302.

Figura 13c - Conjunto Seminário – Ginásio Pio XI (2017). Fonte: Acervo da autora.

Figura 13d - Fachada externa do Seminário (2017). Fonte: Acervo da autora.

Figura 13e - Localização da figura 13a, 13b, 13c e 13d na malha urbana. Fonte: Adaptado de Bing (2017).

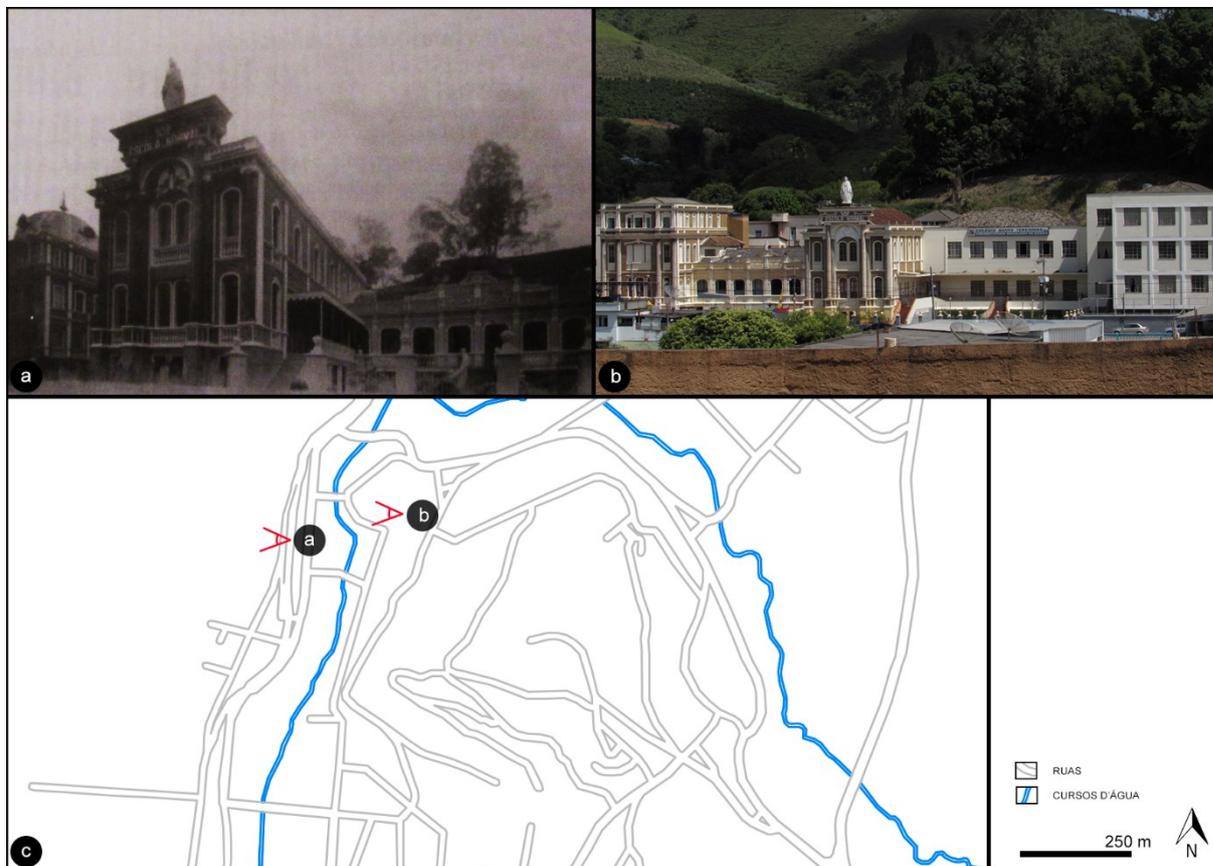


Figura 14a - Colégio Santa Teresinha (1939). Fonte: BOTELHO, 2011, v. II, p. 286.

Figura 14b - Colégio Santa Teresinha (2017). Fonte: Acervo da autora.

Figura 14c - Localização da figura 14a e 14b na malha urbana. Fonte: Adaptado de Bing (2017).

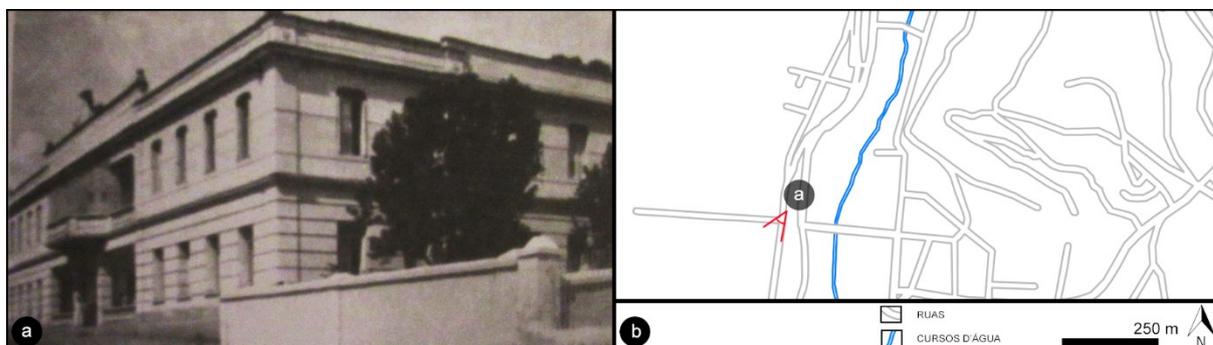


Figura 15a - Hospital São Vicente de Paulo em 1939 (hoje, Hospital Padre Júlio Maria). Fonte: BOTELHO, 2011, v. II, p. 299.

Figura 15b - Localização da figura 15a na malha urbana. Fonte: Adaptado de Bing (2017).

O final da década de 1920 e início de 1930 ficaram marcados na história de Manhumirim pelos grandes avanços que o comércio e cultivo do café estavam possibilitando, em diversos setores da cidade. Da economia à educação, a cidade mantinha seu destaque. Por conta deste desenvolvimento e progresso, a velha Pirapetinga ficou conhecida como “cidade-dinamo” da Zona da Mata.

A Revolução de 1930, de âmbito nacional, repercutiu em Manhumirim, tanto nos aspectos ideológicos e políticos, como na economia. Neste momento a igreja, liderada por Pe. Júlio Maria, e maçonaria entraram em conflito, que implicou num rompimento das relações com os chefes do município. A cidade viu-se dividida entre simpatizantes de Pe. Júlio e do líder Alfredo Soares Lima – que também muito fez por Manhumirim. Neste momento, a melhor saída foi optar por um líder municipal que agradasse a ambos. Assim, Manoel Nunes da Rosa – conhecido por Coronel Manduca – assumiu a administração da cidade e pela primeira vez, desde o surgimento do povoado do Pirapetinga, um administrador público voltou sua atenção ao “embelezamento da cidade e bem-estar do povo” (BOTELHO, 2011, v.II, p.133).

Em agosto de 1942, o traçado estratégico da estrada Rio-Bahia (BR-262) era caracterizado como importante via de integração e segurança nacional. Contudo, a rodovia não passava por Manhumirim e, neste momento, houve uma mobilização da população para que houvesse uma estrada que ligasse Manhumirim à rodovia.

Albuquerque (1997), discorrendo sobre a história da cidade de Manhumirim em seu livro *“Manhumirim: Plano Global de Emergência”* – escrito após a grande enchente de 1997 com o intuito de indicar os caminhos pelo qual a cidade pudesse se desenvolver, levando em consideração os riscos naturais aos quais o município estava submetido e *“colocar à disposição do município um instrumento de planejamento que possa orientar as ações de desenvolvimento”* (ALBUQUERQUE, 1997, p.2) – aponta que a primeira legislação urbanística do município foi em 1952. Esta lei determinava a expansão do perímetro urbano de Manhumirim, em todas as direções. Já em 1956, foi elaborada a primeira Planta Cadastral e Topográfica da cidade por Dr. Rubens Brant, afim de colaborar com a implantação do serviço de água municipal (ALBUQUERQUE, 1997, p.18).

O crescimento e ampliação da campanha rodoviária nacional, a partir de Juscelino Kubitschek, fez com que a importância da estrada de ferro Leopoldina Railway fosse diminuindo com o passar do tempo. No começo da década de 1970 a estrada de ferro

já não mais funcionava. O que restou da linha férrea foi o pontilhão – que hoje, é um bem material inventariado (figura 16) – na Rua Roque Porcaro, próximo ao atual prédio da Prefeitura Municipal.



Figura 16a - Pontilhão na Rua Roque Porcaro (2017). Fonte: Acervo da autora.

Figura 16b - Localização da figura 16a na malha urbana. Fonte: Adaptado de Bing (2017).

A retirada dos trilhos da Leopoldina Railway na cidade de Manhumirim possibilitou a compra da área (aproximadamente 11 mil m²), onde estava localizada a estação, pela prefeitura sob o comando do então prefeito Jorge Caetano, no final dos anos 1970. Esta aquisição permitiu a construção da Praça Padre Júlio Maria (figura 17), no coração da cidade. Enquanto a região central de Manhumirim modificava sua estrutura urbana, os bairros foram expandindo e, novos bairros, alguns deles periféricos, foram sendo criados.

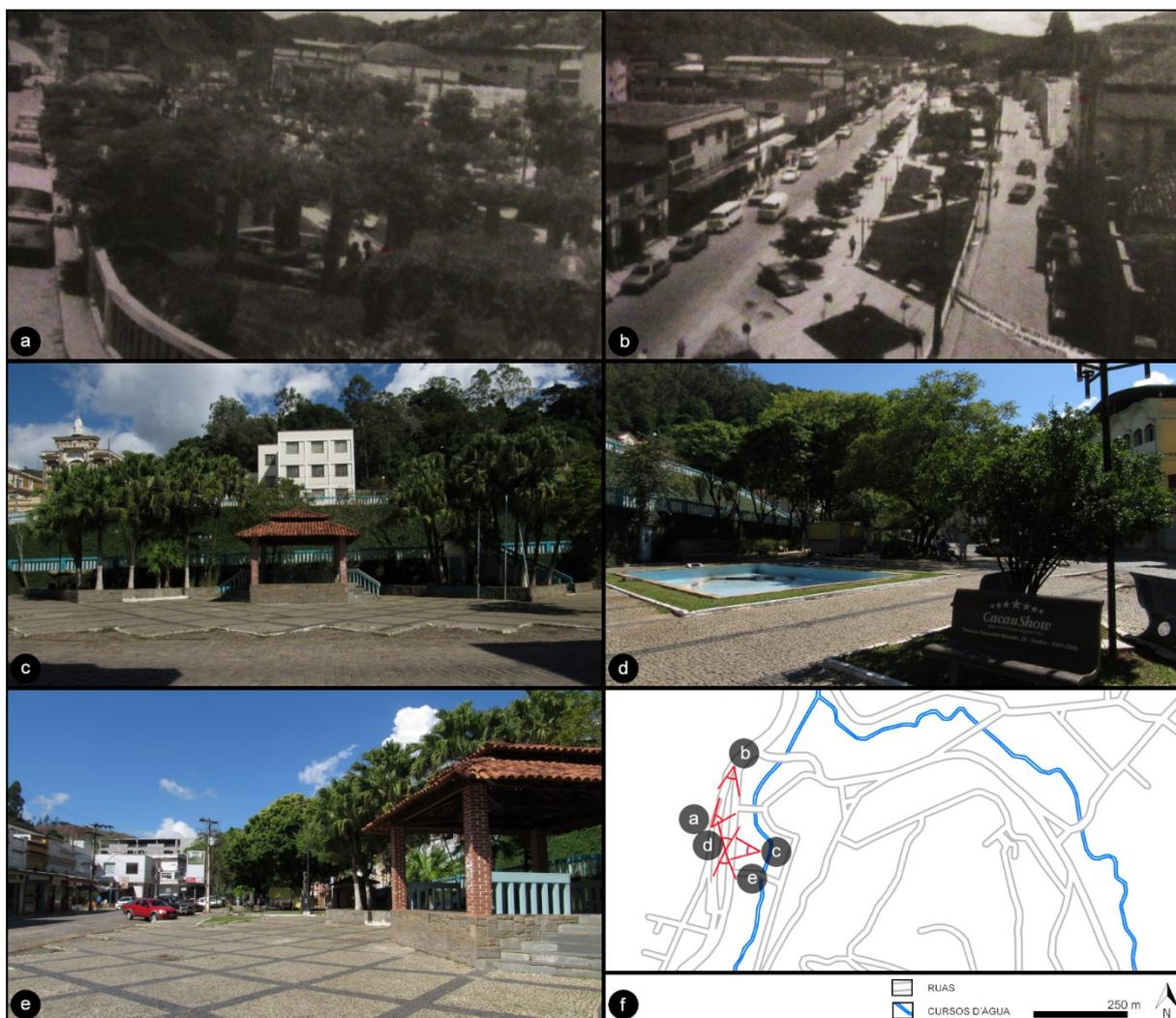


Figura 17a - Praça Padre Júlio Maria (1988). Fonte: BOTELHO, 2011, v. III, p. 61.

Figura 17b - Praça Padre Júlio Maria (1988). Fonte: BOTELHO, 2011, v. III, p. 61.

Figura 17c - Praça Padre Júlio Maria (2017). Fonte: Acervo da Autora.

Figura 17d - Praça Padre Júlio Maria (2017). Fonte: Acervo da Autora.

Figura 17e - Praça Padre Júlio Maria (2017). Fonte: Acervo da Autora.

Figura 17f - Localização da figura 17a, 17b, 17c, 17d e 17e na malha urbana. Fonte: Adaptado de Bing (2017).

A década de 1980 foi marcada por novos eixos de expansão comercial no município. Destacam-se as avenidas Agenor Carlos Werner (figura 18) – como um prolongamento da principal avenida da cidade, Raul Soares –, Teófilo Tostes (figura 19) – principalmente após a construção do Fórum, em meados da década de 1950, e a recente ocupação do Morro da Mangueira, além de ser via de acesso à principal via de saída da cidade – e JK (figura 20) – avenida que cresceu por ser via de acesso à rodovia que liga Manhumirim à BR-262 e por estar próxima aos bairros periféricos de

ocupação, em especial, dos boias-frias que trabalhavam nas lavouras de café. Este fato pôde ser comprovado na década seguinte em que, segundo estudos da Prefeitura, apontava para o aumento da população urbana, enquanto a população rural diminuía. Com isso, a população do município permanecia estável. Podemos concluir que este é o fenômeno da “involução urbana” que Milton Santos (1993) destacava sobre as cidades locais, descrito no primeiro capítulo deste estudo, onde as cidades no campo passam a ser cidades do campo.

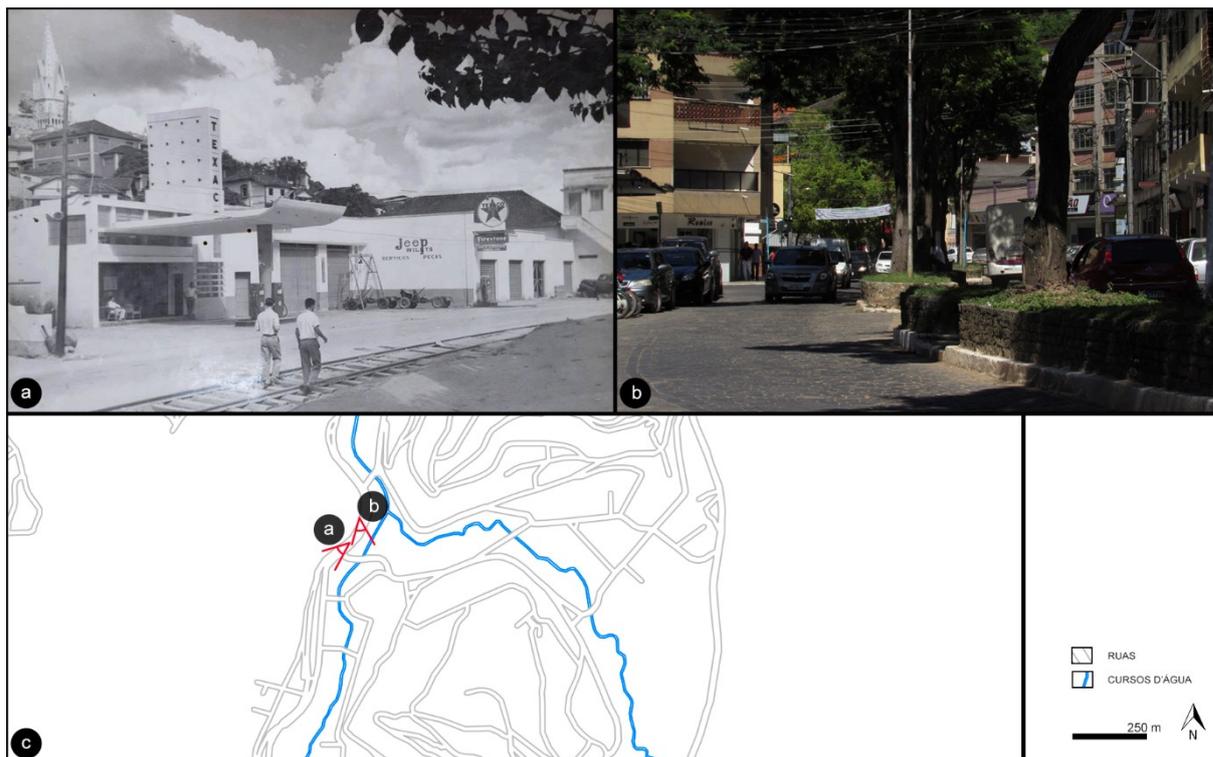


Figura 18a - Avenida Agenor Carlos Werner. Fonte: Fotografia disponibilizada por Marcio Bitencourt.

Figura 18b - Avenida Agenor Carlos Werner (2017). Fonte: Acervo da Autora.

Figura 18c - Localização da figura 18a e 18b na malha urbana. Fonte: Adaptado de Bing (2017).

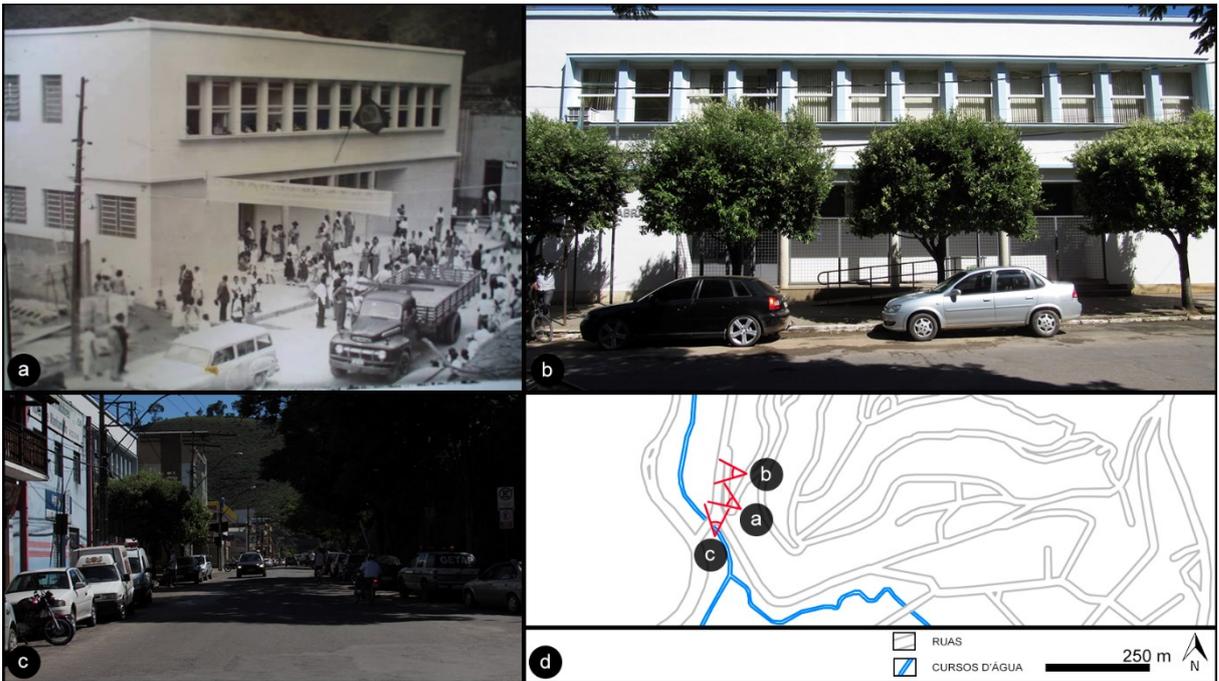


Figura 19a - Fórum na Avenida Teófilo Tostes. Fonte: Fotografia disponibilizada por Marcio Bitencourt.

Figura 19b - Fórum na Avenida Teófilo Tostes (2017). Fonte: Acervo da Autora.

Figura 19c - Avenida Teófilo Tostes (2017). Fonte: Acervo da Autora.

Figura 19d - Localização da figura 19a, 19b e 19c na malha urbana. Fonte: Adaptado de Bing (2017).

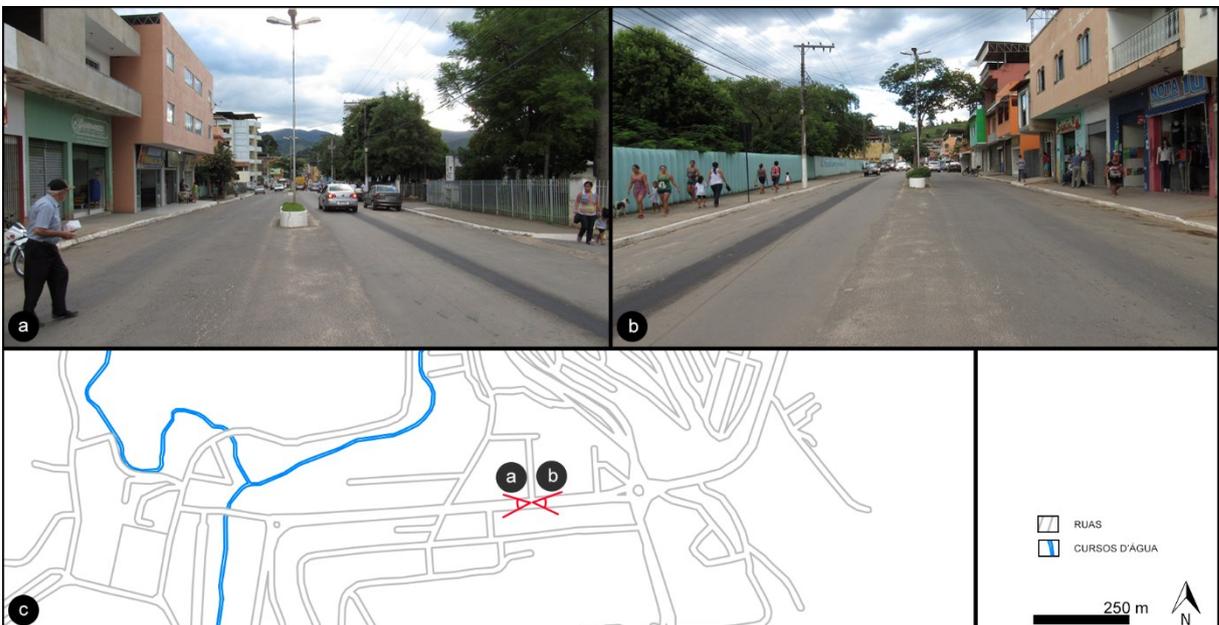


Figura 20a - Avenida JK (2017). Fonte: Acervo da Autora.

Figura 20b - Avenida JK (2017). Fonte: Acervo da Autora.

Figura 20c - Localização da figura 20a e 20b na malha urbana. Fonte: Adaptado de Bing (2017).

Pode-se destacar que a agropecuária, principalmente o cultivo do café, é o setor mais importante da economia de Manhumirim, de acordo com os Censos Agropecuários de 1970 e 1980.

No começo da década de 1990, o projeto do prefeito Nico Franco colocou em prática a criação da Travessa 16 de Março, popularmente conhecida como Calçadão de Manhumirim (figura 21), onde vislumbrava uma área de lazer, cercada por barzinhos para movimentar os principais eventos da cidade, como o Carnaval.



Figura 21a - Calçadão de Manhumirim (2017). Fonte: Acervo da Autora.

Figura 21b - Calçadão de Manhumirim (2017). Fonte: Acervo da Autora.

Figura 21c - Localização da figura 21a e 21b na malha urbana. Fonte: Adaptado de Bing (2017).

O fim da década de 1990 foi marcado pela construção do novo contorno rodoviário, aspiração de muitos políticos da cidade que se concretizou com o prefeito Erval Mendes. O principal objetivo do projeto foi desviar as frotas de caminhões que cruzavam a cidade de norte a sul, ocasionando em diversos problemas de infraestrutura nas vias. Além disso, o contorno proporcionou a interligação de bairros e a criação de áreas para possível expansão industrial da cidade e a chegada de importantes armazéns de café, que fazem a economia local circular.

Outro objetivo importante foi alcançado neste período, a instituição do Parque Ecológico Municipal Sagui da Serra, junto da ONG Força Verde. A Unidade de

Conservação do parque se localiza próximo à nascente do Córrego da Caatinga e possui 306 hectares de mata atlântica.

2.2 Características socioespaciais

O estabelecimento do povoado e o desenvolvimento e expansão da cidade de Manhumirim se deram a partir das grandes dificuldades proporcionadas por sua localização geográfica e sua topografia acidentada, em vale estreito e encaixado. Nota-se, portanto, significativa influência do meio físico – montanhas e rios, em especial – no processo de urbanização da cidade (ALBUQUERQUE, 1997, p.35). Portanto, em consequência da situação geográfica, a cidade manifesta limitações quanto a implantação de certos equipamentos junto à malha urbana, condicionando a maneira como o município se desenvolve economicamente.

A partir da apreensão das camadas históricas de Manhumirim – fenômeno denominado palimpsesto (COSTA e NETTO, 2015, p.32), descrito no primeiro capítulo –, é possível observar como se deu a evolução urbana da cidade (figura 22). Desde os primeiros núcleos nas proximidades do Córrego Pirapetinga, passando às margens do rio Jequitibá, expandindo as áreas urbanas para os bairros até alcançar as vias do contorno rodoviário. Neste contexto, a cidade se expande, principalmente no sentido norte-sul, passa a ocupar as encostas íngremes próximas ao centro, e, recentemente, incorpora em sua malha urbana os novos empreendimentos imobiliários que vêm surgindo na cidade em forma de loteamentos – muitas vezes irregulares – e casas construídas a partir de financiamentos do Minha Casa Minha Vida, pela Caixa Econômica Federal. Villaça (2001) afirma que:

As vias regionais de transportes constituem o mais poderoso elemento na atração da expansão urbana (...). Outro elemento que mais influencia a expansão urbana – agora no sentido de obstruí-la, e portanto adensar o tecido urbano – são os obstáculos naturais, tais como serras, zonas de proteção de recursos naturais. Cidades em vales tendem a crescer mais no sentido do vale do que transversalmente a ele. (VILLAÇA, 2001, p.85)

A expansão urbana e a forma como a cidade foi sendo ocupada estão inter-relacionadas. Uma vez que o desenvolvimento da economia local é considerado

aspecto relevante, pode-se observar que a ocupação dos vales se consolidou num padrão médio e alto, de expressiva densidade demográfica. Este fato pode ser explicado pela proximidade ao setor de serviços e, conseqüentemente, a facilidade no acesso a esses serviços, concentrados ao longo do Rio Jequitibá. Villaça (2001), corroborando com os estudos de Milton Santos, reafirma o papel que a localização do solo apresenta no espaço urbano. Portanto, o que caracteriza a ocupação das áreas periféricas da cidade é a incapacidade de consumir. Nas regiões de encostas e áreas periféricas – ao norte, nas saídas para Vitória e Belo Horizonte, ao sul, nos bairros Santa Rita e Divineia – o valor do solo urbano é menor e os serviços de infraestrutura são insatisfatórios. Assim, pode-se concluir que: da cidade global à cidade local – como é o caso de Manhumirim – a localização do solo determina a forma como se dá a ocupação; Manhumirim desenvolveu-se a partir de um centro principal – Pça. Pe. Júlio Maria e Av. Raul Soares – da mesma forma como qualquer outra cidade se expandiu, como pode ser percebido na figura 23. Ademais, na tabela 1, foi possível traçar uma comparação da evolução urbana nos aspectos socioeconômicos, urbanísticos e na constituição dos espaços livres de Manhumirim, dos núcleos iniciais à contemporaneidade.

A consequência desta ocupação, na prática, mostra que o valor do solo urbano varia, atingindo seu máximo no centro principal – áreas próximas às praças Padre Júlio Maria e Getúlio Vargas – até chegar a um mínimo nas áreas mais periféricas (REZENDE, 1983). A particularidade que pode ser destacada na cidade de Manhumirim é a forma como se dá a ocupação nos leitos do rio e córregos. A cidade volta-se às costas para os cursos d'água. Neste sentido, do ponto de vista paisagístico, em diversos momentos, o rio Jequitibá, em especial, aparece escondido e ao mesmo tempo pode ser claramente caracterizado como uma linha de força da paisagem, como apontam Carneiro e Silva (2012).

Nota-se, assim, que a ocupação de Manhumirim pode ser compreendida como consequência da análise histórica da paisagem, por conseguinte, dos ecossistemas naturais que a compõem – rio, córregos, montanhas e vegetação que ainda resiste. Daí surgem as unidades de paisagem destacadas por Carneiro e Silva (2012) que contém espaços edificados e espaços livres. Com isso, a história da paisagem possibilita a interpretação do processo de formação da paisagem urbana contemporânea. Carneiro e Silva (2012) afirmam que:

A interpretação da paisagem pela análise da ocupação urbana, partindo dos ecossistemas naturais, identificou uma maior ou menor permanência de elementos naturais combinados com os elementos construídos, constituindo as unidades de paisagem de hoje, portanto, partes de um sistema. (CARNEIRO; SILVA, 2012, p. 127-128)

Nesse momento, é concebível inter-relacionar a análise dos espaços livres públicos de Manhumirim com o estudo de sua paisagem urbana. Para isso, identificar os elementos que compõe este espaço é uma ferramenta que facilita a compreensão de como a paisagem urbana de Manhumirim se apresenta. Atentando tanto para a estrutura da malha urbana como para os elementos da paisagem que permitem uma identidade.

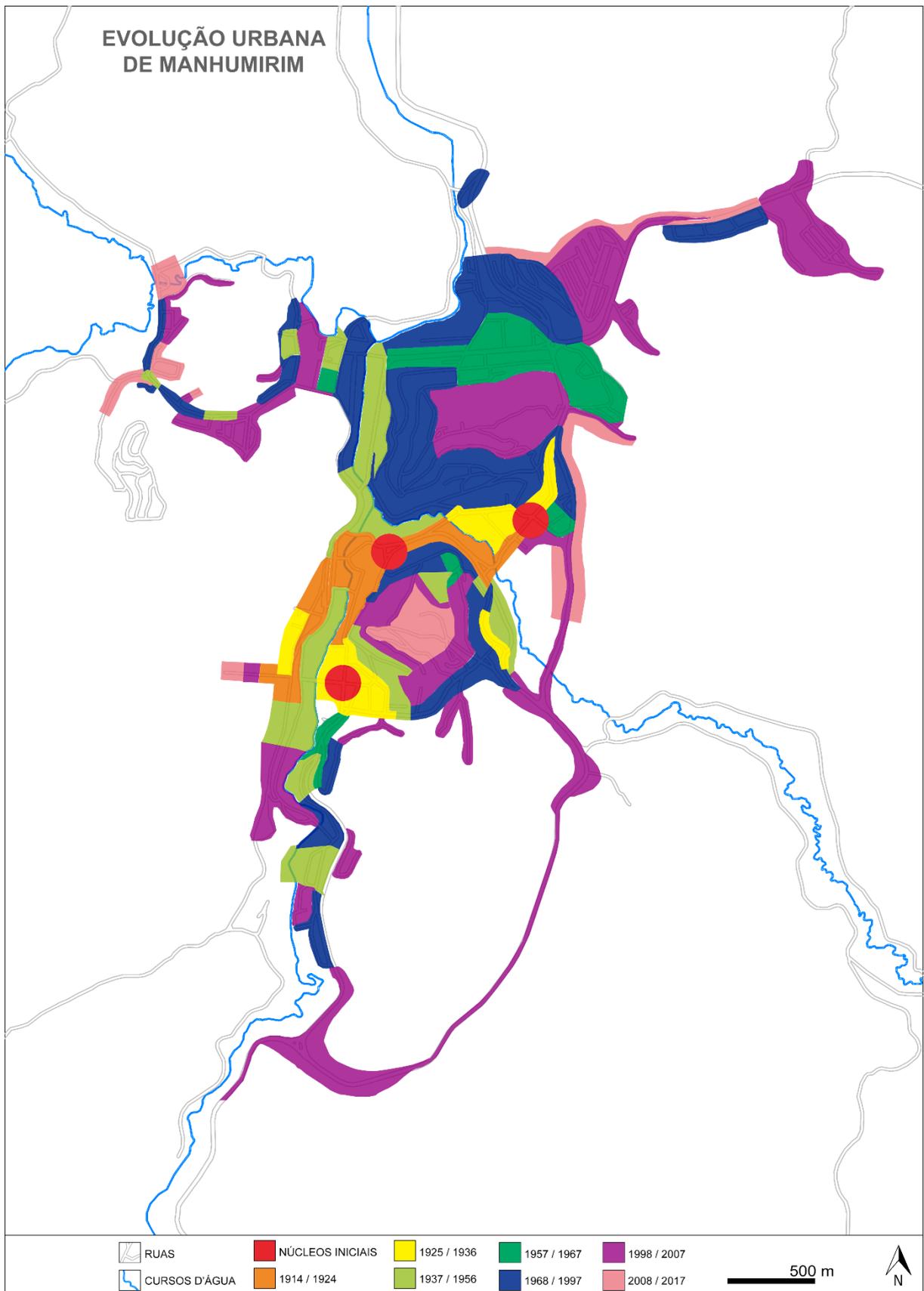


Figura 22 - Evolução urbana da cidade de Manhumirim. Fonte: Adaptado de Bing (2014) e Albuquerque (1997).

ASPECTOS MOMENTOS HISTÓRICOS	SOCIOECONÔMICOS	URBANÍSTICOS	ESPAÇOS LIVRES
NÚCLEOS INICIAIS (1865 em diante)	Formação do povoado do Pirapetinga; Chegada dos imigrantes e o começo da ascensão do cultivo do café; Distrito de paz em 1877; Freguesia em 1881.	Ocupações próxima à capela; Formação do povoado de origem portuguesa; Proximidade ao Córrego Pirapetinga. Primeiros bairros.	Praça Central na descida da capela dedicada ao Bom Jesus; Primeira rua, João Pinheiro hoje Elias Mussi
1914	Consolidação da economia cafeeira; Chegada da Estrada de Ferro Leopoldina Railway; Comércio começa a ganhar destaque.	Drenagem das áreas próximas ao rio Jequitibá, facilitando a inserção da estrada de ferro; Altera-se a centralidade, em função da estrada de ferro, para a Praça da Estação.	Praça da Estação, hoje Praça Padre Júlio Maria; Ruas começam a receber calçamento.
1924	Emancipação de Manhumirim em 16 de março de 1924; Chegada do Padre Júlio Maria em 1928.	Área central começa a se adensar; Principais obras de Padre Julio Maria conferem identidade à paisagem urbana de Manhumirim.	Igreja do Roque ao redor da Praça do Roque. Igreja Matriz do Bom Jesus, primeira igreja em concreto armado da América Latina, abrindo-se à um espaço livre.
1936	Cidade-dinamo da Zona da Mata; Revolução de 1930 acirrando as disputas políticas e religiosas; Aumento do comércio do café.	Primeira vez que volta-se o olhar para o "embelezamento da cidade e bem-estar do povo" (Botelho, 2011, v.II, p.133)	Praça Central é reformada e passa a ser chamada de Praça Arthur Bernardes.
1956	A área central se consolida com o comércio; A economia local permanece constante; Em 1953 Alto Jequitibá é emancipada.	Em 1952, tem-se a primeira legislação urbanística que determinava o perímetro de expansão urbana; Em 1956, é elaborada a primeira Planta Cadastral e Topográfica p/ serviço de água.	Praça Arthur Bernardes é mais uma vez modificada e agora é chamada de Praça Getúlio Vargas.
1967	Declínio da estrada de ferro devido à campanha rodoviária nacional; Manhumirim se destaca no campo da educação e do setor de serviços.	Primeiros bairros periféricos surgem, destaque para a ocupação de boias-frias nessas regiões; Consolidação do centro urbano.	Pequenos espaços livres surgem nos bairros da cidade.
1997	Década de 1970 marca o fim da estrada de ferro na cidade; Em 1992, Durandé é emancipada.	Compra da área da estrada de ferro por parte da Prefeitura Municipal, modificando a estrutura urbana central; Eixo de expansão da cidade se consolida no sentido norte-sul a partir das avenidas.	Praça da Estação dá lugar à Praça Padre Júlio Maria; Surge a Travessa 16 de março, conhecida como "calçadão";
2007	A cidade vê sua economia crescer e sua população aumentar; Melhorias na saúde e educação marcam este período.	Começo dos anos 2000, é realizada a construção do Contorno; Consolidação e adensamento dos bairros; Em 2006, o Plano Diretor do Município de Manhumirim é elaborado.	Valorização do Mirante do Cruzeiro como marco na paisagem urbana.
2017	Aumento do poder aquisitivo da população; Maior procura por projetos arquitetônicos.	Em 2010, o perímetro urbano é alterado; Boom de empreendimentos imobiliários como novos loteamentos distantes da estrutura urbana consolidada e imóveis financiados pelo Minha Casa Minha Vida.	Reformas nas Praças Centrais.

Tabela 1 - Quadro demonstrativo da evolução urbana de Manhumirim. Fonte: Elaborado pela autora.

A figura 23, adaptado de Villaça (2001), possibilita realizar análise comparativa entre Manhumirim e algumas das metrópoles brasileiras, onde é evidente o papel que o centro urbano principal possui no espaço urbano destas cidades. Nota-se que, em todos os exemplos, à áreas residenciais das camadas de mais alta renda diretamente relacionada ao centro urbano. Nos casos específicos de São Paulo e Belo Horizonte é possível perceber uma particularidade presente na cidade de Manhumirim, salvo as proporções – as estradas de ferro com significativa proximidade aos cursos d'água e aos centros urbanos principais. Portanto, essa singularidade é representativa da maneira como as transformações urbanas são expressas na cidade.

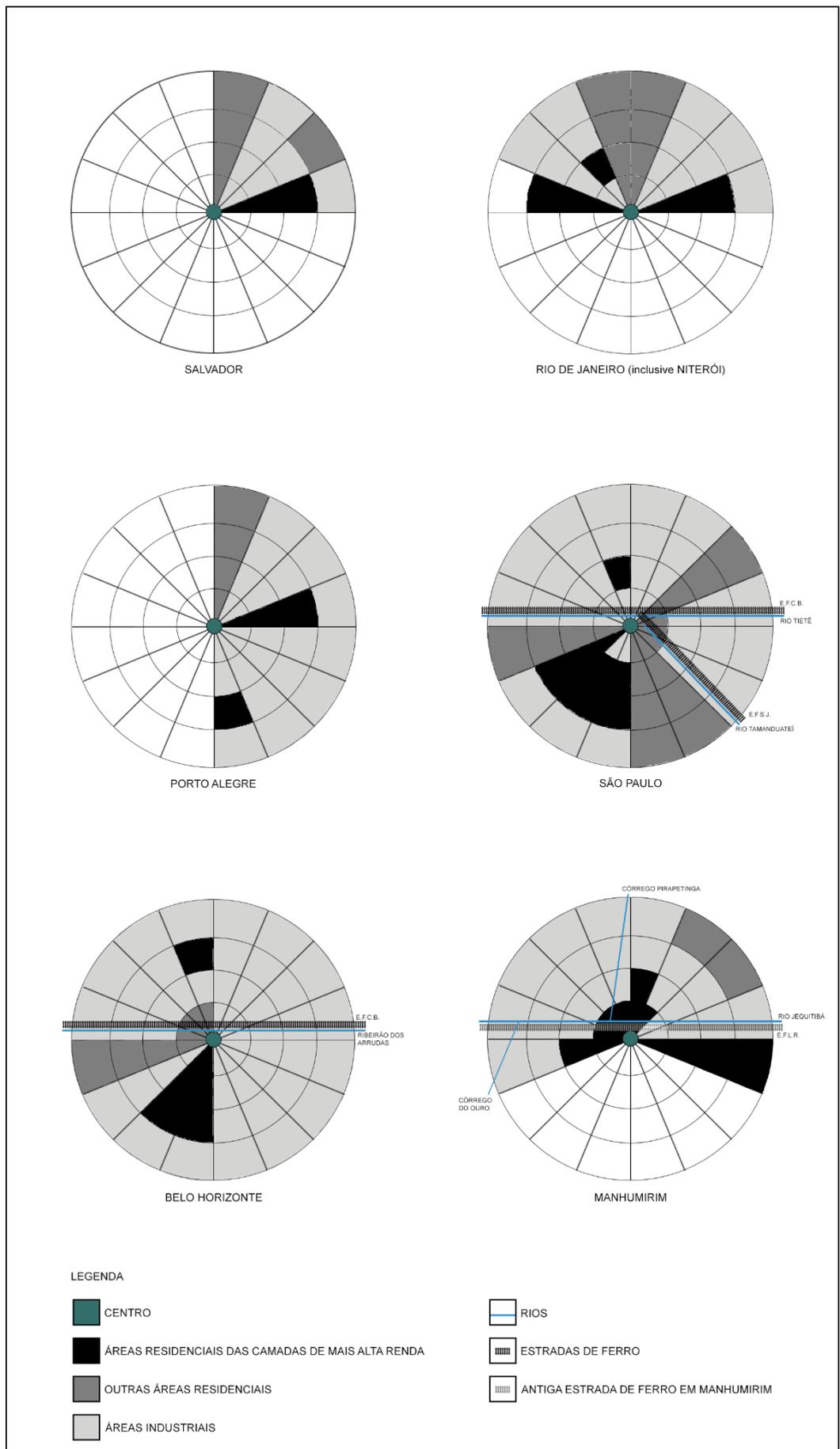


Figura 23 - Estruturas espaciais de algumas áreas metropolitanas e da cidade de Manhumirim segundo o modelo de Hoyt. Fonte: Adaptado de Villaça (2001).

Na figura 24, é visualmente possível a compreensão da cidade a partir dos cinco elementos – vias, limites, bairros, pontos nodais e marcos – propostos por Lynch (1960). Nela é possível perceber como as vias se articulam com a área central da cidade. O relevo pode ser percebido como limite na paisagem urbana. Os bairros podem ser facilmente reconhecidos. Os pontos nodais destacam às mudanças de direcionamento da percepção do usuário. Por último, os marcos da paisagem urbana em sua maioria são pontos elevados na topografia, com exceção para as praças centrais e o caminho das águas. Caracterizar o caminho do rio Jequitibá e dos córregos do Ouro e Pirapetinga como marcos da paisagem urbana de Manhumirim, reforçam as linhas de força da paisagem que direcionam a expansão urbana. Segundo o autor, a percepção destes elementos proporciona a análise da legibilidade – facilidade de algo ser reconhecido – e imageabilidade – qualidade física que evoca alguma imagem no observador – a partir do reconhecimento de sua identidade, estrutura e significado.

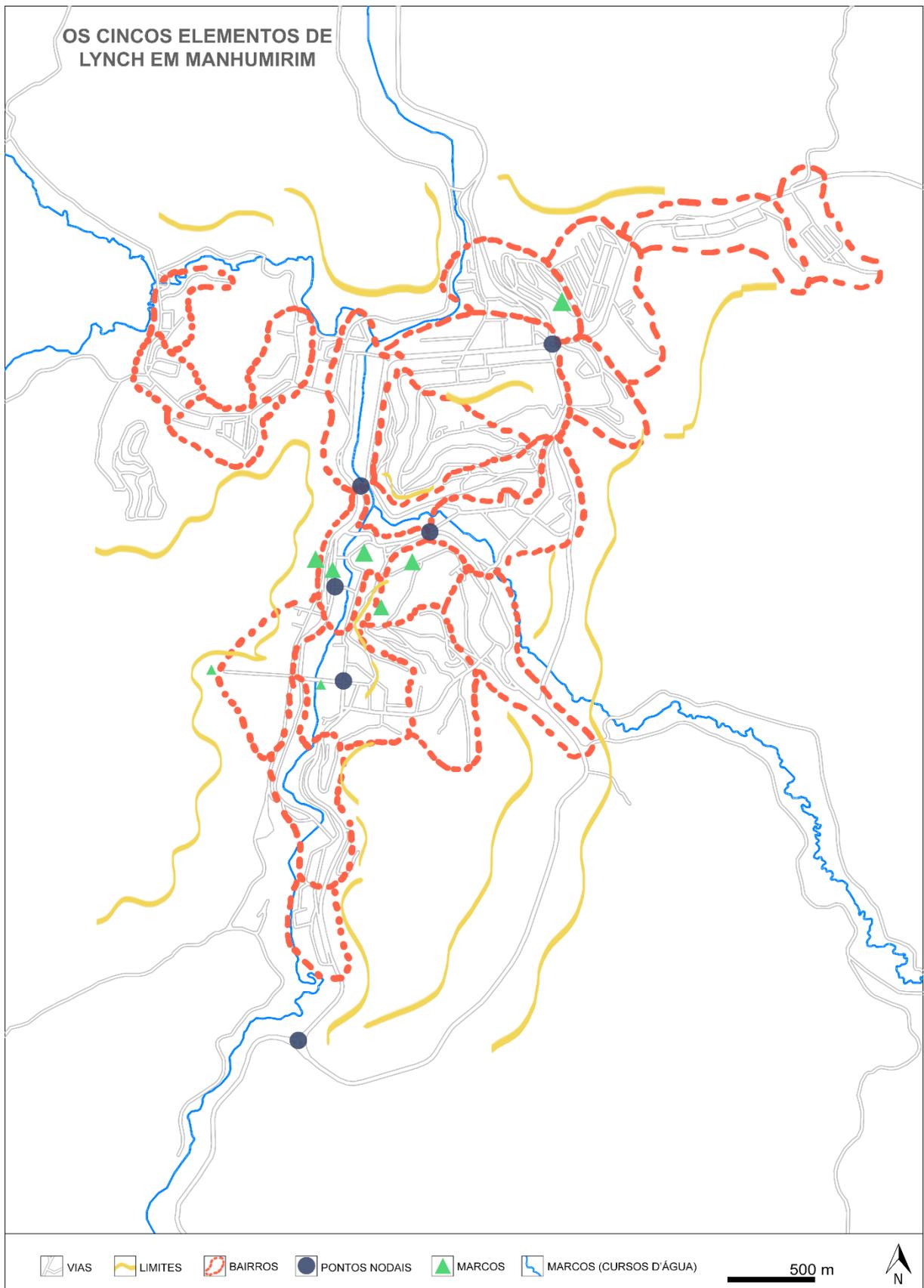


Figura 24 - Manhumirim e a imagem da cidade. Fonte: Adaptado de Bing (2017) e Lynch (1960).

A análise dos elementos propostos por Lynch (1960) reforça o conceito de linhas de força da paisagem (figura 25) afirmado por Carneiro e Silva (2012), como parte de um

todo que, de forma continuada, remetem à paisagem de origem. Faz-se reconhecida então a interpretação destas linhas de força da paisagem de Manhumirim, uma vez que confirma padrões presentes na malha urbana e seus traçados estruturantes. O que resulta dessa análise na cidade de Manhumirim é o direcionamento destas linhas de força acompanhando o rio Jequitibá e os córregos do Ouro e Pirapetinga e evidenciando espaços livres públicos da cidade, em especial, para as praças, não só da área central, mas também dos bairros, podendo ser percebidas como elementos estruturantes da malha urbana local.

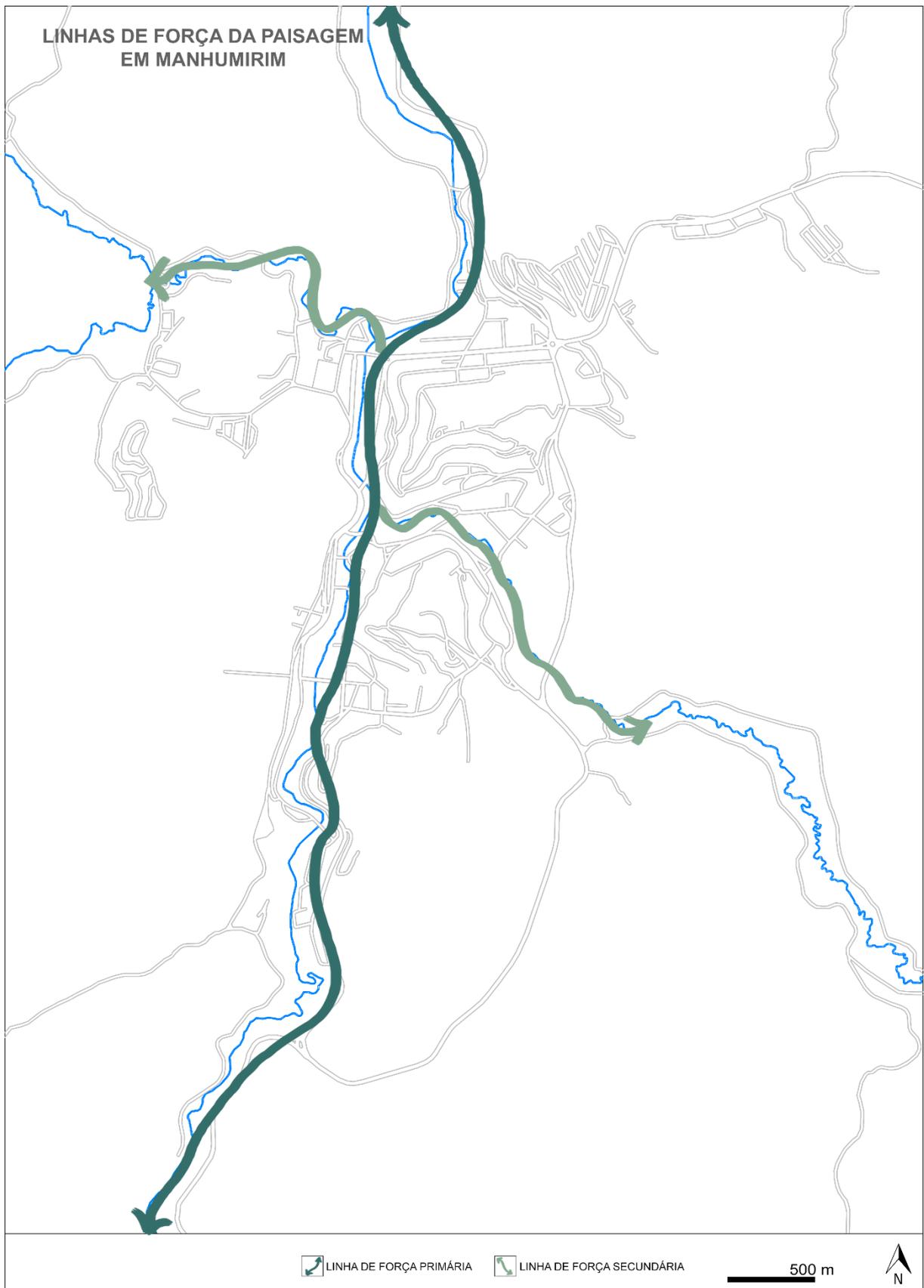


Figura 25 - Linhas de força da paisagem de Manhúmirim. Fonte: Adaptado de Bing (2017).

No momento em que se dá o estudo da paisagem carregado de valores culturais, destaca-se os bens tomados de caráter simbólico e religioso, principalmente sob a

influência de Padre Júlio Maria e que têm uma forte relação entre si quando analisados pelo seu caráter de componentes da paisagem urbana, como é o caso do Seminário e Ginásio Pio XI, coroados pela torre da Igreja Matriz em relação ao Colégio Santa Teresinha. Localizados praticamente um em frente ao outro, têm a sua frente o coração da cidade, o centro principal – caracterizado pela intensidade das relações sociais – e, às suas costas, a suntuosidade da topografia elevada, de um lado coberta pela vegetação e, do outro, composta pelo Mirante do Cruzeiro (figuras 26 e 27).

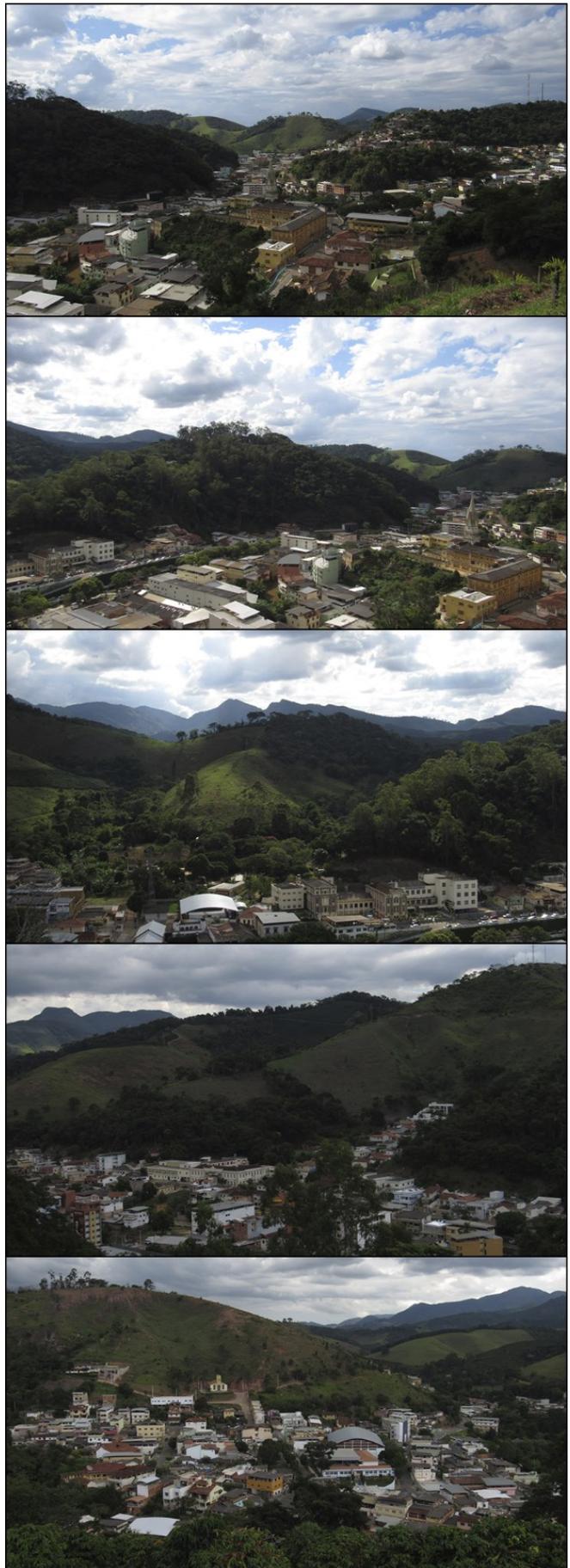


Figura 26 - Sequência de fotos tiradas do Mirante do Cruzeiro, evidenciando a ocupação que se deu no vale. Fonte: Acervo da autora.



Figura 27 - Sequência de fotos tiradas do Colégio Santa Teresinha, evidenciando a ocupação que se deu entre as montanhas. Fonte: Acervo da autora.

Como consequência destas análises, é possível compreender o estudo da paisagem de Manhumirim como ferramenta que permite refletir sobre as possibilidades para sua conservação. Conservação que busca correlacionar esta paisagem urbana consolidada e a emergência de espaços públicos presentes, afim de intensificar a integração do meio ambiente como história da cidade e, principalmente, a identificação social da população manhumiriense para com esta paisagem. Carneiro e Silva (2012, p.130), quando discorrem sobre o estudo da paisagem do Recife e a possibilidade de conservação desta, afirmam que *“se inicia um processo de construção de uma consciência paisagística que leve a uma demanda social do direito à paisagem”*. Sendo este entendimento compreendido como necessário e global, e aqui oportuno a uma adequada conservação da paisagem manhumiriense.

2.3 Espaços livres públicos e a legislação urbanística

Através das análises da paisagem até o momento desenvolvidas, foi possível a percepção de que os espaços públicos são elementos fundamentais que à constituem e que a consciência paisagística é resultado de um direito que é fruto de uma demanda da sociedade. Para isso, faz-se necessário a leitura de que os espaços livres públicos (figura 27) são assim caracterizados pelo fato de estarem condicionados como “públicos”. Daí tem-se a dimensão política da palavra “público” à qual a paisagem urbana admite e se relaciona. É a municipalidade que tem o poder de criar e, uma vez criados, manter estes espaços para utilização da população.

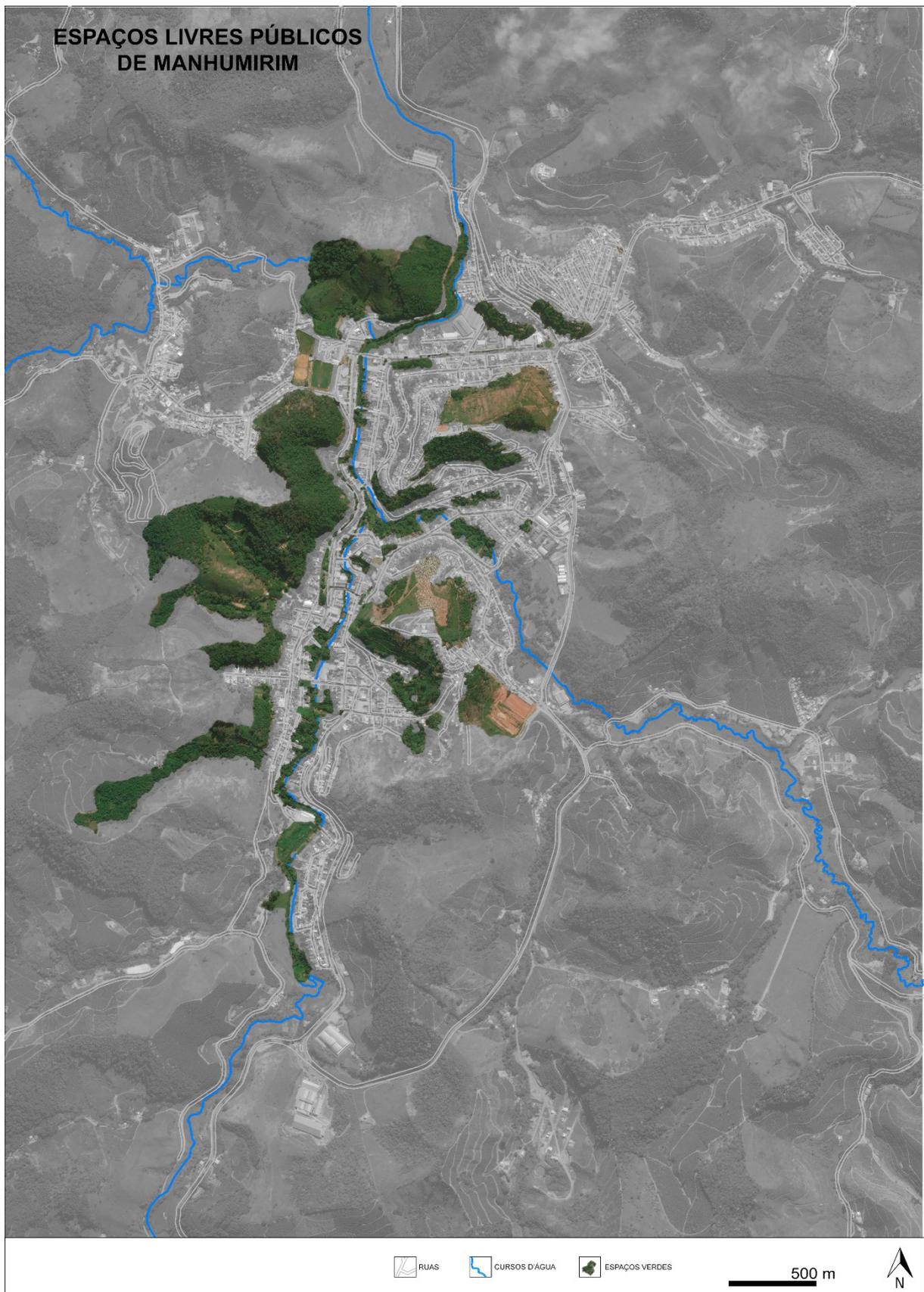


Figura 28 - Espaços livres públicos de Manhumirim. Fonte: Adaptado de Bing (2017).

A necessidade de referenciar as características históricas e simbólicas da paisagem urbana por meio da identificação das unidades de paisagem, principalmente dos

espaços públicos é algo que tange à memória da cidade, reforçando tal consciência paisagística.

Há, portanto, a necessidade de se elaborar uma política do planejamento territorial de Manhumirim que se volte para a conservação da paisagem, utilizando de instrumentos de ordenação do território a partir de normas, diretrizes e recomendações. Dessa forma, encontra-se um meio de contribuir com a preservação da paisagem urbana, premissa básica para conservação e manutenção da identidade.

Em 2006, o Governo do Estado de Minas Gerais estabeleceu um prazo para que as cidades com mais de 20 mil habitantes apresentassem o Plano Diretor Participativo Municipal. Neste sentido, a administração pública de Manhumirim na época, visando cumprir o que havia sido estabelecido pela esfera estadual, elaborou seu Plano Diretor.

Contudo, deve-se ressaltar que a obrigatoriedade de se elaborar um plano diretor municipal não garante sua eficácia. Este instrumento busca garantir o acesso à cidade e regular da expansão urbana, deve ser participativo. Ou seja, para que se possa implementá-lo, durante todo o processo, desde a concepção do plano à sua aprovação e, posteriormente, aplicabilidade, é fundamental que haja participação dos diversos setores da sociedade civil, desde profissionais de diversas áreas, como arquitetos e urbanistas, assistentes sociais, especialistas do direito; representantes de associações de bairro; até os mais variados movimentos sociais.

A busca de um novo cenário condizente com a eficiência da gestão das cidades preconiza o direito à cidade e a moradia digna como fatores essenciais da democracia, proposta pelos Planos Diretores instrumentalizados a partir do Estatuto da Cidade (2001), como forma de política urbana participativa e de controle social. Na prática, o que se vê é uma resistência por parte das municipalidades em aderir e utilizar do Plano Diretor como instrumento de garantia do acesso à cidade e regulador da expansão urbana.

O que se observa, não apenas no texto do Plano Diretor Participativo do Município de Manhumirim, mas de forma abrangente, é seu caráter generalista. É comum que planos diretores se apresentem como um texto que apenas faz referência as diretrizes e instrumentos propostos pelo Estatuto da Cidade, principalmente em cidades menores, muitas vezes por falta de acesso à essas informações. Com isso, sua

aplicação se torna inviável, uma vez que, grande parte das informações contidas não estão inseridas no contexto local.

Em contraponto à essa realidade da cidade de Manhumirim, o que se espera de um Plano Diretor Participativo é que, por meio da delimitação de um zoneamento definido, estabeleçam-se diretrizes que estejam compatíveis à realidade da cidade como um todo. Diretrizes estas que levem em consideração as partes que compõem o todo. Não se esquecendo da importância que a participação popular assume neste processo de regulação urbana e do direito à cidade.

3. Estudos de Caso

Este capítulo tem por objetivo a busca pela compreensão da morfologia dos espaços livres públicos, bem como dar visibilidade de sua relação com a paisagem urbana, através de exemplos práticos da realidade brasileira. Este contexto nacional, em especial os estudos de caso que serão apresentados, versado da diversidade existente da vida urbana, permite que sejam traçados pontos convergentes e semelhantes, analisados a partir de analogias e que se esforçam em estabelecer articulações entre si.

Em vista disso, as diversas escalas aqui tratadas não se tornam um impedimento, uma vez que visam acrescentar o estudo dos espaços públicos de centros locais, como é o caso de Manhumirim. Com isso, o primeiro estudo de caso apresenta a compreensão das linhas de força da paisagem analisadas por Rosal (2008), na cidade do Recife e sua influência nas áreas metropolitanas. Já o segundo estudo de caso traz uma escala mais próxima à realidade de Manhumirim por se tratar de uma cidade média mineira Araguari explorada por Oliveira (2016). Este último estabelece uma relação entre os diferentes tipos de espaços públicos com as Unidades de Paisagem propostas pelo autor.

3.1. Os espaços livres públicos centrais do Recife

Rosal (2008), em sua tese de mestrado em Urbanismo na PUC-Campinas aborda as formas de estruturação urbana a partir dos espaços livres públicos, em especial os centrais, na cidade do Recife, Pernambuco. O autor parte da análise das linhas de força que atuam sobre a cidade do Recife. A partir disso ressalta a importância da região central e como ela influencia as áreas metropolitanas. Para reforçar seu estudo, apresenta espaços livres públicos nesta região de modo a compreender como estes afetam a vida urbana da cidade como um todo.

A análise das linhas de força da paisagem do Recife, com base nos estudos de Sá Carneiro e Mesquita (2000) demonstrados na figura abaixo, compreende as seis RPAs (Regiões Político-Administrativas). A RPA-1, em especial, abrange a centralidade do

Recife, local que é passível de transformações na dinâmica atual. Com destaque para o elemento característico do Recife, o elemento aquático, identificado a partir do mar e dos rios – neste caso o Rio Capibaribe – que são constituintes da identidade paisagística e agem na malha urbana como elementos estruturantes da cidade.

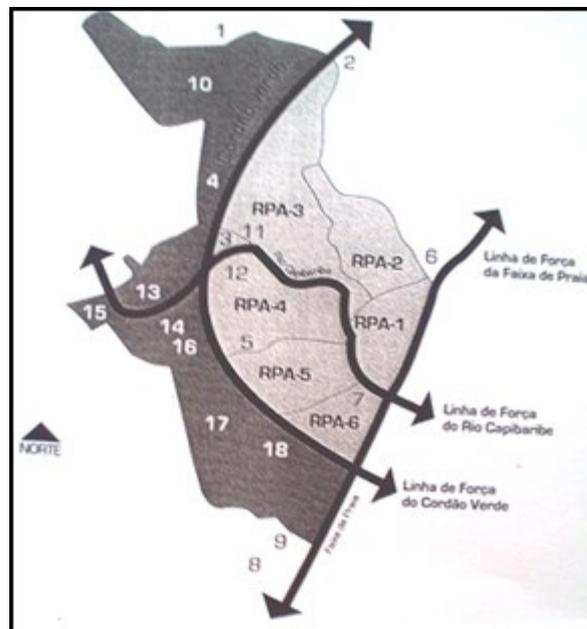


Figura 29 – Linhas de força da paisagem. Fonte: Sá Carneiro e Mesquita (2000).

É possível perceber ainda que a RPA-1, que constitui o centro tradicional do Recife, é caracterizada por usos específicos que se utilizam de grande parte da área urbana da região afim de servir às atividades portuária e ferroviária que ali ocorrem. Com isso, uma vez que se pretende a modificação dos usos desta área, deve-se esperar que as dinâmicas locais sejam conseqüentemente alteradas.

Neste momento, Rosal (2008) aponta para a necessidade de se compreender o processo de evolução urbana do Recife que tem suas origens nas principais vias do Bairro do Recife. O autor aponta para a relevância destas vias uma vez que são consideradas eixos de expansão, adensamento e desenvolvimento. Portanto, são elas que irão se conectar com as áreas metropolitanas tecendo a rede urbana complexa e diversificada que a cidade do Recife compõe.

Em vista disso, estes eixos que direcionam a expansão urbana, permitem um fluxo heterogêneo socioeconômico na região. Este fluxo é reforçado quando estas linhas de força se encontram em espaços livres públicos (figura 29). Por este motivo, Rosal (2008) acredita que a análise destes espaços livres permite apreender a forma como a estrutura urbana central dialoga com as áreas metropolitanas. O autor aponta ainda para três

espaços livres públicos centrais (figura 30) que proporcionam a ocorrência destas dinâmicas, são eles: Praça Rio Branco, Parque 13 de Maio e Praça do Derby.



Figura 30 - Espaços livres do Recife na RPA-1. Fonte: Rosal (2008).



Figura 31 - 01) Praça Rio Branco; 02) Parque 13 de Maio; 03) Praça do Derby. Fonte: Rosal (2008).

Praça Rio Branco

Localizada no Bairro do Recife, a Praça Rio Branco é popularmente conhecida como Praça do Marco Zero possui importância histórica e cultural – espaço cívico desde o século XVI – devido ao fato de que a cidade tem ali suas origens. Circundada por edifícios emblemáticos e de onde partem vias importantes da cidade, a praça carrega forte valor simbólico.



Figura 32 - Praça Rio Branco. Fonte: Rosal (2008).

Em 1999, a praça passou por intervenções que buscaram incentivar o seu caráter simbólico, resgatando características que remetem às origens de sua formação, voltadas para a realização de eventos e manifestações populares. Diferentemente do que acontecia há alguns séculos com o auge da cana de açúcar e as intensas atividades portuárias, hoje a Praça Rio Branco expressa certa estagnação, principalmente por ser considerada “núcleo” da ilha e pela característica histórica que a cerca, apesar de ser local de convergência dos eixos. Segundo Rosal (2008):

A praça obteve, com seu entorno edificado, grande importância nas dinâmicas exercidas, e com o tempo consolidou-se como um lugar de reconhecido prestígio em suas relações comerciais e socioculturais. Atentando para as apropriações públicas transcorridas na Praça Rio Branco, percebeu-se que sua influência, tanto metropolitana quanto local, está condicionada a eventos esporádicos e apresenta pouca utilização durante o transcorrer do dia. (ROSAL, 2008, p. 82)

Neste sentido, é concebível a apreensão de que a Praça Rio Branco é vista como significativo marco simbólico do Recife, apesar de seu pouco aproveitamento por parte da população devido à mudança de suas funções no decorrer da história da cidade.

Parque 13 de Maio

O Parque 13 de Maio (figura 32) abriga relevantes elementos de vegetação e aquáticos que compõem um pequeno zoológico no local. Encontra-se localizado num dos mais antigos bairros do Recife, o Bairro de Santo Amaro, próximo a região central, fomentando, portanto, sua utilização por parte da população. A presença de equipamentos públicos – cemitérios, Assembleia Legislativa, Biblioteca Pública Estadual, Faculdade de Direito – próximos ao parque atuam como facilitadores da presença – passagem e permanência – dos usuários do parque.



Figura 33 - Parque 13 de Maio. Fonte: Rosal (2008).

Praça do Derby

A Praça do Derby está localizada em ponto estratégico da cidade do Recife, local de convergência das principais linhas de força oriundas do centro do Recife (figura 33). Encontra-se em área marcada pela heterogeneidade das atividades e dos fragmentos históricos, aspectos que favorecem a dinâmica metropolitana.

A Praça do Derby (figura 34) assume importante identidade na estruturação urbana da cidade, uma vez que atua como referencial urbano para o bairro que leva o mesmo nome. Na década de 1930 passou por reforma comandada pelo paisagista Roberto Burle Marx. Seu traçado geométrico é simples, circundado por ruas paralelas e perpendiculares, cortada por uma rua e, em contraponto com a geometria retificada, internamente é caracterizada por sua forma orgânica e ganha maior destaque através da vegetação presente, o que, segundo Rosal (2008), confronta a “racionalidade” externa.

O fato de ser entrecortada por uma rua e a relação de sua geometria com as ruas que a cercam, é aspecto que facilita a percepção de como a praça se articula com a malha viária, com destaque para os transportes coletivos que movimentam o espaço e tornam o fluxo contínuo.



Figura 34 - Detalhe da Praça do Derby em vermelho e as linhas de força em amarelo. Fonte: Rosal (2008).



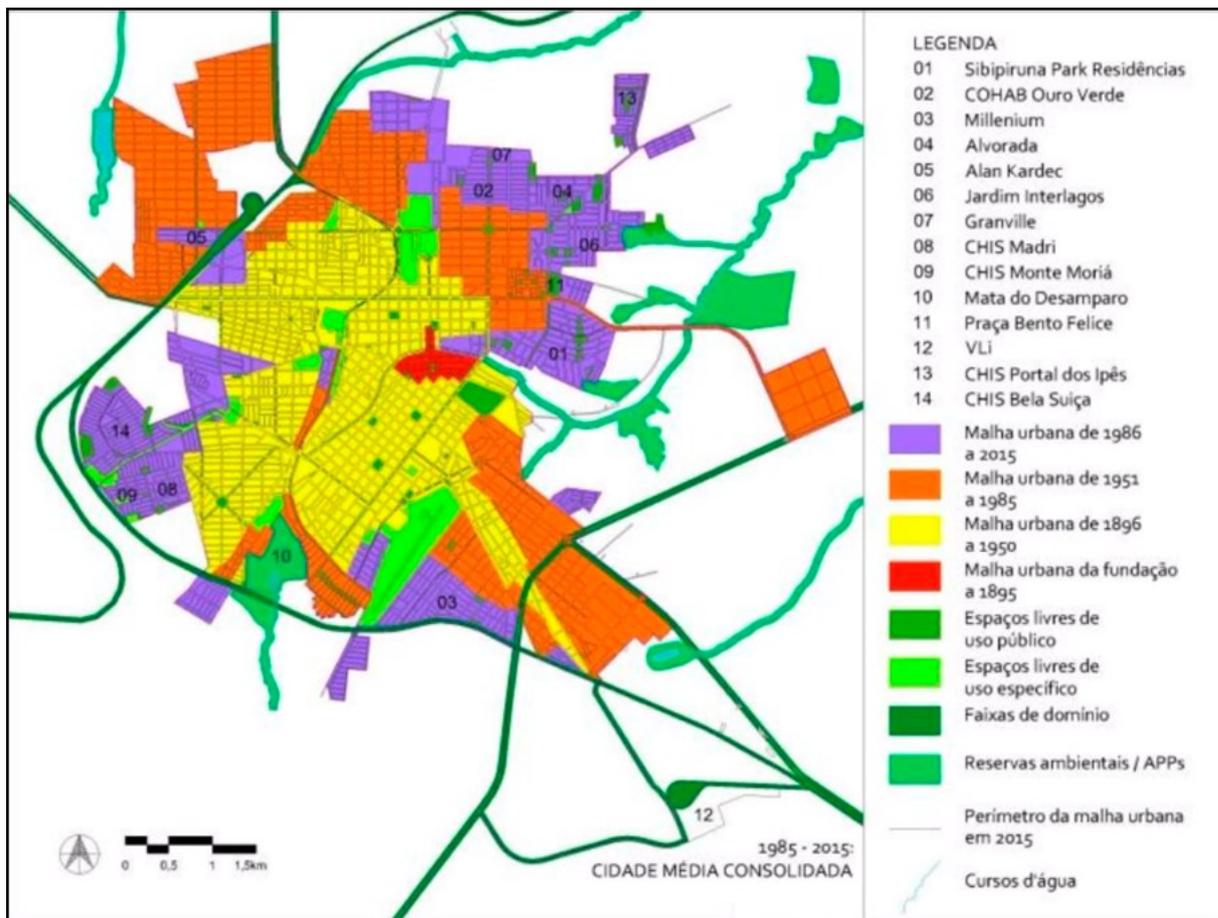
Figura 35 - Imagens da Praça do Derby. Fonte: Rosal (2008).

Por conseguinte, com base nos exemplos supracitados de espaços livres públicos centrais do Recife ressaltados por Rosal (2008), o que se pode observar é que cada um desses espaços exerce diferentes funções acerca da estrutura urbana. O autor destaca que, ao passo que há o desenvolvimento de atividades no entorno, pode haver também internamente a esses espaços e, numa escala ainda mais ampla, influenciando o sistema de fluxos viários.

Independentemente da função que cada espaço cumpre e representa na estruturação urbana, há uma clara necessidade de que as políticas públicas de planejamento urbano dialoguem com estes espaços na composição da paisagem, visto que são essenciais e considerados potencialidade do espaço urbano, uma vez que são consequências da relação sociedade-espaço (Rosal, 2008).

3.2. Os espaços livres na forma urbana de Araguari

Este estudo teve por objetivo analisar as tipologias de espaços livres presentes na malha urbana da cidade de Araguari, Minas Gerais. A dissertação de Lucas Oliveira, de 2016, apresentada em seu mestrado na FAUUSP procurou compreender o processo socioespacial da cidade média localizada no Triângulo Mineiro por meio da evolução urbana (figura 35) e dos aspectos físicos, políticos e econômicos que a determinaram.



Aspectos Períodos	Socioeconômicos	Urbanísticos	Espaços Livres
1823 – 1896	Sociedade e economia rural extensiva.	Códigos de posturas coloniais. Sem planificação rígida; ocupação aglomerada no entorno das igrejas.	Ruas estreitas, adros das igrejas Matriz e Rosário e cemitério.
1896 – 1950	Inserção da logística ferroviária promove relativa diversificação econômica.	Lei nº 271 de 1923 regulamenta as construções. Ocupação urbana predominantemente em traçado ortogonal planejado. Ocupações irregulares (Vilas Amorim e Lagoa Seca).	Pavimentação das ruas centrais com paralelepípedos. Qualificação das praças centrais; implantação dos Parques Municipal (Bosque) e de Exposições. Implantação do cemitério Bom Jesus e do Aeroporto.
1850 – 1985	Início da modernização agrícola e melhoramentos dos solos de Cerrado diversificam a produção – intensiva. Transferência da sede da EFG para Goiânia. Implantação do 1º Batalhão Ferroviário – Exército. Implantação do Distrito Industrial pela CODEMIG.	Código de Posturas Municipais de 1950. Lei federal nº 6766/1979. Novas experimentações de desenho: loteamento Brasília e CHIS Paraíso e Gutierrez. Desativação e demolição do sistema ferroviário da Mogiana e urbanização de seu espaço. Implantação do novo sistema ferroviário nas bordas urbanas. Primeiro loteamento voltado à população de média/alta renda: Sibipiruna.	Pavimentação asfáltica dos bairros pericentrais. Início da canalização do córrego Brejo Alegre e construção da Av. Teodolino. Modernização das praças centrais, do Bosque JK e do Parque de Exposições.
1985 – 2015	Crescimento do setor de serviços e agroindústria. Implantação do terminal integrador VLI.	Plano Diretor de 1994. Projeto de Lei de Uso e Ocupação do Solo 2007. Expansão urbana promovida pelo PMCMV e por loteamentos voltados para a classe média principalmente nos vetores oeste e nordeste.	Espaço livre assegurado pela legislação nos novos parcelamentos, porém pouco e mal qualificados. Finalização da canalização e tamponamento do córrego Brejo Alegre. Criação da reserva ambiental do córrego Desamparo. Implantação do novo cemitério Municipal. Expectativa de implantação do parque linear ao córrego Brejo Alegre.

Figura 36 - Processo de urbanização de Araguari em cada período. Fonte: Oliveira (2016).

Oliveira (2016) acredita que seja imprescindível à cidade que seu sistema de espaços livres seja valorizado e reconhecido, independentemente de sua localização, ou seja,

espaços livres da cidade consolidada e também das novas áreas de urbanização. Para isso, analisa a gestão da paisagem urbana em dois momentos. O primeiro refere-se a mancha urbana (figura 36) em sua totalidade e o segundo evidenciando as partes que expressam as unidades de paisagem. Dessa maneira, o autor leva em consideração a adequação, centralidade, densidade e conectividade, que são aspectos orientadores de suas análises.

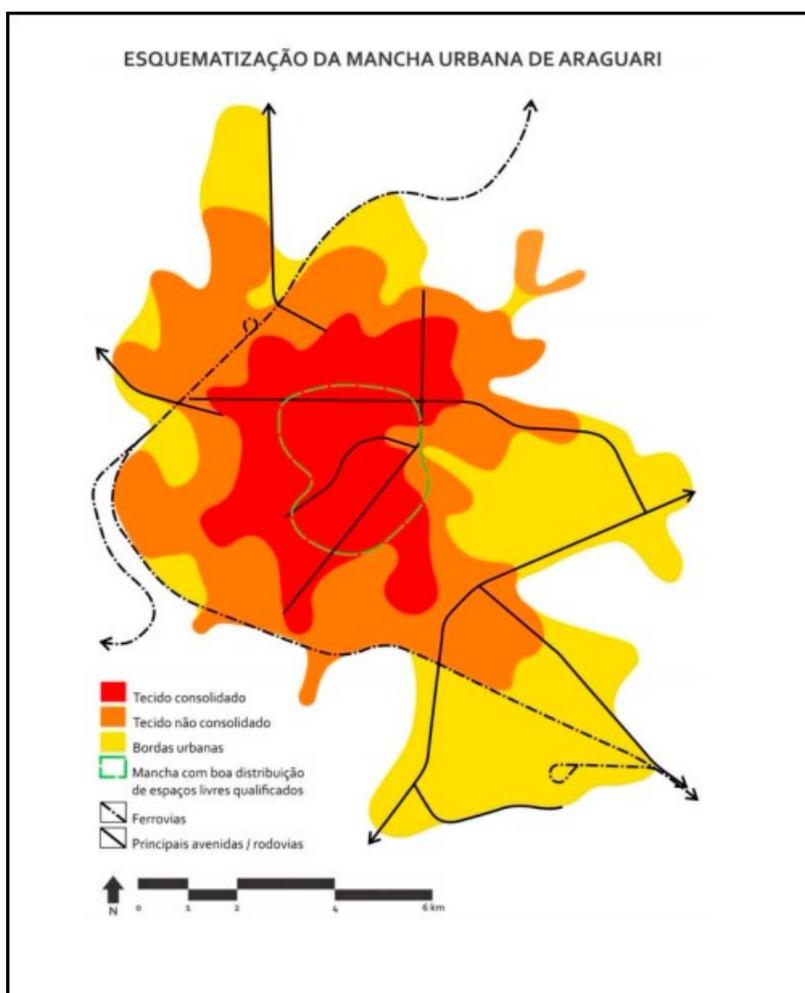


Figura 37 - Mancha urbana de Araguari. Fonte: Oliveira (2016).

Para o autor, Araguari tem características que a enquadram numa perspectiva comum as cidades médias do interior, principalmente em relação à forma como se dá a ocupação urbana. A intensidade das relações e atividades do centro em contraponto ao esvaziamento deste por parte dos habitantes pode ser considerado o principal aspecto desta configuração interiorana. Aliados à um centro pouco habitado, tem-se bairros com espaços edificados e não edificados mantendo uma proporção harmoniosa. Além de apresentar duas periferias que se diferem pela tendência de adensamento.

Por se tratar de uma cidade que teve sua expansão planejada, Araguari conta com um sistema ortogonal na malha urbana. Este sistema permitiu que as vias fossem interligadas de maneira positiva e também possibilitou o surgimento de eixos que dão início na área central e se estendem, ultrapassando à periferia, chegando à zona rural. Com isso, pode-se identificá-los como linhas de força da paisagem e facilitadores de novas centralidades. Dessa forma, conclui-se que a configuração desta malha urbana é um dos principais atuantes e direcionadores da expansão da cidade e de seu adensamento.

A dinâmica da cidade pode ser observada também a partir dos subcentros que se conformam nos bairros a partir de praças. Estas praças potencializam a ocorrência de novas centralidades e articulam as atividades, uma vez que os fluxos nessas regiões tendem a convergir para esses espaços livres públicos. Contudo, essas centralidades são passíveis de se transformarem continuamente, alterando a paisagem urbana.

Oliveira (2016) utilizou-se de imagens de satélite Google (2013), registro fotográfico aéreo realizado pelo Laboratório QUAPÁ – FAUUSP (2013) e da carta municipal “Planta Geral da Cidade – Sistema de Referência Cadastral” (2013) disponibilizada pela Prefeitura Municipal de Araguari. O maior desafio encontrado pelo autor deriva da conferência da carta municipal e da sistematização destes dados que se sucedeu, onde se observou fragilidades devido à ausência de base georreferenciada. Oliveira (2016) acredita que estes obstáculos expressam a vulnerabilidade da gestão pública para com o espaço urbano de Araguari.

Dentre os diferentes tipos de espaços públicos, Oliveira (2016) destaca as praças e canteiros centrais como marcos da paisagem de Araguari. Neste sentido, o autor lista as particularidades dos espaços livres da cidade, sendo eles: de caráter ambiental, como o Bosque John Kennedy, Parque do Desamparo e Parque Linear do Córrego Brejo Alegre (figura 37); de práticas sociais, voltados à recreação e lazer, contabilizam 45 praças oficiais e Parque de Exposições (figura 38); de circulação, relacionam-se à conectividade da malha urbana (figura 39); associados à infraestrutura, como estações de captação, tratamento e distribuição de água, redes de energia elétrica, contenção de águas pluviais e rede de esgotamento sanitário; associados a equipamentos de serviço público, com diferentes usos; e, por último, os espaços livres privados de maior porte e uso coletivo, como clubes, pesque-pague, centros esportivos.



Ao centro: Mata do Desamparo.
Obras de implantação (interrompidas) do Parque Mata do Desamparo.



Bosque John Kennedy e APP do Córrego Brejo Alegre.
Início da APP do Córrego Brejo Alegre a partir da Avenida Teodolino.



Entrada do Bosque John Kennedy – Avenida Minas Gerais.
Passeio interno do Bosque – restrições de uso.



Passeio interno do Bosque – prática de caminhadas.
Passeio externo do Bosque – prática de caminhadas.

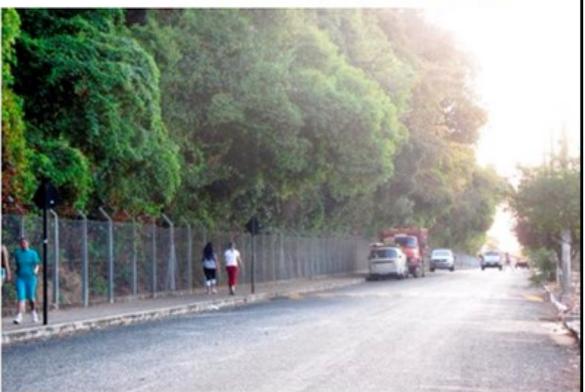


Figura 38 - Espaços livres de caráter ambiental. Fonte: Oliveira (2016).



Figura 39 - Espaços livres de práticas sociais. Fonte: Oliveira (2016).



Figura 40 - Espaços livres de circulação. Fonte: Oliveira (2016).

Levando-se em consideração a relevância que o sistema viário assume na estruturação urbana e, conseqüentemente, o contexto histórico das intervenções nas vias centrais, eixos urbanos, datadas da segunda metade do século XX, o autor ressalta a ausência de

uma relação sistêmica destes espaços livres (figura 40). Somada a essa deficiência, tem-se excessivo entendimento funcionalista por parte do poder público. O resultado apontado por Oliveira (2016) é a descaracterização dos espaços livres, enquanto os investimentos no sistema viário continuam canalizados e sendo prioridade. O autor afirma que:

Nos novos parcelamentos, a maximização da quantidade de lotes disponíveis e a falta de coerência com o desenho urbano é facilmente observada. A “área verde” perde sua representatividade enquanto praça e evidenciam-se espaços livres de recreação fragmentados e associados ao espaço livre viário como canteiros centrais e rotatórias. No entanto, a conexão física não é determinante na avaliação qualitativa do sistema de espaços livres, pois o incremento do sistema não reside apenas na inserção de “corredores verdes” ao espaço urbano, mas também na organização espacial equilibrada de espaços livres pela mancha urbana. (Oliveira, 2016, p.89)

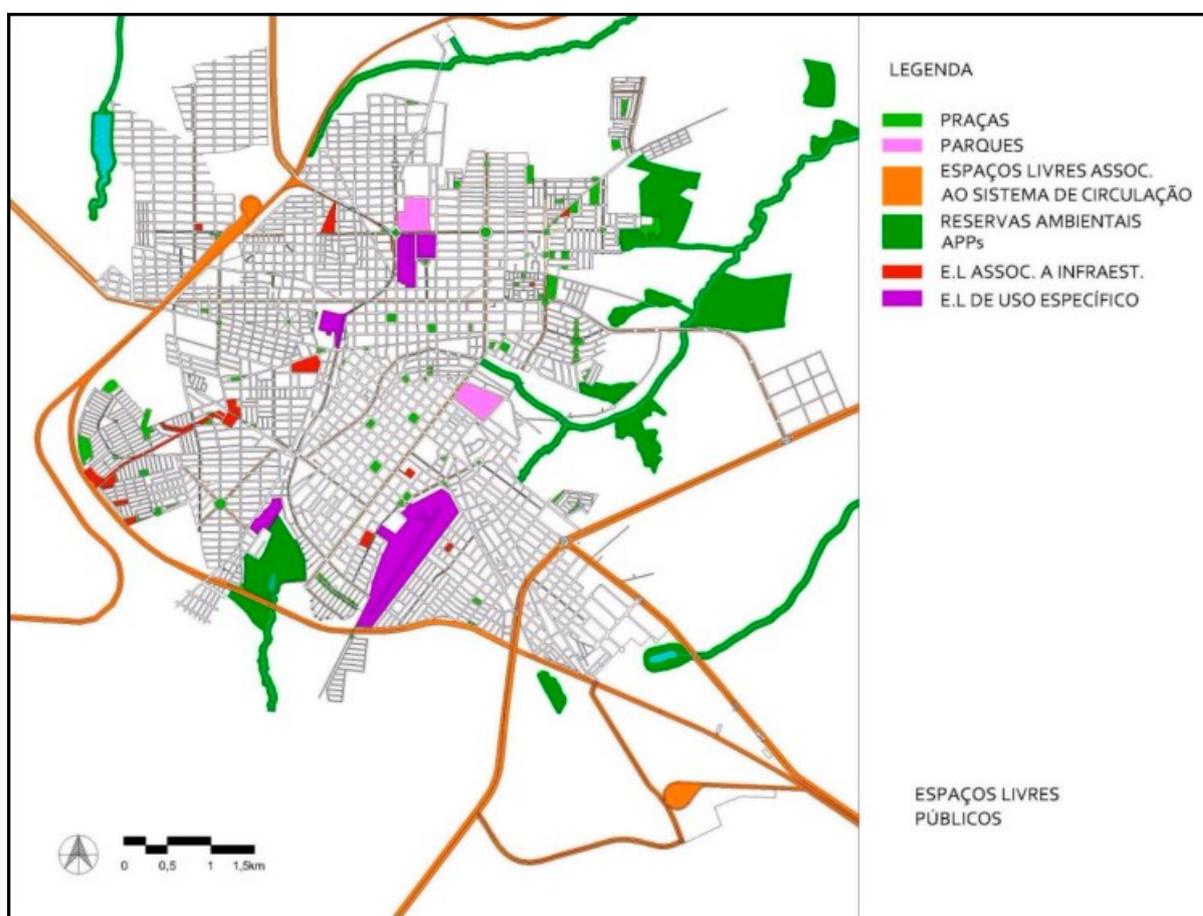


Figura 41 - Caracterização dos espaços livres públicos de Araguari. Fonte: Oliveira (2016).

O equilíbrio e conexão dos espaços livres permite um entendimento de que a paisagem urbana de Araguari incorpora uma dimensão social que possibilita a intensificação das relações, não só sociais, mas também ambientais. Neste momento, as análises se direcionam para o entendimento de uma compartimentação da mancha urbana em

Unidades de Paisagem (UPs). Estas possibilitam melhor compreensão da forma urbana, identificação de problemas e potencialidades e, conseqüentemente, colaboram para o planejamento da paisagem. Sobre esta perspectiva, tem-se que:

A delimitação das Unidades de Paisagem não é estática. O processo de urbanização da cidade pode gerar novas Unidades de Paisagem, incorporar novas áreas a unidades existentes, ou até mesmo uma Unidade de Paisagem pode sofrer diferentes pressões (de verticalização, de adensamento, de desvalorização imobiliária) contribuindo para diferentes alterações em sua paisagem, o que pode resultar no rearranjo das Unidades de Paisagem. (AMORIM, 2015, p. 111 apud. Oliveira, 2016, p.93)

Os critérios utilizados por Oliveira (2016) para a definição das UPs (figura 41) por ele propostas foram os usos do solo e sua forma de ocupação (parcelamento do solo, taxa de ocupação, usos e gabaritos), estrutura viária (dimensão das vias, declividade e qualidade das calçadas) e a distribuição e qualidade dos espaços livres. A análise sistêmica dos espaços livres, portanto, facilita a compreensão de como estas UPs estão relacionadas. Com isso, a proposição de Oliveira (2016) delimitou onze Unidades de Paisagem na estrutura urbana de Araguari.

Como consequência desta visão sistêmica dos espaços livres, Oliveira (2016) conclui que análises como esta colaboram para uma melhor orientação de planejamento e gestão destes espaços. Contudo, o que se observa em Araguari e pode ser considerado frequente nas cidades brasileiras é uma gestão descoordenada de ações voltadas a qualificação e valorização da paisagem urbana por meio dos espaços livres públicos.

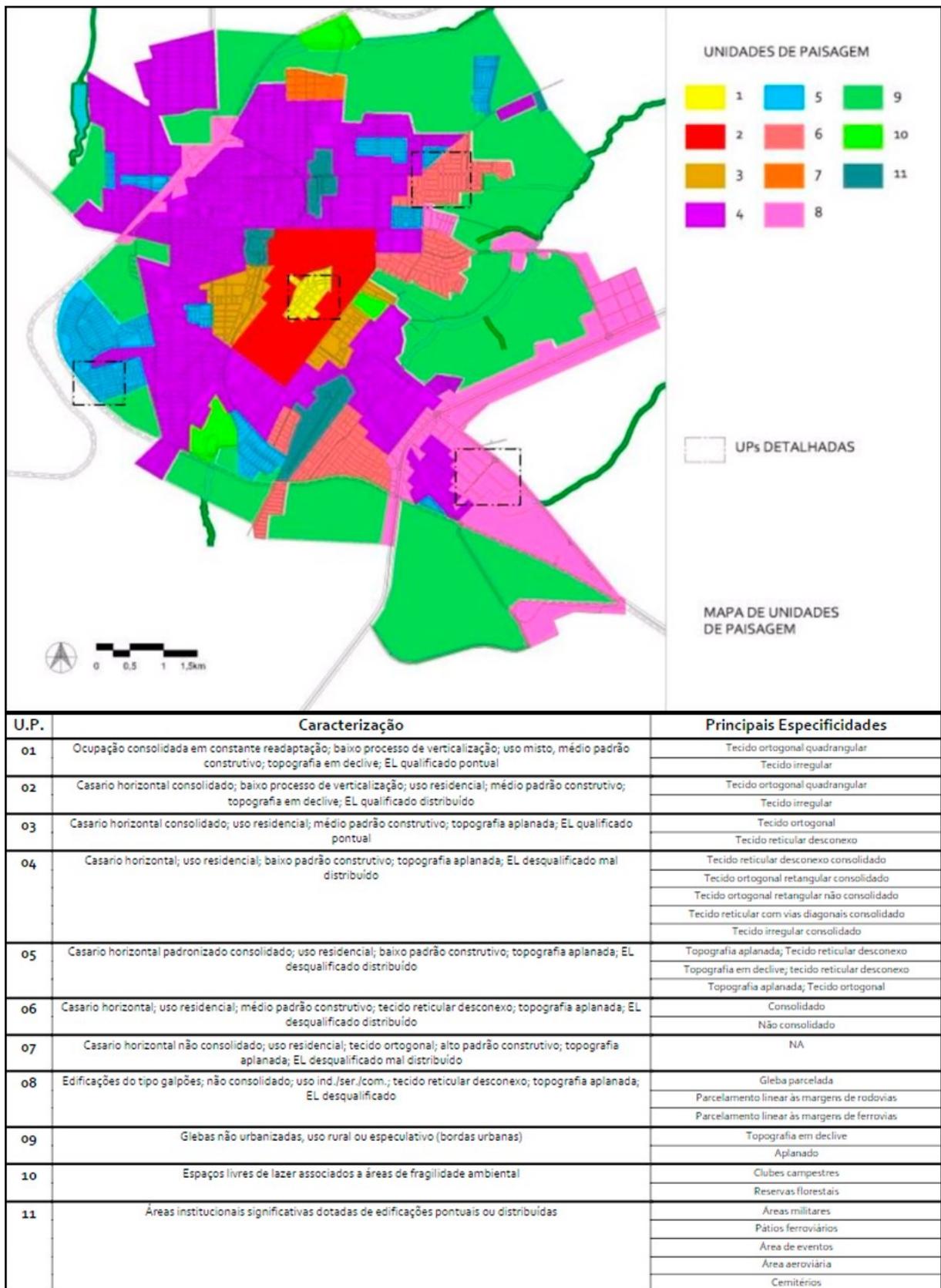


Figura 42 - Caracterização das Unidades de Paisagem. Fonte: Oliveira (2016).

Considerações Finais

A condução dos estudos referentes à Manhumirim (MG) a partir da sistematização teórica relacionada às particularidades que uma cidade local possui e à compreensão do significado da paisagem urbana, como elemento que confere identidade à relação sociedade e espaço, foram aspectos importantes para o entendimento de como a cidade tende a se comportar. Desta forma, a realidade presente na configuração do espaço urbano de Manhumirim pode ser reconhecida, uma vez que as análises contemplaram em inclusive a apreensão histórica do lugar.

Neste sentido, as camadas históricas somadas às características físicas – em especial rios, córregos e montanhas – foram percebidos como principais atributos da transformação urbana de Manhumirim. A estruturação das linhas de força da paisagem reforça a significativa relação que a cidade apresenta quanto à ocupação ao longo dos vales formados pelas cadeias montanhosas e pelo caminho das águas, desde a formação do povoado do Pirapetinga até as formas de expansão que podem ser observadas nos últimos anos.

Por consequência, o que se pode conceber ao longo das análises foi que a percepção de que a conservação da paisagem urbana é relevante na condução da cidade e na forma como ela se desenvolve. Assim, voltar o olhar para os espaços livres públicos é essencial, uma vez que são lugares, em sua maioria, carregados com forte valor simbólico e histórico e, ao mesmo tempo, passíveis de amplas transformações que podem comprometer sua estrutura e significado.

Recomendamos que a conservação da paisagem urbana faça parte da realidade da cidade. Destaca-se fundamentalmente o papel do poder público, por meio da municipalidade como norteador deste processo. Vemos a necessidade de uma efetiva revisão do Plano Diretor Participativo do Município de Manhumirim visando implementar os instrumentos compatíveis com a realidade da cidade, com o intuito de adequação dos instrumentos definidos pelo Estatuto da Cidade. Juntamente à sociedade civil, por meio de profissionais, associações de bairro e movimentos sociais, voltando as ações às carências expressadas, redirecionar o planejamento da cidade. Por conseguinte, definir

um zoneamento que expresse as diferenças territoriais e culturais da cidade. Posteriormente, estabelecer diretrizes específicas ao zoneamento definido que garantam o direito à cidade e que sejam reguladores da expansão urbana.

A determinação de Unidades de Paisagem torna-se ferramenta de planejamento como forma de direcionar a conservação da paisagem urbana, de valorizar os espaços livres públicos de Manhumirim, e também, de considerar a significativa conexão entre estes. E ainda, ao conceber diretrizes de conservação dentro do planejamento urbano, o que se pretende é que a preservação da identidade seja mantida e evidenciada, resguardando a paisagem urbana.

Bibliografia

ALBUQUERQUE, M.S. **MANHUMIRIM: Plano Global de Emergência**. Manhumirim: Prefeitura Municipal de Manhumirim. 1997

BARBOSA, V. **Meeiros de café: gente e ocupação da zona proibida do Caparaó**. Rio de Janeiro: Revan, 2009.

BOTELHO, D.A., Pe. **História de Manhumirim: município e paróquia, I volume (1808-1924)**. Belo Horizonte: Editora O Lutador, 2011.

_____. **História de Manhumirim: município e paróquia, II volume (1924-1947)**. Belo Horizonte: Editora O Lutador, 2011.

_____. **História de Manhumirim: município e paróquia, III volume (1947-1989)**. Belo Horizonte: Editora O Lutador, 2011.

_____. **História de Manhumirim: município e paróquia, IV volume (1989-2010)**. Belo Horizonte: Editora O Lutador, 2011.

BRASIL. **Estatuto da Cidade**: Lei 10.257/2001 que estabelece diretrizes gerais da política urbana. Brasília, Câmara dos Deputados, 2001.

_____. IBGE. **Municípios**: Manhumirim. Disponível em: <<http://www.cidades.ibge.gov.br/v4/brasil/mg/manhumirim/panorama>>. Acesso em: 20 jun. 2017.

BRAVO, C.M.R. **Nossas Raízes - o Alegre até o ano de 1920: fatos e biografias**. Alegre: Fundação Banco do Brasil, Prefeitura Municipal de Alegre. 1998.

CASARIL, C.C. “Pequenas cidades” ou “cidades locais”? Por uma perspectiva teórico-metodológica atual. In: **Anais do XVI Encontro Nacional dos Geógrafos – Crise, práxis e autonomia: espaços de resistências e de esperanças. Espaço de Diálogos e Práticas**. Porto Alegre, Jul. 2010.

COSTA, S.A.P.; NETTO, M.M.G. **Fundamentos de Morfologia Urbana**. Belo Horizonte: C/Arte, 2015.

CULLEN, G. **Paisagem Urbana**. São Paulo: Martins Fontes, 1983.

FRESCA, T.M. CENTROS LOCAIS E PEQUENAS CIDADES: diferenças necessárias. **Revista Mercator**, UFC, Ceará, vol. 9, No 20, set./dez. 2010, p.75-81. <Disponível em: <http://www.mercator.ufc.br/index.php/mercator/article/view/398/310>>. Acesso em: 04 mai. 2017.

HARVEY, D. Do administrativismo ao empreendedorismo: a transformação da governança urbana no capitalismo tardio. In; **A produção capitalista do espaço**. São Paulo: Annablume, 2006.p.163-190.

LYNCH, K. **A imagem da cidade**. São Paulo: Martins Fontes. 1999.

MACEDO, S.S. **Quadro do paisagismo no Brasil 1783-2000**. São Paulo: EDUSP, 2015.

MANHUMIRIM. **LEI MUNICIPAL Nº 1360/2006**: Plano Diretor Municipal de Manhumirim. Manhumirim, Câmara dos Vereadores, 2006.

OLIVEIRA, Z.C. **Abertura do caminho de Arripiados à última cachoeira do rio Itapemirim: A saga de uma expedição desbravadora e a origem do topônimo da cidade do Alegre, ES, segundo o "Diário de João do Monte da Fonseca"**. Alegre, ES: A Palavra Editora, 2009.

OLIVEIRA, L.M. **Araguari**: o sistema de espaços livres na forma urbana. 2016. 135 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2016.

REZENDE, V. **Planejamento urbano e ideologia: quatro planos para a cidade do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1983.

ROSAL, R.L.G. **Os espaços livres públicos centrais na estruturação urbana do Recife**. 2008. 101 f. Dissertação (Mestrado em Urbanismo) – Programa de Pós-Graduação *Stricto Sensu* em Arquitetura e Urbanismo, Pontifícia Universidade Católica de Campinas, Campinas, 2008.

SÁ CARNEIRO, A. R.; MESQUITA, L. **Espaços livres do Recife**. Recife: Prefeitura do Recife/UFPE, 2000.

_____.; DUARTE, M.; MARQUES, E.A. **A Conservação da Paisagem na Perspectiva de um Sistema de Espaços Livres Públicos do Recife**. Paisagem e Ambiente, São Paulo, n. 26, p. 127-142, june 2009. ISSN 2359-5361. Disponível em: <<http://www.revistas.usp.br/paam/article/view/77350>>. Acesso em: 09 apr. 2017.

_____.; SILVA, A.F. Paisagem Urbana Histórica. In: LACERDA, N.; ZANCHETI, S.M. **Gestão de Conservação Urbana: Conceitos e Métodos**. Olinda: Centro de Estudos Avançados da Conservação Integrada (CECI). 2012.p.292-301.

SANTOS, M. **Espaço e sociedade**: ensaios. Petrópolis: Vozes, 1982.

_____. **Espaço e método**. São Paulo: Nobel, 1985. p.48-59.

_____. **A urbanização brasileira**. 5. ed. São Paulo: Edusp, 1993.

_____. **Por uma outra globalização – do pensamento único à consciência universal**. São Paulo: Record, 2000.

_____. **Espaço intra-urbano no Brasil**. São Paulo: Studio Nobel: FAPESP: Lincoln Institute. 2001.