

A Sociedade e o Espaço Geográfico Brasileiro

Eduardo de Lara Cardozo

(Organizador)



**Eduardo de Lara Cardozo
(Organizador)**

**A SOCIEDADE E O ESPAÇO GEOGRÁFICO
BRASILEIRO**

Atena Editora
Curitiba – Brasil
2017

2017 by Eduardo de Lara Cardozo

Copyright © da Atena Editora

Editora Chefe: Profª Drª Antonella Carvalho de Oliveira

Edição de Arte e Capa: Geraldo Alves

Revisão: Os autores

Conselho Editorial

Prof. Dr. Antonio Isidro-Filho (UnB)

Prof. Dr. Valdemar Antonio Paffaro Junior (UFAL)

Prof. Dr. Álvaro Augusto de Borba Barreto (UFPEL)

Profª Drª Deusilene Souza Vieira Dall'Acqua (UNIR)

Prof. Dr. Antonio Carlos Frasson (UTFPR)

Prof. Dr. Constantino Ribeiro de Oliveira Junior (UEPG)

Profª Drª Lina Maria Gonçalves (UFT)

Prof. Dr. Takeshy Tachizawa (FACCAMP)

Profª Drª Ivone Goulart Lopes (Istituto Internazionale delle Figlie de Maria Ausiliatrici)

Prof. Dr. Carlos Javier Mosquera Suárez (UDISTRITAL/Bogotá-Colombia)

Prof. Dr. Gilmei Francisco Fleck (UNIOESTE)

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)

(eDOC BRASIL, Belo Horizonte/MG)

S678

A sociedade e o espaço geográfico brasileiro / Organizador Eduardo de Lara Cardozo. – Curitiba (PR): Atena, 2017.
394 p. ; 3.460 kbytes

Formato: PDF

ISBN 978-85-93243-21-9

DOI 10.22533/at.ed.2192803

1. Condições sociais – Brasil. 2. Geografia. I. Cardozo, Eduardo de Lara. II. Título.

CDD-918.1

O conteúdo dos artigos e seus dados em sua forma, correção e confiabilidade são de responsabilidade exclusiva dos seus respectivos autores.

2017

Proibida a reprodução parcial ou total desta obra sem autorização da Atena Editora

www.atenaeditora.com.br

E-mail: [contato@atenaeditora.com.br](mailto: contato@atenaeditora.com.br)

Apresentação

A leitura do espaço geográfico e a sociedade que a compõem são necessárias para compreender a história e as relações presentes em nosso dia-a-dia. É com vistas neste desafio, que a coletânea aqui apresentada, aborda questões atinentes às relações humanas, econômicas e políticas, mostrando-nos um pouco do que hoje o espaço geográfico brasileiro vivência. Do norte ao sul, podemos neste livro, observar algumas características presentes na relação espaço e sociedade, construída ao longo do tempo e da qual fazemos parte.

Na Região Norte, são abordados temas que trabalham a violência e a criminalidade, a questão de patrimônio e paisagem também são destacadas, bem como é apresentado um artigo que trata do impacto da construção de usinas hidrelétricas.

Sobre a Região Nordeste, são apresentados temas como o espaço urbano, transporte público, o processo de mecanização das salinas, especulação imobiliária, a dinâmica do comércio local, preservação do centro histórico e mobilidade do capital e da força do trabalho. Apresentamos também um artigo que trata sobre o ensino superior público e privado e fechando essa região o tema geografia e a espacialização da morte.

Os artigos que versam sobre a Região Sudeste, apresentam temas que envolvem a reestruturação socioeconômica e segregação residencial, a cultura como isca da gentrificação, a expansão horizontal urbana, as transformações espaciais e a alteração da paisagem urbana após a implantação de uma instituição de ensino.

Na Região Centro-Oeste, é abordado o tema a paisagem e percepção da cidade de Goiânia- Goiás e o estudo das formas e estruturas socioespaciais ocorridas em dois bairros na cidade de Três Lagoas/MS.

Para a Região Sul, questões sobre a imigração haitiana e o programa de aceleração do crescimento em Santa Catarina foram tratados pelos respectivos autores com sutileza.

Quase finalizando o livro é abordado o IDH, o tema que trata a interpretação geográfica do espaço rural e urbano a partir da legislação brasileira.

Em que pese que o último artigo apresentado “Panorama geográfico sobre o porto de Algeciras – Espanha” não tenha relação direta com o Brasil, podemos explorá-lo como uma possibilidade de extrapolar os resultados encontrados no que diz respeito a importância da localização geográfica para a influência portuária no mercado internacional, bem como a força dos portos no desenvolvimento de um país.

Diferentes e atuais temas, que trazem um pouco mais desta relação entre a sociedade e o espaço por nós ocupados.

Desejo a todos uma excelente leitura!

Eduardo de Lara Cardozo

SUMÁRIO

Apresentação..... 03

Capítulo I

USINAS HIDRELÉTRICAS NA AMAZÔNIA: A RELAÇÃO DE AFETIVIDADE DOS ATINGIDOS COM OS LUGARES IMPACTADOS PELA UHE BELO MONTE NA CIDADE DE ALTAMIRA/PA

Bruno Alves dos Santos e Patrícia Barbosa Nunes..... 07

Capítulo II

VIOLÊNCIA E CRIMINALIDADE: A DINÂMICA DO TERRITÓRIO E A ANÁLISE DOS HOMICÍDIOS NO BAIRRO DO CURUÇAMBÁ, ANANINDEUA-PA.

Robson Patrick Brito do Nascimento, Rafael Henrique Maia Borges e Clay Anderson Nunes Chagas..... 16

Capítulo III

TERRITÓRIO, VIOLÊNCIA E CRIMINALIDADE: UMA ANÁLISE GEOGRÁFICA SOBRE O ÍNDICE DE HOMICÍDIOS NO BAIRRO DO PAAR EM ANANINDEUA-PA.

Rafael Henrique Maia Borges, Robson Patrick Brito do Nascimento, Clay Anderson Nunes Chagas e Denise Carla Melo Vieira..... 30

Capítulo IV

PATRIMÔNIO E PAISAGEM NO CENTRO HISTÓRICO DE BELÉM ATRAVÉS DOS GRAFFITIS DO PROJETO R.U.A.

Benison Alberto Melo Oliveira..... 41

Capítulo V

O ESPAÇO URBANO DE TERESINA: QUEM TROCA E DESTROCA

Eliethe Gonçalves de Sousa..... 53

Capítulo VI

TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO EM SÃO LUÍS DO MARANHÃO: PROBLEMAS E POSSIBILIDADES DE REVERSÃO

Juan Guilherme Costa Siqueira e Antonio José de Araújo Ferreira..... 66

Capítulo VII

UMA ANÁLISE DA MECANIZAÇÃO DAS SALINAS E O DECRÉSCIMO DA POPULAÇÃO TOTAL E URBANA DE MACAU/RN ENTRE 1970 E 2000

Iapony Rodrigues Galvão..... 77

Capítulo VIII

URBANIZAÇÃO E ESPECULAÇÃO IMOBILIÁRIA: UMA REFLEXÃO SOBRE TAIS PROCESSOS EM LAGOA SECA-PB

<i>Carla Ramona Vieira Sales, Valmir Bruno de Souza Aguiar e Mateus Araújo de Medeiros.....</i>	87
---	----

Capítulo IX

A DINÂMICA DO COMÉRCIO LOCAL: A FEIRA LIVRE DE AREIA-PB

<i>Daniel de Souza Andrade, Sílvio César Lopes da Silva, Janaína Barbosa da Silva, Hiago Antonio Oliveira da Silva, Andréia Alves de Oliveira e Bruno Ferreira da Silva.....</i>	97
--	----

Capítulo X

A IMPORTÂNCIA DA PRESERVAÇÃO DO CENTRO HISTÓRICO DE SÃO LUÍS DO MARANHÃO COMO PATRIMÔNIO CULTURAL DA HUMANIDADE

<i>Igor Breno Barbosa de Sousa e Jéssica Neves Mendes.....</i>	111
--	-----

Capítulo XI

ENSINO SUPERIOR PÚBLICO E PRIVADO E SUAS IMPLICAÇÕES NA REESTRUTURAÇÃO DO ESPAÇO URBANO DE CAJAZEIRAS – PB

<i>Joaquim Alves da Costa Filho e Josias de Castro Galvão.....</i>	124
--	-----

Capítulo XII

MOBILIDADE DO CAPITAL E DA FORÇA DE TRABALHO E OS PROCESSOS TERRITORIAIS NA CIDADE DE VITÓRIA DA CONQUISTA – BA

<i>Miriam Cléa Coelho Almeida e Ana Elizabeth Santos Alves.....</i>	144
---	-----

Capítulo XIII

GEOGRAFIA E ESPACIALIZAÇÃO DA MORTE

<i>Ivanaíla de Jesus Sousa e Francisco Gomes Ribeiro Filho.....</i>	155
---	-----

Capítulo XIV

REESTRUTURAÇÃO SOCIOECONÔMICA E SEGREGAÇÃO RESIDENCIAL NA ÁREA CENTRAL DE NOVA IGUAÇU

<i>Gabrielle de Souza Frade.....</i>	175
--------------------------------------	-----

Capítulo XV

ZONA CULTURAL PRAÇA DA ESTAÇÃO - CULTURA COMO ISCA DA GENTRIFICAÇÃO: DESAFIOS PARA UMA GESTÃO PÚBLICA DA CIDADE PARA O CIDADÃO

<i>Caroline Craveiro.....</i>	190
-------------------------------	-----

Capítulo XVI

MAPEAMENTO E ANÁLISE DA EXPANSÃO URBANA: UM ESTUDO SOBRE A REGIÃO METROPOLITANA DE CAMPINAS (SP)

<i>Ederson Nascimento.....</i>	200
--------------------------------	-----

<u>Capítulo XVII</u>	
NOTAS SOBRE OS IMPACTOS DA CONSTRUÇÃO DA RODOVIA FERNÃO DIAS NO ESPAÇO INTRAURBANO DE ALFENAS (MG), EM MEADOS DO SÉCULO XX	
<i>Gil Carlos Silveira Porto.....</i>	222
<u>Capítulo XVIII</u>	
A IMPLANTAÇÃO DO IFNMG NO MUNICÍPIO DE ARINOS (MG): A CONSTRUÇÃO DE UMA “NOVA” PAISAGEM URBANA.	
<i>Juliana Lopes Lelis de Moraes e Eduardo Henrique Modesto de Moraes.....</i>	233
<u>Capítulo XIX</u>	
FRONTEIRA URBANA: A ESTRADA DE FERRO NOROESTE DO BRASIL E AS DISCREPÂNCIAS SÓCIOESPACIAIS EM TRÊS LAGOAS/MS.	
<i>José Antonio Dias Cavalcante, Luana Fernanda Luiz e Edima Aranha Silva.....</i>	247
<u>Capítulo XX</u>	
PAISAGEM E PERCEPÇÃO DA CIDADE DE GOIÂNIA: UM ESTUDO DO IMAGINÁRIO URBANO A PARTIR DE PROCESSOS SOCIOSSEMIÓTICOS	
<i>Gabriela Leles Amaral.....</i>	258
<u>Capítulo XXI</u>	
A IMIGRAÇÃO HAITIANA PARA SANTA CATARINA: CONSIDERAÇÕES GERAIS	
<i>Yuri Lima Perotto, Fábio Napoleão e Lucas dos Santos Ferreira.....</i>	274
<u>Capítulo XXII</u>	
CONSIDERAÇÕES SOBRE O PROGRAMA DE ACELERAÇÃO DO CRESCIMENTO EM SANTA CATARINA	
<i>Julia Silva, Lucas dos Santos Ferreira e Fabio Napoleão.....</i>	283
<u>Capítulo XXIII</u>	
INTERPRETAÇÕES GEOGRÁFICAS DO ESPAÇO RURAL E URBANO A PARTIR DA LEGISLAÇÃO BRASILEIRA	
<i>Gabriel Bias Fortes, André Lopes de Souza e Fernando Souza Damasco.....</i>	296
<u>Capítulo XXIV</u>	
PANORAMA GEOGRÁFICO SOBRE O PORTO DE ALGECIRAS - ESPANHA	
<i>Larissa Marchesan, Lucas dos Santos Ferreira e Lívia de Souza Carvalho Selhane.....</i>	311
Sobre o organizador.....	321
Sobre os autores.....	322

Capítulo XVII

NOTAS SOBRE OS IMPACTOS DA CONSTRUÇÃO DA RODOVIA FERNÃO DIAS NO ESPAÇO INTRAURBANO DE ALFENAS (MG), EM MEADOS DO SÉCULO XX

Gil Carlos Silveira Porto

NOTAS SOBRE OS IMPACTOS DA CONSTRUÇÃO DA RODOVIA FERNÃO DIAS NO ESPAÇO INTRAURBANO DE ALFENAS (MG), EM MEADOS DO SÉCULO XX

Gil Carlos Silveira Porto

Universidade Federal de Alfenas (MG)

Alfenas – Minas Gerais

Resumo: A ampliação da rede rodoviária brasileira e mineira ocorreu num contexto de maior participação do Estado na implementação de políticas públicas de infraestrutura, bem como de maior internacionalização da economia nacional. A flexibilidade do transporte rodoviário integrou ainda mais localidades distantes à capital do estado, Belo Horizonte, ampliando assim as trocas entre elas e favorecendo a urbanização, os fluxos migratórios entre lugares e, em certa medida, o crescimento vegetativo de muitas localidades. O presente escrito tem por objetivo principal identificar possíveis transformações espaciais pelas quais passou a cidade de Alfenas com a expansão da malha rodoviária no estado, sobretudo, após o começo da construção da Rodovia Fernão Dias na década de 1950. Dentre os resultados obtidos, identificaram-se transformações na paisagem urbana (e regional) com a chegada dos automóveis e suas consequências no modo de vida da população e nos fluxos de informações, pessoas e mercadorias.

Palavras-chaves: rodoviarismo; Alfenas-MG; transformações socioespaciais

1. INTRODUÇÃO

Nas três primeiras décadas do século XX, o transporte ferroviário brasileiro começou a sofrer a concorrência do transporte automotivo. Embora a malha ferroviária nacional continuasse a ser ampliada, problemas como a obsolescência do sistema de bitolas e os atrasos na execução dos projetos de ampliação ou construção de novos trechos passaram a comprometer o funcionamento de muitas linhas, gerando na população usuária insatisfação e descrédito em relação ao serviço oferecido pelas empresas de trem. Além disso, fatores internacionais foram decisivos para a diminuição dos investimentos no transporte ferroviário: os interesses das corporações vinculadas ao aço, à borracha, ao cimento e ao petróleo nos Estados Unidos influíram na opção pelo transporte rodoviário no Brasil (MATOS & SILVA, 2008, p. 38). Paralelamente, “os processos de urbanização tornaram-se mais densos e as novas tecnologias propiciaram uma expansão inusitada dos assentamentos humanos, em meio a uma série de novidades com a modernização das cidades e dos costumes” (*Ibid.*, 2008).

A ampliação da rede rodoviária brasileira e mineira ocorreu num contexto de maior participação do Estado na implementação de políticas públicas infraestruturais, bem como de maior internacionalização da economia nacional. A flexibilidade do transporte rodoviário integrou ainda mais localidades distantes a Belo Horizonte, ampliando, assim, as trocas entre elas e favorecendo a urbanização,

os fluxos migratórios entre lugares e, em certa medida, o crescimento vegetativo de muitas localidades.

O presente artigo tem como objetivo principal identificar possíveis transformações espaciais pelas quais passaram localidades sul-mineiras com a expansão da malha rodoviária no estado, sobretudo após o começo da construção da Rodovia Fernão Dias, na década de 1950. Analisamos o caso de Alfenas, importante localidade sul-mineira que se despontou como centralidade desde o final do século XIX, com a chegada da ferrovia. O estudo procurou discutir os desdobramentos do rodoviarismo no espaço intraurbano alfenense, no momento de transição das ferrovias para as rodovias.

As técnicas de pesquisa utilizadas abrangeram desde a análise de documentos históricos municipais, passando pelos recenseamentos, até textos e fotografias que ofereceram informações que permitiram recompor a paisagem passada da cidade no período pesquisado. A investigação foi realizada de forma descritiva e crítica, identificando os reflexos do desenvolvimento do capitalismo naquele momento, analisado a partir das especificidades regionais e locais. Dentre os resultados obtidos inicialmente, identificam-se poucas transformações ocorridas na paisagem urbana alfenense a partir da construção da Rodovia Fernão Dias, assim como poucos sinais desse fato no modo de vida da população e nos fluxos de informações, pessoas e mercadorias, que, pelo visto, já existiam mesmo antes do asfalto.

2. IMPLANTAÇÃO DO SISTEMA RODOVIÁRIO NO BRASIL

As primeiras iniciativas de construção de vias carroçáveis datam do Brasil Colônia, quando expedições técnicas esquadrinhavam o interior, no século XIX. Dos caminhos simples, do bandeirantismo, às rodovias pavimentadas, usadas pelas novas correntes migratórias, foram percorridos mais de três séculos. Neste intercurso, os meios de transporte passaram por sucessivas mudanças e, em certa medida, adequaram-se às singularidades regionais, resultado da interiorização do povoamento e das principais atividades produtivas, conjugadas aos interesses da metrópole, entre outros motivos.

Xavier (2005, pp. 329-330), ao considerar o modelo de transporte rodoviário no Brasil, identificou três períodos em seu desenvolvimento. O primeiro momento ocorreu entre a segunda metade do século XIX e os anos de 1930, quando teria acontecido uma integração parcial do território; o segundo se estendeu entre a Segunda Guerra Mundial e o início da década de 1960, e foi marcado pela mecanização e integração do território e pela criação de um mercado nacional unificado; e o terceiro, que se iniciou em 1964, se estende aos dias atuais, embalado pelo processo de internacionalização da economia brasileira.

As primeiras rodovias brasileiras foram planejadas na primeira década do século XX, e seus idealizadores tinham como propósito inicial interligar a capital federal às capitais estaduais, que deveriam convergir para pontos de entroncamento

ferroviário ou portuário. Muitas dessas vias eram executadas por políticos e empreendedores locais e, diferentemente das estradas de ferro, tinham o papel de conectar lugarejos a cidades com certa primazia no contexto regional. Também tiveram papel decisivo na difusão do rodoviarismo no país os clubes automobilísticos, que pressionavam o Estado, exigindo estradas adequadas para servir aos seus carros de passeio (COSTA et al. 2001, p. 40). Um marco importante na geografia dos transportes nacionais foi a criação dos primeiros planos rodoviários, na década de 1920, e do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (Dner), no ano de 1937. Antes dessa fase, as estradas de rodagem recebiam poucos investimentos e eram usadas para viagens curtas, ao passo que as ferrovias interligavam pontos mais distantes no território e estavam a serviço de uma economia agroexportadora, vinculada aos propósitos das oligarquias provinciais e locais.

Com a chegada de Getúlio Vargas ao poder, com a Constituição de 1934 e o início do Estado Novo, o aparelho público modernizou-se, novos instrumentos de gestão foram incorporados e ampliou-se a intervenção do Estado na economia. É dessa época a criação de organismos oficiais, a maioria deles embrião de órgãos e empresas estatais que permanecem até os dias de hoje. Na década de 1940, por exemplo, criou-se o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), justificado pela necessidade de obter informações estatísticas confiáveis, que permitissem a concretização das políticas públicas em vias de efetivação (COSTA, 1988). Embora Vargas tenha, por questões políticas, retirado o tema das rodovias do discurso governamental e demonstrado a preferência pela multimodalidade, foi nesse decênio que as novas condições técnicas permitiram a ampliação da rede rodoviária nacional (COSTA et al., 2001, p. 46).

Merecem atenção nesse tópico as políticas implementadas por Eurico Gaspar Dutra, que governou o Brasil entre 1946 e 1951, e que objetivavam consolidar o transporte rodoviário como o principal do país. Em seu governo, foi iniciada a construção de três importantes troncos rodoviários nacionais, todos partindo da então capital da República: a Rio-Bahia, a Rio-São Paulo e a Rio-Belo Horizonte. Também é desse período a criação da Companhia de Desenvolvimento dos Vales do São Francisco e do Parnaíba (Codevasf, 1948) e do Banco de Crédito da Amazônia (1950). Em 1951, com o retorno de Vargas à presidência, foram criadas a Companhia Siderúrgica Nacional (CSN), em Volta Redonda, no Rio de Janeiro, a Eletrobras, a Petrobras e o Banco do Nordeste.

Com a eleição de Juscelino Kubitschek, o projeto de modernização do país continuou. Seu Plano de Metas (1956-1961) foi, para alguns estudiosos, a mais sólida decisão consciente em prol da industrialização do país. Os investimentos foram destinados à montagem de diferentes tipos de indústrias, à construção de Brasília e à construção de infraestrutura de transporte integrando os diferentes (e distantes) pontos do território nacional. Os investimentos em transportes concentraram-se principalmente na abertura de estradas de penetração, que, por sua vez, expandiram o povoamento e a fronteira agrícola nas regiões Centro-Oeste e Norte do país (aí nascem os projetos de colonização e as rodovias Belém-Brasília e

Brasília-Acre). Essa orientação articulava-se com a política de atração de indústrias automobilísticas estrangeiras, com a criação do Grupo Executivo da Indústria Automobilística (Geia), em 1956, para ampliar o consumo de carros de passeio: as rodovias planejadas até ali eram orientadas, sobretudo, pelo transporte de cargas. Entre 1930 e 1950, a frota de automóveis cresceu aproximadamente 96%, enquanto a de caminhão ultrapassou a cifra de 200% (COSTA et al., 2001, p. 53). Segundo Paula (2010, p. 144), o fator que justificou a política de transporte implementada por Juscelino foi o interesse das montadoras, das multinacionais do petróleo e da borracha e dos empresários nacionais, sobretudo os empreiteiros.

Também é da segunda metade do século XX a construção de diversas infraestruturas de circulação que interligaram as regiões entre si, e estas com a Região Concentrada do país (SANTOS & SILVEIRA, 2005, p. 65): a rede rodoviária brasileira passa de 302.147 quilômetros, em 1952, para 1.657.769 quilômetros, em 1995, sendo o maior crescimento na década de 1970.

A consolidação do sistema técnico-rodoviário manteve estreita relação com o desenvolvimento da industrialização de países periféricos, como o Brasil. No caso brasileiro, e mineiro, os aspectos condicionantes dessa nova estrutura que nascia se associavam com parte do capital proveniente da cafeicultura, a chegada de migrantes estrangeiros - que imprimiu no território modelos de produtividade mais dinâmicos -, o aumento da participação de grupos locais e o ambiente de paz interna vivido pelo país naquele momento.

3. DINÂMICA SOCIOECONÔMICA DE ALFENAS ANTES E DURANTE A CONSTRUÇÃO DA RODOVIA

É fato que, na maior parte do século XX, a cidade de Alfenas se posicionou na rede urbana brasileira mais pela conexão dos trilhos que pelas estradas e/ou rodovias. De acordo com Eugenio (2015, p. 6), os “trilhos alcançaram o município de Alfenas em 1897, no distrito de Gaspar Lopes (Estrada de Ferro Muzambinho, criada em 1892 e incorporada pela Estrada de Ferro Minas-Rio em 1908)”. Em 1928, uma nova estação foi inaugurada, mas desta vez no centro da cidade, provocando impactos na paisagem local e se constituindo como incentivo ao crescimento urbano.

Uma observação atenta às interações espaciais que Alfenas manteve, desde o advento da ferrovia até sua integração nacional pela Rodovia Fernão Dias, mostrará que os alfenenses sempre se comunicaram mais com as cidades de São Paulo e Rio de Janeiro do que com a capital estadual, Belo Horizonte. Essa condição aparece num artigo publicado por Silva (1940) na *Revista Brasileira de Geografia*, que mostra, por meio da figura 1, retirada desse artigo, uma extensa área sul-mineira atraída pela capital paulista. As estradas representadas na figura por duas linhas paralelas são estaduais, e aquelas representadas por uma linha são obras dos municípios. O autor do mapa não localizou a cidade de Alfenas, que se situa entre Machado e Paraguaçu, mas é provável sua localização em algum ponto entre as duas cidades situado na área representada pela circunferência vermelha, conforme se

observa no mapa. Alfenas se articulava a Poços de Caldas, que, por sua vez, se conectava a São Paulo; fluxos entre essas localidades se estabeleciam, sobretudo durante as férias, período em que grandes levas de paulistanos se dirigiam para Poços a fim de aproveitar suas fontes hidrotermais.



Figura 1: Sul de Minas, rede de estradas, final da década de 1940.

Fonte: Silva, 1940.

Na sequência, apresentaremos alguns indicadores que possibilitarão contextualizar a dinâmica da cidade durante a mudança do modal de transporte ferroviário para o viário no sul de Minas.

O primeiro indicador refere-se ao crescimento populacional do município em análise entre 1940 e 1960. Nesse ínterim, houve um incremento de quase 9 mil residentes na unidade municipal alfenense, enquanto no município de Varginha o acréscimo foi de quase 13 mil moradores (usamos como referência comparativa o município de Varginha, uma vez que sua posição geográfica é relativamente próxima à Rodovia Fernão Dias (cerca de 25 km), logo, teria sentido o impacto da construção da rodovia num espaço de tempo menor do que em Alfenas, que dista da BR-381 cerca de 93 km.). Outra variável incorporada nos recenseamentos feitos a partir de 1950 foi a população residente nas vilas e cidades. Assim, o continente populacional da cidade de Alfenas passou de 9.481, em 1950, para 16.874, em 1960. Ou seja: de uma taxa de urbanização de 46,69%, o município alcança 64,43%, em dez anos. Cabe ressaltar que o Brasil chegou a um patamar semelhante somente no começo dos anos 80, quando sua taxa de urbanização se elevou para 68,86%.

O segundo aspecto analisado refere-se à presença de estabelecimentos varejistas/atacadistas no município. Os censos de 1940, 1950 e 1960 registraram, respectivamente, 101, 126 e 215 negócios varejistas e 142, 211 e 350 pessoas ocupadas em cada um desses momentos. O aumento considerável desse tipo de venda pode estar associado à maior inserção de Alfenas no contexto sub-regional, que teria passado a atender a cada vez mais localidades próximas, graças à maior acessibilidade entre elas, mas pode também refletir a diminuição do número de

negócios atacadistas no período aqui considerado. Enquanto em 1940 o IBGE contabilizou 39 lojas de venda a atacado, nos censos de 1950 e 1960 esse número caiu para 7 e 15, respectivamente.

O terceiro e último aspecto quantitativo observado indica a importância da cidade na oferta de serviços e de atividades de transformação; no final da década de 1960, existiam 143 estabelecimentos de serviços em Alfenas, que agregavam 289 pessoas, entre proprietários, sócios, familiares e empregados. Também nesse período, o IBGE identificou 32 espaços que ofereciam serviços de alojamento e alimentação, situação que sugere a existência de uma vida urbana marcada pela presença de visitantes que para a cidade se dirigiam para fins diversos. No que tange à atividade industrial, de transformação, o mesmo recenseamento contabilizou 83 espaços produtivos no município, que agregavam 409 pessoas, das quais 308 eram empregadas. Varginha possuía no mesmo momento 57 pontos de atividade industrial de transformação, que empregavam cerca de 430 trabalhadores, entre proprietários e trabalhadores braçais.

A observação conjunta dos indicadores acima apresentados nos mostra que, em meados do século XX, a cidade de Alfenas apesentava um rápido crescimento demográfico e uma expansão de atividades tipicamente urbanas. O incremento populacional no período pode ser um reflexo da diminuição da taxa de mortalidade, mas também pode estar vinculado ao poder de atração de novos moradores. Essa dinâmica condicionou e/ou refletiu o incremento de atividades de comércio, de transformação e de serviços, como a inauguração do Cine Alfenas (figura 2), em 1943.

Não há consenso quanto à data da chegada de fato do cinema à cidade; enquanto Eugênio (2015) acredita que seu advento foi na segunda metade do século XX, Siqueira Junior (2013) informa que ele foi inaugurado na década de 1950. Aqui, adotamos a data escrita na fotografia que utilizamos como fonte de pesquisa, apresentada acima.



Figura 2: Fachada do primeiro cinema de Alfenas, inaugurado em junho de 1943.

Fonte: Arquivo José Aprelini (1960), da página Fotos Antigas de Alfenas.

Além da chegada do cinema, a presença de novos investimentos se materializaram em objetos técnicos, que indicam a forte centralidade de Alfenas mesmo antes da construção da Rodovia Fernão Dias. A chegada da ferrovia, no final do século XIX, constituiu-se num importante fator estruturante da modernização da cidade. Na primeira metade do século XX, o acesso à energia elétrica e a oferta de água tratada, canalizada e disponibilizada para a população se configuraram também como uma novidade moderna. Outras atividades, igualmente, tiveram essa função, como a oferta de serviços bancários e de lazer (em teatro e clubes recreativos) (EUGENIO, 2015). A vinda desses serviços, a ampliação do comércio varejista, a presença de automóveis (figura 3) e a chegada de novos equipamentos urbanos impulsionaram atividades produtivas, símbolos da modernidade que alteraram a paisagem e o modo de vida da população de Alfenas.

Outro indicador da modernidade pela qual passava a cidade se verifica na quantidade de pessoas que possuíam curso superior no final da década de 1930; 64 moradores eram diplomados nesse nível de ensino, possível reflexo da criação de uma faculdade particular, em 1914: a Escola de Farmácia e Odontologia de Alfenas (Efoa), transformada na Universidade Federal de Alfenas em 2005. Sua criação

revela que em Alfenas havia uma elite intelectualizada, sintonizada com a cultura científica da época, ansiosa para inserir sua cidade nos trilhos do progresso pela via da educação universitária e ávida pela afirmação como grupo social esclarecido (EUGÊNIO, 2015, p. 15).



Figura 3: Ponto de taxi na Praça Getúlio Vargas, 1950.

Fonte: Arquivo Wanderley Cesarini (1950), da página Fotos Antigas de Alfenas.

Outro aspecto da centralidade de Alfenas se verifica na presença de imigrantes internacionais e daqueles que conseguiram cidadania brasileira. Em 1940, residiam em Alfenas 115 estrangeiros (dos quais 54 eram italianos) e 41 haviam conseguido se naturalizar brasileiros. A rede migratória na qual se inseria a localidade é uma boa representação da dinâmica urbana da cidade em pelo menos três aspectos: a existência de comunicação com outros centros, a presença de um ambiente atrativo para os que vinham de fora e a possibilidade de incorporação de costumes/práticas diferentes daqueles da sociedade local.

Assim, antes mesmo da construção da Rodovia Fernão Dias, a cidade já se conectava com outras centralidades do país, oferecendo serviços para parte de sua

população, aquela com poder aquisitivo para consumi-los. Ou seja, a construção da rodovia que liga São Paulo a Belo Horizonte pouco alterou a dinâmica da cidade de Alfenas em meados do século XX. Sua dinâmica no período analisado era mais um reflexo das mudanças ocorridas nas décadas anteriores do que advindas propriamente da chegada do asfalto. É provável que a partir de 1959 se tornariam mais presentes no cotidiano da cidade os efeitos da construção da atual BR-381, como a construção do terminal rodoviário, o estabelecimento de linhas regulares entre Alfenas e outras localidades e a abertura de lojas de diferentes concessionárias. 1959 foi o ano de inauguração do trecho (na época inacabado) Belo Horizonte-Pouso Alegre pelo então presidente, Juscelino Kubitschek. Apenas em 1961 a rodovia foi concluída, com a finalização das obras do trecho paulista.

Se, de acordo com Santos (2009, p. 38), somente após a Segunda Guerra Mundial as estradas de ferro, desconectadas na maior parte do país, foram interligadas e se construíram estradas de rodagem, Alfenas já se inseria nesse cenário desde as primeiras décadas do século XX, em função de sua posição na produção e distribuição de café para o Brasil e para o mercado externo.

4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Quando se iniciou o estudo que resultou neste artigo, defendia-se a tese de que os impactos do projeto e da construção da Rodovia Fernão Dias seriam visíveis na paisagem urbana de Alfenas, antes mesmo de sua inauguração, em 1959. A pesquisa nos mostrou que até a década de 1960 pouco se viu, na referida paisagem, em relação a elementos do projeto político-rodoviarista de integrar o Brasil naquela época. A Alfenas de meados do século XX era muito mais um reflexo da chegada da ferrovia ao município e do desenvolvimento capitalista regional fincado na cafeicultura do que uma cidade que teria transformado sua paisagem imediatamente após a chegada do asfalto.

Assim, o cotidiano da cidade, marcado pela presença de automóveis em sua área central, como se observa em muitas fotografias datadas das décadas de 1940 e 1950, refletia o desejo de modernização da elite econômica local, sustentada pela venda do café no mercado externo, do que propriamente um desdobramento da propagação/construção da estrada que ligaria São Paulo a Belo Horizonte. A rede de estradas de rodagem na qual Alfenas se inseria, o incremento populacional urbano ocorrido no período, a forte presença de estabelecimentos comerciais varejistas e a oferta de serviços de hospedagem, alimentação e ensino superior corroboraram para as novas leituras construídas acerca da chegada dos trilhos e da cafeicultura, identificados na pesquisa, como as principais condicionantes das forças produtivas dinamizadoras da cidade até a década de 1960. É provável que somente a partir desse momento se tornaram mais visíveis no dia a dia e na paisagem da cidade situações e elementos ligados diretamente à inauguração da rodovia e da instalação da Usina Hidrelétrica de Furnas (também no começo da década de 1960); este último empreendimento não foi analisado neste artigo.

Por fim, acredita-se que as mudanças ocorridas em Alfenas em meados do século XX foram impulsionadas pela elite econômica e pela política local e produziram contradições próprias do modo capitalista de produção. É provável que a maioria dos moradores da cidade não se beneficiava do processo de modernização em curso, que refletiu a possibilidade de uma elite agrária acumular riqueza e transformar a paisagem objetivando atender às suas necessidades de classe. Assim, a discussão aqui construída abre novas possibilidades de investigação, que poderão elucidar a maneira pela qual a população pobre de Alfenas se inseria na dinâmica da urbanização e do desenvolvimento do capitalismo em curso. A descoberta dos reais efeitos da inauguração da BR-381 na estrutura e na dinâmica socioeconômica da cidade é também uma possibilidade que se abre a partir dos resultados que aqui apresentamos.

REFERÊNCIAS

APRELINI, José. Disponível em: <http://fotosantigasdealfenas.blogspot.com.br>. Acesso em 04.jun.2016.

CESARINI, Wanderley. Disponível em: <http://fotosantigasdealfenas.blogspot.com.br>. Acesso em 04.jun.2016.

COSTA, Wanderley Messias da. **O Estado e as Políticas Territoriais no Brasil**. São Paulo: Ed. Contexto, 1988.

COSTA, Sérgio; ALONSO, Angela; TOMIOKA, Sérgio. **Modernização Negociada: expansão viária e riscos ambientais no Brasil**. Brasília: Ed. Ibama, 2001.

EUGENIO, Alisson. Urbanização e modernização no sul de Minas Gerais, o caso do município de Alfenas durante a Primeira República. **Revista Eletrônica do Centro Interdisciplinar de Estudos sobre a Cidade**. v. 7, n. 10, jan./ago. 2015. Dossiê História Urbana: a configuração de um campo conceitual. Disponível em: http://www.ifch.unicamp.br/ojs/index.php/urbana_old/article/view/1854. Acesso em 8.dez.2015.

IBGE, **Censos Demográficos**. 1940, 1950 e 1960.

MATOS, Ralfo Edmundo da Silva; SILVA, Amélia Maria da Costa. Transporte automotivo e crises sistêmicas no século XX. **Cadernos do Leste**, Belo Horizonte, v. 8, n. 8, pp. 38-60, 2008.

PAULA, Dilma Andrade de. Estado, sociedade civil e hegemonia do rodoviário no Brasil. **Revista Brasileira de História da Ciência**, Rio de Janeiro, v. 3, n. 2, pp. 142-156, jul.-dez. 2010.

SANTOS, Milton. **A Urbanização Brasileira**. São Paulo: Edusp, 2009.

SANTOS, Milton; SILVEIRA, María Laura. **O Brasil, Território e Sociedade no Início do Século XXI**. Rio de Janeiro: Record, 2005. p. 473.

SILVA, Moacir M. F. Geografia dos transportes no Brasil. In: IBGE, **Revista Brasileira de Geografia**. Ano II, outubro de 1940, n. 4. pp. 560-587. Disponível em; <http://biblioteca.ibge.gov.br/biblioteca-catalogo?view=detalhes&id=7115>. Acesso em 08.jul.2016.

SIQUEIRA JUNIOR, Francisco Carlos de. **A revalorização do patrimônio histórico de Alfenas – MG**. Trabalho de conclusão de curso. Instituto de Ciências da Natureza. Universidade Federal de Alfenas, 2013. Disponível em: <http://www.unifal-mg.edu.br/geografia/>. Acesso em 09.jul.2016.

XAVIER, Marcos. Os sistemas de engenharia e a tecnicização do território. O exemplo da rede rodoviária brasileira. In: SANTOS, Milton; SILVEIRA, María Laura. **O Brasil, Território e Sociedade no Início do Século XXI**. Rio de Janeiro: Record, 2005.

Abstract: The expansion of the Brazilian and Minas Gerais State road network occurred in a context of greater State participation in the implementation of public infrastructure policies, as well as greater internationalization of the national economy. The flexibility of road transportation has integrated even more further localities to the state capital, Belo Horizonte, thus expanding trade between them and favoring urbanization, migratory flows between places and, to a certain extent, the vegetative growth of many localities. The main purpose of this paper is to identify possible spatial transformations through which the city of Alfenas, Minas Gerais State, passed through with the expansion of the road network in the state, especially after the construction of the Fernão Dias Highway in the 1950s. Among the results obtained, transformations were identified in the urban and regional landscape with the arrival of the automobiles and their consequences in the population's way of life and in the flows of information, people and goods.

Keywords: road network; Alfenas-MG; socio-spatial transformations

Agência Brasileira do ISBN

ISBN 978-85-93243-21-9



9 788593 243219