

## FORMAÇÃO E TRANSFORMAÇÃO DA REDE URBANA DO ALTO RIO PARDO, NORTE DE MINAS GERAIS

Fabiana Oliveira Araújo – NPGAU/UFMG

(fabianaoa@gmail.com)

### Introdução

De acordo com a regionalização do Brasil, feita pelo IBGE, o Alto Rio Pardo corresponde à microrregião Salinas, composta por 16 municípios, como se observa no mapa a seguir. Apesar da denominação do IBGE, tem havido uma mobilização para que o território seja identificado não apenas por um município, no caso Salinas, mas por um elemento que seja comum à maioria deles: o rio Pardo. A denominação Alto Rio Pardo, inclusive, é utilizada em documentos e relatórios oficiais, como, por exemplo, do Ministério do Desenvolvimento Agrário (MDA), da Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária (EMBRAPA), além da imprensa de um modo geral, e será utilizada neste trabalho.

Figura 1: Localização da Microrregião Alto Rio no Norte de Minas e no Estado de Minas Gerais



Fonte: Elaborado pela autora a partir de base de dados IBGE.

A ocupação do Alto Rio Pardo — assim como do Norte de Minas, onde a microrregião está inserida — iniciou-se a partir da abertura de caminhos para a circulação de gado e transporte de mercadorias para abastecimento da região das minas, a partir do Nordeste. Esses caminhos fixaram populações e influenciaram a formação de arraiais e muitos de seus pontos de conexão delinearão centralidades e as primeiras aglomerações urbanas. No entanto, a partir do final do século XVIII e início do século XIX, a decadência da mineração e a mudança no fluxo de comércio das províncias de Bahia e Goiás para o Rio de Janeiro e Zona da Mata de Minas resultaram em transformações que influenciaram tanto o desenvolvimento dos povoados iniciados como, também, a rede urbana e a economia local. O fim desse fluxo de comércio contribuiu para certo isolamento das cidades dessa região, especialmente devido à difícil acessibilidade e ao baixo desenvolvimento econômico.

Em uma primeira abordagem, pode-se dizer que a identidade cultural da região foi determinada, pelo menos em parte, por essa situação de isolamento — realidade que somente começou a ser alterada a partir do final da década de 1980. Esse “isolamento” foi determinante nas relações sociais, econômicas e de consumo, contribuindo para que o território fosse mais bem caracterizado pelos modos de vida desenvolvidos no campo e não nas cidades, que constituem, grosso modo, apenas pontos de conexão entre o campo e o resto do mundo.

Para o entendimento dos processos de formação e transformação da rede urbana do Alto Rio Pardo é necessário, antes de tudo, compreender sua inserção macrorregional e como se deu a ocupação no território norte mineiro para, então, fazer esse recorte territorial.

## **O processo de ocupação e desenvolvimento urbano e regional no Norte de Minas: Minas X Gerais?**

Foi consenso durante muito tempo que as cidades se construíram sobre uma base rural e a partir de um desenvolvimento agrícola que permitia a produção de um excedente alimentar. Henri Lefebvre, especialmente em seu livro *A Revolução Urbana*, coloca que o desenvolvimento do urbano se inicia a partir da dominação do campo pela cidade e tem seu ápice no processo de industrialização.

Lefebvre descreve esse processo de “criação” e desenvolvimento do urbano através de um eixo que se amplia temporal e espacialmente, partindo da ausência total de urbanização, passando por estágios que ele chama de cidade política, cidade comercial e cidade industrial, até chegar ao urbano propriamente dito.

A cidade política se caracteriza pelo domínio da cidade, espaço não produtivo, sobre o campo, a partir do controle político pela classe cidadina dominante sobre o excedente produzido no campo. Ou seja, é o lugar que permite a essa classe dominante extrair e dominar o excedente rural. “Cidade política acompanha, ou segue de perto, o estabelecimento de uma vida social organizada, da agricultura e da aldeia. [...] ela é inteiramente ordem e ordenação, poder” (Lefebvre, 2008, p. 19).

O excedente gerado no campo sendo comercializado na cidade marca a entrada da economia de mercado e da burguesia enquanto classe dominante, transformando a cidade política em cidade mercantil. Essa cidade marca a subordinação do campo à cidade e torna-se o lugar da troca comercial e do encontro das pessoas. Em função disso, o espaço urbano é organizado baseado nos conceitos de forma, função e estrutura. O mercado passa a ser o lugar central dessa cidade em detrimento da ágora e do fórum, centrais na cidade política. “O campo? Não é mais — não é nada mais — que a ‘circunvizinhança’ da cidade, seu horizonte, seu limite. As pessoas da aldeia? [...] Produzem para a cidade, para o mercado urbano” (Lefebvre, 2008, p. 21).

Na sequência, com o desenvolvimento da indústria, a cidade deixa de ser obra e vira produto, a partir da mercantilização da terra, e desenvolve-se a cidade indústria, que marca a subordinação total do campo à cidade. No entanto, para Lefebvre (2008, p. 23), a indústria criou a “não-cidade”, apagando os vestígios do que havia anteriormente e levando à subordinação do espaço urbano à atividade produtiva. Para o autor, o crescimento da indústria transforma a realidade urbana que, por sua vez, modifica as relações de produção. A cidade explode, cresce, mas não leva consigo a festa (o encontro das pessoas), o poder (da cidade política) e o excedente (da cidade mercantil). Ao mesmo tempo, há um movimento inverso, de implosão, com o surgimento de uma centralidade restrita, onde permanece a tríade festa, poder e excedente<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Essa função estruturalista da tríade festa, poder e excedente não é utilizada dessa forma por Lefebvre e foi assim sistematizada por Monte-Mór (2006).

Para Lefebvre, o urbano propriamente dito sucederia a cidade industrial e seria uma virtualidade, uma direção a ser seguida, um objetivo a ser alcançado contra a cidade implodida-explodida e a favor de uma totalidade onde a sociedade urbana se realizaria através da tríade citada.

Jane Jacobs (1975) observa que as economias rurais, incluindo o trabalho agrícola, se constroem diretamente sobre a base da economia e do trabalho urbanos. Para a autora, é a partir da economia urbana, desenvolvida através da produção e da troca, que se organiza o espaço, a sociedade, o campo e a região.

A cidade mineradora, da forma como Jacobs sugere, surge a partir de uma atividade industrial, questionando a teoria dominante dos historiadores urbanos de que as cidades necessariamente surgiam a partir de um excedente gerado no campo, administrado por uma classe cidadina dominante.

No Brasil, as cidades que se desenvolveram a partir da atividade mineradora em Minas Gerais eram locais onde produção e poder se confundiam, como ressalta Monte-Mór:

“A natureza exclusivamente extrativa da economia urbana mineradora implica, de um lado, no surgimento de núcleos marcados pela concentração e centralização das atividades de produção, reprodução/consumo, circulação/distribuição e gestão num mesmo espaço (urbano), acelerando assim a formação de uma cultura (urbana) onde a concentração do excedente coletivo, a base de organização social comunitária, a ordem legal e o poder constituídos e o locus da festa se encontram no espaço/obra coletiva.” (Monte-Mór, 2001, p. 5)

Paralelamente ao desenvolvimento da região das minas, outras regiões foram desenvolvidas com atividades complementares, especialmente para abastecimento do grande contingente de pessoas que migraram em busca de trabalho e riqueza e em contrapartida às áreas produtoras que foram abandonadas em detrimento à corrida do ouro. Assim, como coloca Monte-Mór (2001), criou-se uma rede urbana ligada tanto à atividade mineradora quanto a outros setores com atividades não industriais, voltadas especialmente para o abastecimento.

Em Minas Gerais, houve, portanto, dois processos de ocupação distintos: um voltado para a mineração, “ambiente de riqueza, de fausto de vida social intensa” (COSTA, 2002, p. 2), e outro caracterizado pelos currais, fazendas de criação de gado que, sobretudo, abasteciam as regiões das minas.

“Olhados na existência de duas formações históricas e duas temporalidades distintas, a sociedade e o território mineiros apresentam-se cindidos no

imaginário social brasileiro, não pela diversidade de identidades culturais aí existentes, mas pela existência de duas regiões mentais distintas: Minas Gerais e Sertão Mineiro.” (Costa, 2002, p. 2)

A ocupação do território norte mineiro, entretanto, começou a despontar antes da descoberta das minas, a partir do final do século XVII, com a fixação de alguns assentamentos ao longo dos cursos d'água, por onde, inicialmente, se deu a penetração no território. Posteriormente, os caminhos foram abertos para passagem do gado das fazendas da Bahia e para o transporte de mercadorias do nordeste para abastecimento da região das minas. O território norte mineiro configurou-se, naquela época, como uma continuação dessas fazendas de gado e os pontos de conexão entre os caminhos abertos delinearam as primeiras centralidades naquela região, como exemplificado por Moraes:

“Se, no Mapa da maior parte da Costa, e Sertão [...], praticamente só havia registros de esparsa ocupação humana — fazendas e currais — ao longo de uns poucos caminhos no território mineiro, em 1734 e, sobretudo, em 1778, vilas, freguesias, arraiais e registros já pontuavam não só os trajetos que se desenvolveram às margens do São Francisco e aqueles que passavam pelo Distrito Diamantino, mas também uma rede de conexões, que se expandiu pelos sertões do norte da capitania, articulando-se com a Bahia. Em 1778, além das vilas do Príncipe e de Nossa Senhora do Bom Sucesso das Minas Novas do Araçuaí, freguesias como as de Barra do Rio das Velhas, Rio Pardo e São Romão figuravam como importantes polos de conexão da Capitania de Minas Gerais com o nordeste da colônia.” (Moraes, 2005, p. 132)<sup>2</sup>

De acordo com Moraes (2005), apesar dessa “função” de abastecimento das regiões das minas e das atividades agropastoris, a ocupação nessa região apresentou-se dispersa e com baixa densidade demográfica, sobretudo se comparada à região centro-sul, configuração que, em termos gerais, permanece até os dias de hoje.

O Norte de Minas faz parte do que Costa (2002) chama de Sertão Mineiro. Nessa região, as cidades se desenvolveram como mercantis e assim permanecem até os dias de hoje, “[...] vinculadas às fazendas de gado, em torno das quais a vida social se organizou” (Costa, 2002, p. 3), ao contrário das cidades mineiras industriais. Algumas exceções existem e o caso de maior destaque é Montes Claros que começou como cidade mercantil, mas que passou por um processo de industrialização, ainda que limitado, e hoje assume o posto, também, de centro regional do Norte de Minas devido à grande e variada oferta de comércio, serviços

---

<sup>2</sup> As localidades citadas que tiveram suas denominações alteradas foram: Vilas do Príncipe = Serro; Nossa Senhora do Bom Sucesso das Minas Novas do Araçuaí = Minas Novas; Barra do Rio das Velhas = Guaicuí; Rio Pardo = Rio Pardo de Minas.

(especialmente educação e saúde), além de instituições públicas que atendem não somente a região norte como também outras regiões tanto de Minas quanto do sul da Bahia.

### **Formação da rede urbana no Alto Rio Pardo**

Na Microrregião Alto Rio Pardo, recorte para estudo deste trabalho, o desenvolvimento das cidades ocorreu da mesma forma que no restante do Norte de Minas e, atualmente, mesmo não tendo passado por um processo de industrialização e, conseqüentemente, de desenvolvimento do urbano — segundo o eixo lefebvriano —, pode-se dizer que seus municípios experimentam a transição da cidade mercantil para o urbano. Ir da cidade mercantil ao urbano não significa, entretanto, que a industrialização não exista. Ela é presente em pequena escala intramunicipal/regional, mas, principalmente, sofre seu impacto externo. Em um exemplo simples, a atividade agropecuária, como é praticada atualmente, é dependente de produtos industrializados, sejam eles insumos, ferramentas ou maquinários.

De acordo com Moraes (2005), a urbanização, entretanto,

“[...] não está relacionada apenas ao crescimento demográfico e econômico de algumas cidades, mas também implica em uma série de transformações e articulações expressas na organização do espaço regional e nas relações de dependência e hierarquia, que conformam um sistema integrado de maior amplitude: a rede urbana.” (Moraes, 2005, p. 161)

Essas relações dentro do recorte territorial da microrregião Alto Rio Pardo são tratadas neste subtítulo.

Historicamente, as ligações viárias, ou a ausência delas, contribuíram fortemente para a formação e configuração atual da rede urbana norte mineira e, mais especificamente, da microrregião Alto Rio Pardo. Caminhos e rios nos séculos passados, e as ligações ferroviárias e rodoviárias nos tempos modernos, foram fatores determinantes, inclusive, para o surgimento de centralidades, como aconteceu com Montes Claros no nível regional, com Rio Pardo de Minas e Salinas no nível microrregional e, mais recentemente, com Taiobeiras, como se verá a seguir.

Mesmo com a chegada da ferrovia na primeira metade do século XX, foi somente após a abertura de uma rede rodoviária que o Norte de Minas passou a ter alguma integração em sua rede urbana. Segundo Lessa e Pereira (2009), até 1920, o Norte de Minas não dispunha de

uma rede de transportes rodoviários que ligasse essa região a outras regiões do País, ou até mesmo internamente, pois Montes Claros, principal centralidade regional, não se conectava aos municípios vizinhos. Algumas poucas estradas foram abertas a partir daí, com a pressão da chegada dos primeiros automóveis. No entanto, foi apenas em 1947, com a implantação do Departamento de Estradas de Rodagem de Minas Gerais (DER/MG), em Montes Claros, que essa situação tomou outros contornos, com a abertura e pavimentação de rodovias que melhoraram a acessibilidade, a penetração do território e a formação das redes urbanas.

No território hoje pertencente ao Alto Rio Pardo, a ocupação se deu às margens do rio de mesmo nome, uma das portas de entrada de mercadorias para abastecimento da região das minas, cuja aglomeração inicial deu início à atual cidade de Rio Pardo de Minas. No território também foram abertos caminhos para passagem de gado que deram origem a outras ocupações. O atual município de Rio Pardo de Minas configura-se como umas das mais antigas ocupações do estado e teve um passado importante como entreposto de mercadorias e prestação de serviços.

Analisando a formação política e administrativa dos municípios do Alto Rio Pardo, observa-se que todos têm sua origem no território de Rio Pardo de Minas e que a criação dos municípios é recente, sendo que dez deles, dentre os 16 que compõem a microrregião, foram criados na década de 1990. Isso contribui para que a rede urbana seja frágil ou, melhor dizendo, em formação. Para entender esse momento de formação da rede urbana, é preciso tomar alguns conceitos.

“Entendemos por rede urbana, numa definição mínima e inicial, o conjunto de centros urbanos funcionalmente articulados entre si” (Corrêa, 2006, p. 16). O uso dessa citação permite adentrar o conceito de rede urbana, a fim de justificar a fragilidade da rede do Alto Rio Pardo, considerando que, por ser uma região cujos municípios foram criados em um passado recente, as articulações entre os centros urbanos estão sendo delineadas e os novos municípios ainda são dependentes daqueles pré-existentes, especialmente no que tange ao comércio e à prestação de serviços, havendo pouca troca entre eles. Corrêa (2006) observa que a rede urbana é também uma forma espacial, composta por um conjunto de centros urbanos, entre os quais ocorre “criação, apropriação e circulação do valor excedente”, além de ser uma expressão de processos sociais e econômicos entre esses centros. Conforme dito, a relação estabelecida entre a maioria dos

municípios do Alto Rio Pardo é, ainda, de dependência e não de circulação e troca. Essa relação de dependência e de fragilidade da rede urbana é compreensível, na medida em que ela está ainda em formação, mas espera-se que, com o passar do tempo, cada cidade desempenhe sua função dentro da rede e contribua para seu fortalecimento. Como preconiza Corrêa,

“os elementos da rede urbana a serem considerados devem dar conta da gênese da rede urbana, da localização absoluta e relativa das cidades, da forma espacial das cidades e da rede, da paisagem urbana, das funções, dos agentes sociais envolvidos no processo produtivo e das relações entre eles, e das articulações externas à rede.” (Corrêa, 2006, p. 41)

### **Periodização da rede urbana no Alto Rio Pardo**

Admitindo o caráter mutável da rede urbana, cuja mutabilidade se traduz em periodização (Corrêa, 2006), é possível caracterizar alguns momentos dessa rede no Alto Rio Pardo. Para esse trabalho, são estudados três períodos: o primeiro entre os anos 1960 e 1990, o segundo dos anos 1990 até os dias atuais e o terceiro, caracterizado pelo momento de transição pelo qual tem passado e pelas mudanças futuras previstas.

No primeiro período, o Alto Rio Pardo era composto pelos municípios de Rio Pardo de Minas, Salinas, Taiobeiras, São João do Paraíso, Rubelita e Águas Vermelhas (aqui colocados em ordem cronológica de emancipação política). Nesse período, é temeroso falar em rede urbana, já que, baseado nos conceitos apresentados anteriormente, praticamente não havia circulação de excedente e os centros urbanos eram pontos pouco articulados no território. É característica desse período a acessibilidade precária entre as cidades (distritos sedes), composta por estradas de terra, o que dificultava a comunicação entre elas e a troca de excedente. Salinas tornou-se, nesse período, a principal articuladora interna da rede e dela com o exterior, influenciada pelas aberturas viárias, tanto para Montes Claros, e conseqüentemente para Belo Horizonte e todo o sul do país, quanto para a Bahia, o que a transformou em um importante entreposto. No final da década de 1920, foi aberta uma via para automóveis ligando-a a Montes Claros. No final da década de 1980, esse trecho foi asfaltado, assim como a ligação Salinas – BR116, tornando-se, assim, o único município da microrregião com acesso pavimentado para a Bahia e para a capital do estado. A título de ilustração, devido a essas ligações viárias, até o final da década de 1980, só

havia transporte coletivo da microrregião para a capital do estado partindo de Salinas, ou seja, todos os caminhos levavam a esse local. O fator acessibilidade contribuiu para que Salinas recebesse um grande número de serviços e comércios, o que reforçou sua posição de centralidade. A abertura e pavimentação de uma via ligando Taiobeiras a Salinas no início da década de 1980 facilitou a integração microrregional e o acesso a Salinas, até então feito por vias secundárias e com percursos maiores. Devido à proximidade com a BR 116 (Rio-Bahia), o município de Águas Vermelhas e, parte do território de São João do Paraíso, estavam mais vinculados a Pedra Azul e às cidades baianas de Cândido Sales e Vitória da Conquista, sendo, portanto, pouco articulados com os demais centros urbanos do Alto Rio Pardo. Tanto do ponto de vista da dependência quanto da troca, pode-se dizer que Águas Vermelhas e São João do Paraíso estão, nesse primeiro período, nos níveis inferiores da hierarquia da rede urbana.

É sabido que a oferta inadequada de infraestrutura de transporte, dentre outros fatores, contribuiu para o baixo desenvolvimento econômico, como é característica na microrregião em estudo. De acordo com Rachter (2011), as teorias clássicas de localização consideram as vantagens do aumento da acessibilidade, relacionando-a à industrialização e, conseqüentemente, ao desenvolvimento econômico. “Portanto, investimentos em infraestrutura de transporte importam nessa literatura através de seu impacto sobre o desenvolvimento industrial” (Rachter, 2011, p. 12).

Ao mesmo tempo em que a acessibilidade precária contribuiu para o enfraquecimento da rede urbana e para o baixo desenvolvimento econômico, garantiu ao Alto Rio Pardo certo isolamento que contribuiu para a formação de uma identidade própria, sendo determinante nos modos de vida e nas características econômicas e de consumo, por exemplo. O êxodo rural ocorreu em um ritmo mais lento que no restante do País, influenciando no predomínio da economia de base agropecuária e no pequeno crescimento econômico. A acessibilidade precária dificultava a importação de produtos, inclusive alimentícios e, com isso, uma característica forte que se desenvolveu nesse período, e que permanece até hoje, são os mercados municipais e as feiras livres, ocasiões em que os produtos agropecuários são levados para serem comercializados nas cidades.

Todos os municípios da microrregião, nesse período, dependem, de algum modo, de Montes Claros para atendimento a serviços e comércios especializados, sendo a principal centralidade macrorregional. Vitória da Conquista (BA) também aparece como centralidade, mas em menor escala.

O segundo período caracteriza-se pela inclusão na rede urbana dos municípios emancipados na década de 1990, passando a rede a ter a configuração espacial atual. Alguns acontecimentos, especialmente relacionados à acessibilidade e à prestação de serviços, a partir do início dos anos 2000, iniciaram mudanças na rede no sentido de fortalecê-la e de modificar a hierarquia vigente até então, com o surgimento de Taiobeiras enquanto centralidade. No que tange à acessibilidade, as transformações se iniciaram em meados dos anos 2000, quando começou a ser implantado o Programa de Acesso Rodoviário (PROACesso), do Governo de Minas, que propôs integrar todas as cidades do Estado por vias pavimentadas. Mais recentemente, o Programa Caminhos de Minas, lançado em 2012, considerado uma continuação do PROACesso, previu a pavimentação de mais 1,9 mil km em todo o estado.

No Alto Rio Pardo, praticamente todas as vias de ligação entre os municípios foram pavimentadas pelo PROACesso ou serão pelo Programa Caminhos de Minas.

A pavimentação dessas vias, além de melhorar o deslocamento interno, facilita também a ligação com a microrregião Janaúba, através dos trechos Mato Verde – Santo Antônio do Retiro e Rio Pardo de Minas – Mato Verde.

Nesse cenário, Taiobeiras, que já apresentava uma centralidade geográfica na microrregião, vem ganhando destaque enquanto entroncamento viário, o que tem levado, como consequência, a uma tendência de centralização econômica, já que novos estabelecimentos comerciais, institucionais e de serviços foram e continuam sendo abertos em ritmo acelerado. Antes do PROACesso e do Programa Caminhos de Minas, Taiobeiras já se configurava como centro viário. No entanto, a pavimentação das vias citadas facilitou o acesso e estimulou as relações comerciais entre ela e os demais centros urbanos. Com isso, se anteriormente Taiobeiras era local apenas de passagem no caminho para Salinas, agora representa local de destino, encurtando a distância, especialmente dos municípios localizados ao Norte da microrregião, que se deslocavam a Salinas em busca de comércio e serviços que agora são encontrados em

Taiobeiras. Se no primeiro período todos os caminhos levavam a Salinas, agora, no segundo, esses caminhos levam também a Taiobeiras.

O excedente de produção gerado em Taiobeiras, aliado à sua posição geográfica central, fez com que a cidade se tornasse uma distribuidora de alimentos, tanto para o Alto Rio Pardo, como para outras regiões vizinhas, assim como para a Central de Abastecimento (CEASA) de Belo Horizonte (MG) e Vitória da Conquista (BA). Da mesma forma, os excedentes gerados nos outros municípios, assim como os produtos oriundos dos CEASAs, são levados para essa cidade, onde, então, são distribuídos. Essa troca de excedente baseada em Taiobeiras reforçou ainda mais sua centralidade e fortaleceu seu mercado e a feira livre, hoje os mais representativos da região, enquanto espaços mercantis e elementos de identidade cultural.

Os mercados e as feiras são características das cidades mercantis e tendem a permanecer após a implantação das atividades mineradoras, desde que a produção agrícola não seja prejudicada. De qualquer forma, prevê-se que a nova atividade fortalecerá as centralidades, mas não induzirá a formação de cidades industriais.

Outros fatores que têm contribuído para a ascensão de Taiobeiras como centralidade microrregional, dizem respeito à implantação de equipamentos urbanos e instituições públicas, como o Centro Viva Vida<sup>3</sup>, o Programa Minas Olímpica<sup>4</sup>, as agências da Caixa Econômica Federal e do INSS, além da sede do Consórcio Intermunicipal de Saúde do Alto Rio Pardo (CISARP).

O setor de saúde, aliás, contribuiu, paralelamente à implantação do PROCESSO, mas também em função dele, para a elevação de Taiobeiras na hierarquia regional. O Hospital Santo Antônio, inaugurado em 1972 e administrado pela Fundação Taiobeiras, instituição sem fins lucrativos, tornou-se referência, enquanto município-polo, dentre as 75 microrregiões de saúde definidas pela política de regionalização da Secretaria de Saúde de Minas Gerais, com

---

<sup>3</sup> “Programa de Redução da Mortalidade Infantil e Materna em Minas Gerais (Viva Vida) foi lançado em outubro de 2003 e aposta na sistematização de ações e na parceria entre governo e sociedade civil organizada como a principal arma no combate contra a mortalidade infantil e materna.” Fonte: Secretaria de Estado de Saúde de Minas Gerais.

<sup>4</sup> “O Programa Minas Olímpica foi criado pelo governo de Minas Gerais em dezembro de 2005, com o objetivo de contribuir para a promoção da saúde e a inclusão social por meio de programas esportivos com foco educacional e de participação.” Fonte: Secretaria de Estado de Esportes e da Juventude.

apoio do Pro-Hosp<sup>5</sup>. O Hospital atende hoje, através de convênios, 24 municípios, alguns não pertencentes ao Alto Rio Pardo. Além do aumento na população flutuante na cidade, essa posição de destaque no atendimento à saúde atraiu um grande número de profissionais de outras regiões para trabalhar aí, além de estabelecimentos complementares ao Hospital, como consultórios, laboratórios, farmácias, dentre outros, que lhe atribuíram uma nova dinâmica urbana.

Com as transformações que ocorreram na microrregião, a maioria delas promovidas por intervenções estatais, pode-se dizer que, no segundo período, a rede urbana passou a ter dois municípios no topo da hierarquia: Salinas e Taiobeiras. Percebe-se uma polarização nesses dois municípios no que se refere à ligação e trocas com os demais, sendo que aqueles localizados ao norte tendem a ser polarizados por Taiobeiras e os municípios localizados ao sul, por Salinas. Essa divisão não acontece, entretanto, no setor de saúde, em que todos os municípios, em menor ou maior grau, inclusive Salinas, têm em Taiobeiras o prestador de serviço mais procurado. A exceção diz respeito aos municípios de Águas Vermelhas, Divisa Alegre e Ninheira, cujas trocas e dependências são quase exclusivamente externas à rede urbana do Alto Rio Pardo, como já acontecia no primeiro período. Santo Antônio do Retiro também possui ligações externas, mas em menor grau, com o município de Mato Verde, localizado na microrregião Janaúba.

Com isso, é possível concluir que, nesse segundo período, a rede urbana encontra-se mais fortalecida, com a diminuição de dependência externa à rede e, inclusive, com a introdução de trocas com outras regiões, como no caso da saúde. Internamente, a elevação de Taiobeiras ao topo da hierarquia urbana, ao lado de Salinas, contribuiu para o fortalecimento da rede, na medida em que favoreceu o aumento da circulação de excedente intramunicípios, apesar da relação predominante continuar sendo de dependência.

O terceiro período é relativo ao momento de transição entre a atualidade e as transformações que se vislumbram para o Norte de Minas e o Alto Rio Pardo. Ele acontece nesse

---

<sup>5</sup> “O Pro-Hosp é um Programa do Governo de Minas Gerais que modifica a lógica da relação convencional para a da relação contratual, entre o Estado e os hospitais públicos e privados sem fins lucrativos, que prestam serviços pelo Sistema Único de Saúde (SUS). Este Programa possibilita à população mineira atendimento hospitalar de qualidade e com resolutividade o mais próximo possível de sua residência, segundo a lógica dos níveis de complexidade (média ou alta), otimizando a eficiência dos hospitais, e, assim, consolidando a oferta da atenção hospitalar nos polos macro e microrregionais de Minas Gerais. [...] O objetivo é que o paciente se desloque o mínimo possível de seu município para receber assistência médica necessária, evitando ter que viajar ou ser transportado para os grandes centros ou para Belo Horizonte.” Fonte: Secretaria de Estado de Saúde de Minas Gerais.

contexto de fortalecimento da rede urbana e de afirmação de Taiobeiras enquanto centralidade, ao mesmo tempo em que empreendimentos mineradores estão em estudo para serem implantados no Norte Minas e que implicarão, em um futuro bastante próximo, em uma nova organização na rede urbana, com transformações tanto no território quanto na paisagem cultural daquela região. Diante deste contexto, busca-se avaliar o potencial impacto dessa atividade no Alto Rio Pardo e, mais especificamente, no município de Taiobeiras, que passa, justamente, por um momento de reconhecimento e valorização de sua posição de centralidade regional.

Conforme dito anteriormente, os empreendimentos ainda não foram implantados e seus estudos de impacto não foram finalizados, tornando difícil qualquer previsão dos impactos positivos ou negativos que trarão à região. Entretanto, o que se pretende aqui é refletir sobre os fatos, relatar se e de que forma a virtualidade dos empreendimentos tem modificado o presente dos municípios direta ou indiretamente atingidos por eles.

Por enquanto, não são percebidas alterações na rede urbana, mas sim alguns indícios de sua virtualidade. O mais notável deles é o Plano Regional Estratégico das Microrregiões Salinas, Grão Mogol e Janaúba, desenvolvido em função dos empreendimentos mineradores, contratado pela Secretaria de Desenvolvimento Regional e Urbano do Estado de Minas Gerais, SEDRU-MG e elaborado pelo Centro de Desenvolvimento e Planejamento regional da Universidade Federal de Minas Gerais, CEDEPLAR/UFMG.

Ações relacionadas com a chegada da mineração, ainda que pontuais, são os cursos para técnicos em mineração que estão sendo ofertados por duas escolas particulares, sem qualquer vínculo com as empresas mineradoras, em Salinas, Taiobeiras e Rio Pardo de Minas, sem que exista qualquer demanda imediata por esses profissionais. Além disso, na zona rural há várias denúncias de grilagem de terras públicas muito valorizadas em razão da exploração mineral.

Nesse terceiro período, deduz-se que Taiobeiras terá sua centralidade reforçada. O asfaltamento da estrada entre Fruta de Leite e Taiobeiras tende a deslocar parte do trânsito da BR 251, em função das melhores condições desse via, com menos curvas e topografia menos acidentada. Com isso, é provável que não somente o empreendimento previsto para Rio Pardo de Minas, mas também aqueles previstos para Grão Mogol, tenderão a utilizar o Distrito Sede de

Taiobeiras como local base de suas operações. A infraestrutura urbana instalada aliada às melhores condições de acessibilidade tendem a tornar Taiobeiras, inclusive, em um local preferencial para habitação dos futuros migrantes, trabalhadores dos empreendimentos. Os reflexos dessa expectativa são percebidos no aumento do número de unidades habitacionais construídas e em construção para atender a uma demanda virtual, além da especulação imobiliária.

A principal mudança do terceiro período para o segundo é que Taiobeiras passa a ser a centralidade microrregional com maior demanda por serviços, especialmente a partir da plantação dos projetos mineradores Vale do Rio Pardo, da empresa SAM, Jiboia e Peixe Branco, da empresa MIBA, todos apresentados no Capítulo 1 deste trabalho.

### **Considerações finais**

No Norte de Minas e no Alto Rio Pardo, mais especificamente, os processos de formação e transformação da rede urbana foram, em grande parte, induzidas por programas e investimentos estatais. No âmbito macrorregional, a acessibilidade viária, por ferrovia e rodovia, e os aportes financeiros em prol da industrialização de Montes Claros tornaram esse município uma centralidade de comércio e serviços que atende toda a região.

No Alto Rio Pardo, a rede urbana está em um momento de formação e, ao mesmo tempo, transformação. Se até o início da década de 1990 a rede se caracterizava pela fragilidade, principalmente devido à precária acessibilidade intramunicípios, e tendo Salinas como centralidade, desse período até os dias de hoje, o que se viu foram alterações, induzidas por intervenções estatais, que, se ainda não foram suficientes para tornar a rede urbana forte e independente, contribuíram para fortalecê-la e para incentivar a troca de excedentes entre os municípios. Nesse cenário de transformações, Taiobeiras despontou como centralidade, ocupando o topo da hierarquia urbana ao lado de Salinas.

Nesse processo de transformação e de afirmação da região e da rede urbana, empreendimentos mineradores estão em vias de serem implantados, constituindo uma nova intervenção externa, além daquelas já promovidas pelo estado, com capacidade para dar-lhe um novo rumo à rede urbana.

Nesse contexto, pergunta-se: quem conduzirá as novas transformações que estão por vir? O Estado, através de políticas de planejamento, ou as empresas, já que são elas que muitas vezes definem o planejamento territorial, objetivando interesses próprios? Ao mesmo tempo, há situações em que as empresas induzem o Estado a planejar, colocando-o em uma situação contraditória em que, de um lado, defende o direito à qualidade de vida e à qualidade ambiental e, de outro, defende o capital. Para Corrêa (2006, p. 27), são “as grandes corporações multifuncionais e multilocalizadas que, efetivamente, introduzem, tanto na cidade como no campo, atividades que geram diferenciações entre os centros urbanos”. Dessa forma, a rede urbana passa a ser um reflexo, sobretudo, dessas grandes corporações.

No entanto, é preciso considerar, ao planejar, os interesses do grande capital e, ao mesmo tempo, garantir a participação local nas grandes decisões, buscando conciliar os interesses das políticas de planejamento regional e urbano com as necessidades da população.

### Referências bibliográficas

Cedeplar. Proposta técnica Lote 01: plano regional estratégico em torno de grandes projetos minerários no Norte de Minas. Secretaria de Estado de Desenvolvimento Regional e Política Urbana. *Edital de concorrência*, n. 001/2012, Belo Horizonte, 2012.

Corrêa, R. L.. *Estudos sobre a rede urbana*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006.

Costa, J. B. A. Fronteira regional no Brasil: o entre-lugar da identidade e do território baianos em Minas Gerais. *Sociedade e cultura*, v. 5, n. 1, p. 53-64, 2002. Disponível em: <<http://www.revistas.ufg.br/index.php/fchf/article/view/554/475>>. Acesso em: 12 nov. 2012.

Costa, J. B. A. Minas Gerais na contemporaneidade: identidade fragmentada, a diversidade e as fronteiras regionais. *Cad. Esc. Legisl.*, Belo Horizonte, v. 11, n. 16, p. 117-137, jan./jun. 2009.

Disponível em: <[http://www.almg.gov.br/opencms/export/sites/default/consulte/publicacoes\\_assembleia/periodicas/cadernos/arquivos/pdfs/16/joao\\_batista.pdf](http://www.almg.gov.br/opencms/export/sites/default/consulte/publicacoes_assembleia/periodicas/cadernos/arquivos/pdfs/16/joao_batista.pdf)>. Disponível em: 11 dez. 2012.

IPEA, IBGE, UNICAMP. *Configuração atual e tendências da rede urbana: série caracterização e tendências da rede urbana do Brasil*. Brasília: IPEA, IBGE, NESUR, UNICAMP: 2001.

Jacobs, J.. *La economía de las ciudades*. Barcelona: Península, 1975.

Lefebvre, H. *A revolução urbana*. Tradução de Sérgio Martins. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 1999. Título original: *La révolution urbaine*.

Lefebvre, H. *A vida cotidiana no mundo moderno*. Tradução de Alcides João de Barros. São Paulo: Ática, 1991. Título original: *La vie quotidienne dans le monde moderne*.

Minas Gerais. *Programas e ações do governo*: PROACESSO. Belo Horizonte, 2011. Disponível em: <<http://www.der.mg.gov.br/programas-e-acoes-degoverno/programas/proacesso>>. Acesso em: 15 maio 2011.

Minas Gerais. *Programas e ações do governo*: Programa Minas Olímpica. Belo Horizonte, 2011. Disponível em: <<http://www.esportes.mg.gov.br/esportes/minas-olimpica>>. Acesso em: 15 maio 2011.

Minas Gerais. *Programas e ações do governo*: Programa Viva Vida. Belo Horizonte, 2011. Disponível em: <[http://www.saude.mg.gov.br/politicas\\_de\\_saude/programa-viva-vida](http://www.saude.mg.gov.br/politicas_de_saude/programa-viva-vida)>. Acesso em: 15 maio 2011.

Minas Gerais. Secretaria de Desenvolvimento Regional e Urbano. Banco de Notícias. *Governo de Minas anuncia início do Plano Regional Estratégico do Norte de Minas*. 2012. Disponível em: <<http://www.urbano.mg.gov.br/banco-de-noticias/630-governo-de-minas-anuncia-inicio-do-plano-regional-estrategico-do-norte-de-minas>>. Acesso em: 22 jul. 2012.

Minas Gerais. *Plano de desenvolvimento regional do Alto Paraopeba*: investimentos estratégicos. Belo Horizonte: Secretaria de Desenvolvimento Regional e Urbano de Minas Gerais, 2011.

Minas Gerais. Secretaria de Saúde. Diretoria de Fomento e Integração Regional. *Programas e ações de governo*. [s.d.]. Disponível em: <[http://www.saude.mg.gov.br/politicas\\_de\\_saude/pro-hosp](http://www.saude.mg.gov.br/politicas_de_saude/pro-hosp)>.

Monte-Mór, R. L. M. *O que é o urbano no mundo contemporâneo*. Texto para discussão n. 281. Belo Horizonte, UFMG/CEDEPLAR, 2006. Disponível em: <<http://www.cedeplar.ufmg.br/pesquisas/td/TD%20281.pdf>> Acesso em: 08 ago. 2012.

Moraes, F. B. *A rede urbana das Minas coloniais*: na urdidura do tempo e do espaço. Tese (Doutorado) – São Paulo, 2005.

Oliveira, M. F. M. *Formação social e econômica do Norte de Minas*. Montes Claros: Ed. Unimontes, 2000.

Rachter, L. *Infraestrutura de transporte e desenvolvimento econômico: um estudo do PROCESSO em Minas Gerais*. Monografia (Graduação) – Belo Horizonte, 2011.