



FEPEG

FÓRUM DE ENSINO,
PESQUISA, EXTENSÃO
E GESTÃO

TRABALHOS CIENTÍFICOS APRESENTAÇÕES ARTÍSTICAS E CULTURAIS DEBATES MINICURSOS E PALESTRAS

23 A 26 SETEMBRO DE 2015
Campus Universitário Professor Darcy Ribeiro

ISSN 1806-549X

A HUMANIZAÇÃO NA CIÊNCIA, TECNOLOGIA E INOVAÇÃO



A REDE URBANA NORTE MINEIRA: UMA ANÁLISE DOS FLUXOS RODOVIÁRIOS ENTRE MONTES CLAROS, JANAÚBA, JANUÁRIA E PIRAPORA NO PERÍODO DE 2013 E 2014.

Filipe Gusmão Ribeiro, Thaís Muniz Melo

Introdução:

As cidades médias se firmaram como pontos intermediários de desenvolvimento urbano, motivando investimentos do setor público e privado. Assim, o Estado atuou com obras de melhoria da infraestrutura urbana e o setor privado com a criação e expansão de novos mercados. Deste modo, as cidades médias iniciaram um processo de crescimento populacional, territorial e econômico. Concomitante a este crescimento, as mesmas passaram a realizar cada vez mais interações espaciais, que nas palavras de Corrêa (1997) [1] podem ser entendidas como “um amplo e complexo conjunto de deslocamentos de pessoas, mercadorias, capital e informação sobre o espaço”.

Assim, as interações espaciais acontecem através do fluxo orientado de materiais e imateriais entre diferentes cidades. Quando este processo se intensifica e se consolida no espaço, este se materializa na criação de uma rede urbana, que pode ser compreendida como: “conjunto funcionalmente articulado de centros urbanos e suas hinterlândias, envolvendo uma complexa diferenciação entre cidades” (CORRÊA, 2006, p.7) [2].

As redes urbanas são formações facilmente de serem vistas em grandes cidades, entretanto a inovações tecnológicas juntamente com a expansão urbana possibilitam a ocorrência deste processo articulado por cidades médias, sendo também chamadas de redes urbanas regionais.

De acordo com Moraes (2008) [3] as redes urbanas são formações hierarquizadas entre cidades, onde a cidade de maior expressão é chamada de nó urbano. É possível a existência de mais de um nó urbano em uma rede, entretanto, estes também obedecem a uma ordem. Para Hermano e Lessa (2008) [4], “a rede é, portanto, um resultado direto da dinâmica regional”. Desta forma compreende-se a importância desta para análise da dinâmica regional.

A cidade média de Montes Claros está situada no Norte de Minas Gerais, aproximadamente 430 km de Belo Horizonte. Evidencia-se como o maior centro urbano da região e sul da Bahia, desenvolvendo inúmeras relações sócio econômicas com as cidades de sua região, destacando-se os centros emergentes, Janaúba, Januária e Pirapora. As interações espaciais entre Montes Claros e os centros emergentes resultaram na criação e consolidação da rede urbana norte mineira.

Os centros emergentes, conforme Filho, Rigotti, Campos (2007) [5] são as cidades que o nível de urbanização é maior do que as pequenas cidades e menor em relação às cidades médias, estão na zona intermediária.

O presente trabalho tem como objetivo analisar a dinâmica da rede urbana norte mineira a partir dos fluxos rodoviários entre Montes Claros e os centros emergentes, Janaúba, Januária e Pirapora nos anos de 2013 e 2014.

Materiais e Métodos:

Para a produção do estudo em tela foi realizada uma revisão bibliográfica sobre os temas: cidades médias (FILHO, RIGOTTI, CAMPOS, 2007), interações espaciais (CORRÊA, 1997) e redes urbanas (CORRÊA, 2006; MORAES, 2013; HERMANO, LESSA, 2008). Realizou-se ainda, pesquisa de dados de transporte coletivo rodoviário interestadual, a fim de auxiliar na compreensão do objetivo proposto. Para tanto, foram coletados junto a Secretaria Estadual de Transportes e Obras Públicas – SETOP, informações sobre as linhas de fluxos rodoviários entre Montes Claros e os Centros Emergentes nos anos de 2013 e 2014. Posteriormente, fez-se a elaboração e sistematização do banco de dados com produção de gráficos e mapas.

Discussão/Resultados:

No ano 2010, conforme o censo do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE [6], Montes Claros possuía uma população de 361.915 habitantes e calcula-se que, para o ano de 2014, esse número tenha sido elevado para 390.212 habitantes.

Em sua origem, a cidade média de Montes Claros tinha como base econômica a agricultura e a agropecuária, que no decorrer de sua história modifica-se para uma economia predominantemente terciária, com ênfase nas áreas de saúde e educação. Essa transição ocorreu devido ao fato da cidade servir como ponto intermediário nas ligações entre o Nordeste e São Paulo e/ou Rio de Janeiro, estimulando assim o desenvolvimento de um intenso comércio na região.

Trabalho resultante da pesquisa A rede urbana norte-mineira: consolidação, dinâmicas recentes e refuncionalização desenvolvida pelo Laboratório de Estudos Urbanos e Rurais – LAEUR.

Agências de fomento: Conselho Nacional de Desenvolvimento Tecnológico – CNPq e Fundação de Amparo a Pesquisa do Estado de Minas Gerais – FAPEMIG.

Essa crescente atividade comercial despertou o interesse do setor público e privado sobre a cidade que por meio de investimentos financeiros e incentivos fiscais alavancou o desenvolvimento de Montes Claros, através da instalação de indústrias e, conseqüentemente, a urbanização.

Dessa forma, Montes Claros apresentou um elevado crescimento urbano no século XX, considerada na região Norte de Minas Gerais como relevante cidade média. Com efeito, começou a se destacar no contexto regional e se firmou como a cidade de maior expressão no Norte de Minas Gerais. Assim, a mesma passou a desempenhar um papel centralizador nos municípios de sua hinterlândia.

O efeito polarizador exercido por Montes Claros gera interações espaciais com os diversos municípios limítrofes e dentre essas interações as mais relevantes são as realizadas com os centros emergentes, Janaúba, Januária e Pirapora. A criação da rede urbana norte mineira, orientada pela cidade média de Montes Claros, é a materialização deste processo.

Uma das formas de estudar a dinâmica de uma rede urbana é através da análise de suas interações espaciais, pois são características intrínsecas a esse processo. Para Corrêa (2006) [2], é possível fazer esta análise a partir de dois tipos de pesquisa. A primeira são as pesquisas com um amplo espaço amostral e com diversas variáveis, por exemplo, os censos do IBGE. A segunda se faz a partir da escolha de uma variável que possua uma correlação capaz de expressar o todo.

O trabalho aqui apresentado está baseado na segunda alternativa e para tanto foi selecionado a variável transporte coletivo rodoviário, pois este constitui um dos mais importantes sistemas de fluxo na rede urbana norte mineira, são mais de 450 km de rodovias pavimentadas que movimentam grande quantidade de pessoas e produtos todos os dias.

A sistematização dos dados coletados junto a SETOP mostrou que no ano de 2013, 57.619 pessoas utilizaram desse modo de transporte para circular pela rede urbana norte mineira, no ano de 2014 esse número aumentou para 93.940 pessoas. O gráfico 01 indica os valores dos fluxos discriminados por ano e por cidade.

Significativa parte desses fluxos pode ser atribuída ao setor terciário, principalmente para a área da saúde e da educação. No que tange a saúde, Montes Claros se destaca por possuir diversos centros de assistência avançada em várias especialidades.

No que se refere à educação, Montes Claros é considerado um polo educacional, existem diversas instituições de ensino na cidade, em todos os níveis da educação, desde o primário até graduações e pós-graduações. Destaca-se a presença de 03 instituições públicas de ensino superior: Universidade Estadual de Montes Claros – UNIMONTES, Universidade Federal de Minas Gerais - UFMG e Instituto Federal do Norte de Minas Gerais – IFNMG.

Ao se relacionar os fluxos rodoviários intermunicipais com a população dos respectivos municípios, percebe-se a importância do transporte rodoviário na dinâmica da rede urbana norte mineira. Em 2014, de acordo com o IBGE, a estimativa da população de Pirapora é de 55.972 habitantes, de Janaúba 70.472 habitantes e de Januária 68.065 habitantes. Posto isso, ao relacionar população dos centros emergentes no ano de 2014 com os respectivos fluxos rodoviários intermunicipais com Montes Claros para o mesmo ano, verifica-se que para Janaúba, Januária e Pirapora esses números de fluxos representam, aproximadamente, 60%, 31% e 55%, respectivamente, da população dos referidos centros emergentes. Dessa forma, compreende-se a importância do transporte rodoviário para a dinâmica regional.

Quando comparadas as interações espaciais dos centros emergentes no período de 2013 a 2014, observa-se que Janaúba obteve o maior crescimento, tanto quantitativo quanto qualitativo, os 21.549 novos fluxos representam um crescimento na faixa de 104%. Pirapora obteve um crescimento quantitativo superior ao de Januária, 8.117 e 6.655 novas interações, respectivamente, entretanto apresentou um crescimento qualitativo menor, Pirapora com 35,75% e Januária com 46,44%.

Conclusão:

A cidade média de Montes Claros apresentou um elevado crescimento urbano nas últimas décadas, recebendo diversos investimentos do Estado e do setor privado. Juntamente a esse crescimento, as inovações tecnológicas e as novas lógicas socioeconômicas propiciaram a Montes Claros destacar-se no contexto regional como um centro de desenvolvimento urbano, assim a mesma passou a articular interações espaciais com os diversos municípios de sua região.

Os centros emergentes, Janaúba, Januária e Pirapora através das interações espaciais materializaram na criação da rede urbana norte mineira, orientada pela cidade média de Montes Claros. O transporte rodoviário possui significativa participação neste processo, visto que grandes quantidades de fluxos são realizadas por este modal, configurando assim um importante indicador para análise da dinâmica desta rede urbana.

A rede urbana norte mineira possui um intensa dinâmica, apenas por transporte coletivo rodoviário intermunicipal em 2013, aproximadamente 60.000 pessoas circularam por ela e em 2014 esse número aumentou para cerca de 95.000 pessoas. Esse aumento dos fluxos confirma da dinâmica da rede urbana norte mineira.

O fluxo rodoviário, objeto deste resumo, configura um dos principais sistemas de trocas na rede urbana norte mineira, uma média de 260 pessoas por dia transitaram por este modal no ano de 2014. Significativa parte desses fluxos

é orientada pelo setor terciário, principalmente pelas áreas de saúde e educação. Todavia outras áreas estão apresentando um proeminente crescimento nos últimos anos, a serem destacados pelas áreas de lazer, publicidade, ciência e tecnologia.

Portanto, percebe-se que as interações espaciais na rede urbana norte mineira possuem uma grande relevância no contexto regional e estão apresentando um crescimento elevado ao longo dos anos, buscando alcançar um cenário cada vez maior.

Agradecimentos:

Conselho Nacional de Desenvolvimento Tecnológico – CNPq.
Fundação de Amparo a Pesquisa do Estado de Minas Gerais – FAPEMIG.

REFERÊNCIAS:

^[1] CORRÊA, Roberto Lobato. Interações espaciais. In: CASTRO, Iná Elias de; GOMES, Paulo César da Costa; CORRÊA, Roberto Lobato (Org.). Explorações geográficas. 3 ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997. p. 279-318.

^[2] CORRÊA, Roberto Lobato. Estudos sobre a Rede Urbana. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil. 2006.

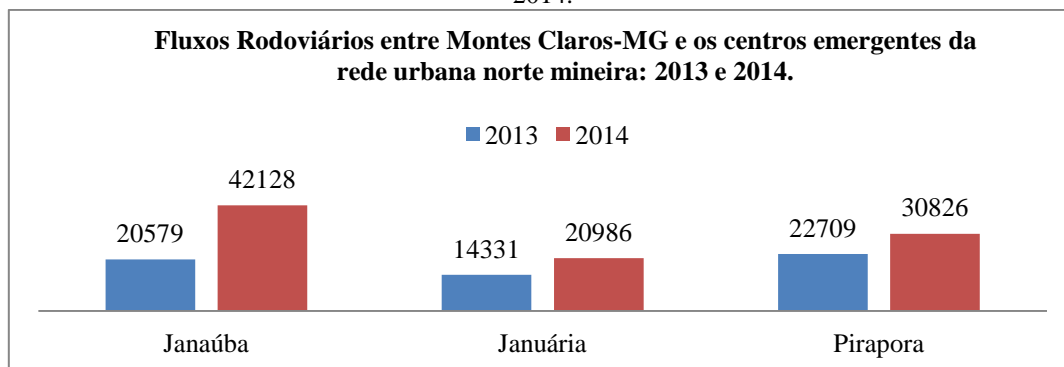
^[3] MORAES, Elias de Oliveira. Rede urbana do Brasil: constituição e dinâmica recente. In: Revista Geonorte, Edição Especial 03, V.7, N.1, p.798-812, 2013.

^[4] HERMANO, Vivian Mendes; LESSA, Simone Narciso. Formação e desenvolvimento da rede urbana do norte de minas. In: Desenvolvimento social, Montes Claros, v. 1, n. 1 - jan./jun. 2008.

^[5] FILHO, Oswaldo Bueno Amorim; RIGOTTI, José Irineu Rangel; CAMPOS, Jarvis. Os níveis hierárquicos das cidades médias de Minas Gerais. Revista Raega, Curitiba, n. 13, p. 7-18, 2007. Editora UFPR.

^[6] Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE. Disponível em: <http://www.ibge.gov.br/home/>. (Acesso em Julho de 2015).

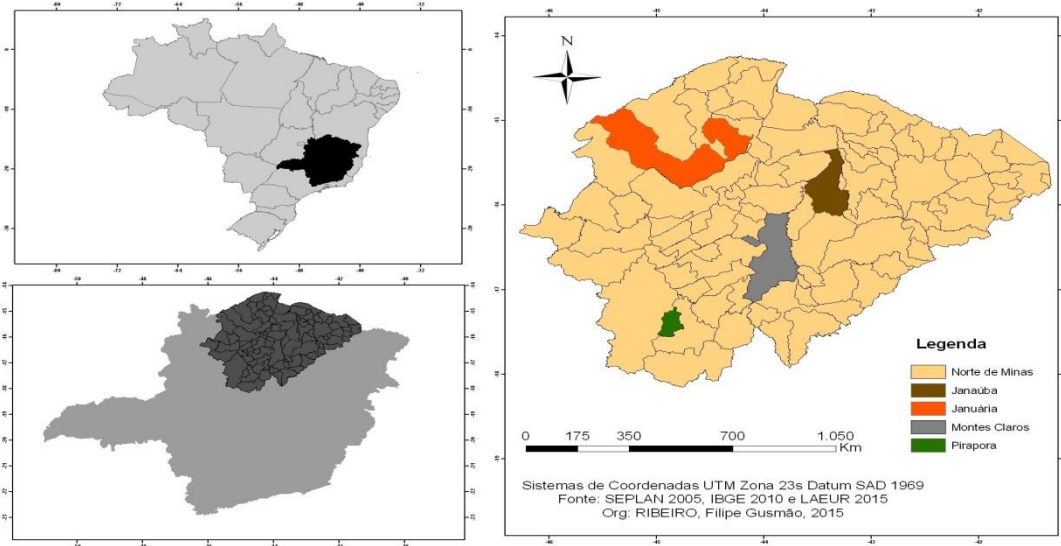
Gráfico 01: Fluxos Rodoviários entre Montes Claros-MG e os Centros Emergentes da rede urbana norte mineira: 2013 e 2014.



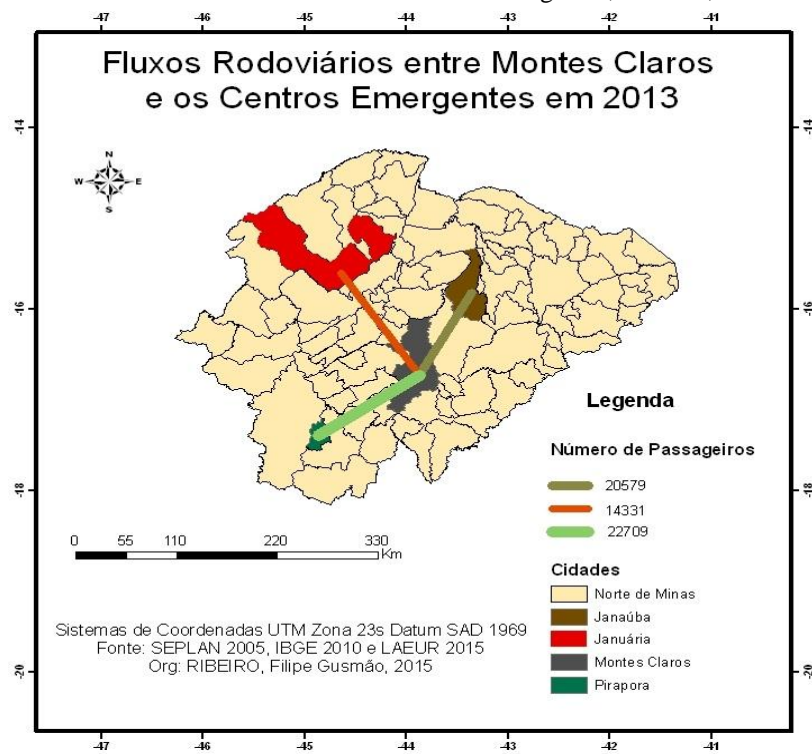
Fonte: Secretária de Transporte Rodoviário e Obras Públicas. 2015.

Org.: RIBEIRO, F. G; 2015.

Mapa 01: Localização da Cidade Média de Montes Claros e os Centros Emergentes, Janaúba, Januária e Pirapora.



Mapa 02: Fluxos Rodoviários entre Montes Claros e os Centros Emergentes, Janaúba, Januária e Pirapora em 2013.



Mapa 03: Fluxos Rodoviários entre Montes Claros e os Centros Emergentes, Janaúba, Januária e Pirapora em 2014.

