

XII ENCONTRO DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA EM  
PLANEJAMENTO URBANO E REGIONAL

21 a 25 de maio de 2007

Belém - Pará - Brasil

---

ANÁLISE DA HIERARQUIA DOS CENTROS URBANOS PRESTADORES DE SERVIÇOS  
TURÍSTICOS AO LONGO DA ESTRADA REAL

Éder Romagna Rodrigues (PUCMinas)

Alexandre Magno Alves Diniz (PUCMinas)

# ANÁLISE DA HIERARQUIA DOS CENTROS URBANOS PRESTADORES DE SERVIÇOS TURÍSTICOS AO LONGO DA ESTRADA REAL

## **Resumo**

Novos paradigmas têm desafiado formas tradicionais de se pensar o planejamento territorial. Se no passado a máxima propalada pelo planejamento consistia na instituição de políticas que induzissem um desenvolvimento uniforme e alheio às especificidades locais, o presente se revela desafiador, por possibilitar novos mecanismos de articulação solidária do desenvolvimento em rede. É possível verificar o ideal da articulação espacial sendo aplicado em iniciativas que visem incorporar os estudos sobre redes urbanas nas políticas territoriais. Este é o caso do Circuito Turístico Estrada Real, um conjunto de núcleos que outrora compôs o sistema urbano do ciclo minerador colonial brasileiro e que sofre uma política desenvolvimentista turística. As perspectivas do turismo descortinam novas possibilidades para que os núcleos se articulem estruturalmente merecendo, portanto serem investigadas como subsídios à política desenvolvimentista. O objetivo do presente estudo é analisar como os núcleos urbanos da Estrada Real encontram-se hierarquizados em relação à oferta de serviços turísticos, tendo em vista a distribuição espacial dos equipamentos estruturais desta atividade. A partir de um conjunto de indicadores, emprega-se uma análise de componentes principais que identifica a estrutura e os diversos níveis hierárquicos dos 177 núcleos urbanos. Os resultados revelam a existência de cinco níveis hierárquicos na prestação de serviços turísticos, quais sejam: o grande centro regional, centros regionais, centros micro-regionais, centros locais e núcleos dependentes.

## Introdução

Nos últimos anos uma série de questionamentos tem permeado o universo do planejamento público no Brasil, em especial aquele pensado pelo viés espacial. As indefinições concernentes a essas arenas estão sendo provocadas por um processo de transição entre os pretéritos projetos nacional-desenvolvimentistas, para os planos de desenvolvimento pautados pela horizontalidade e coerência com as realidades locais.

Por um momento da história do planejamento territorial do Brasil, os modelos de gestão objetivavam instituir políticas que induzissem o desenvolvimento uniforme em todos os lugares, desconsiderando-se as realidades locais (HIRSCHMAN, 1977). No contexto que se descortina, atores cooperados permanecem ordenando o território, mas preconizando a busca por um desenvolvimento espacialmente solidário, que abarca as unidades sub-regionais em rede (GALVÃO, 2001).

O novo ideal da difusão do desenvolvimento regional não se atém à transmissão equânime das facilidades e estruturas pelo território, pois visa articular os centros expoentes de uma região, de modo que os mesmos reproduzam a dinâmica em seus contextos locais. Esse ideal vai ao encontro dos princípios de integração dos estudos das redes urbanas no contexto das políticas de planejamento regional, sendo alguns deles, em especial, orientados à organização dos territórios para o turismo.

As ações das políticas territoriais turísticas de circuitos têm se fundado nos parâmetros de funcionamento da rede clássica de relações entre cidades, pois essas desempenham papéis centrais no circuito de trocas dessa atividade. Este é o caso da Estrada Real, um conjunto de núcleos que outrora compôs o sistema urbano do ciclo minerador colonial brasileiro e que está sendo recentemente alvo de uma política desenvolvimentista de regionalização. A estratégia dessa política centra-se nos antigos núcleos que desempenhavam centralidades no passado colonial, tendo esses se tornado centros-chave das sub-regiões de planejamento. As atuais perspectivas de uso turístico descortinam novas possibilidades de articulação e de estruturação dos núcleos urbanos que merecem ser investigadas como subsídio às atuais políticas desenvolvimentistas. Como o atual sistema de núcleos da região turística Estrada Real está organizado hierarquicamente para desempenhar as atividades concernentes à função turística?

O objetivo geral é analisar como os núcleos da Estrada Real estão hierarquizados estruturalmente para articularem a atividade do Turismo, tendo em vista o modo em que os

equipamentos e os empreendimentos voltados à prestação de serviços turísticos estão distribuídos pelas sub-regiões da Estrada Real, seja pela concentração em núcleos polarizadores, ou dispersão em áreas de influência.

Esforços voltados à análise dos padrões estruturais do turismo podem subsidiar estudos sobre a regionalização, pois eles demonstram como os núcleos estão estruturados para estabelecerem sistemas de relações inerentes aos processos de organização e funcionamento do espaço turístico.

## **O planejamento territorial unitarista**

O modelo de planejamento territorial adotado genericamente pelos estados nacionais no período anterior à acumulação flexível consistia em uma estrutura de gestão administrativa, marcada pela adoção da institucionalização de fronteiras regionais como uma de suas bases de ação (RIBEIRO, 2004). Neste contexto, a questão regional era pensada apenas como uma etapa do planejamento que entrava em cena quando os gestores públicos delimitavam os territórios condecorados pelo interesse de intervenção dos programas nacionais (MATTOS, 1977). A entidade espacial “região” era utilizada nas políticas públicas como mera “armação administrativa” (SANTOS, 1973, p.153), uma vez que a instrumentalização das fronteiras regionais não era a garantia para que todas as áreas contidas pela mesma pudessem participar do ideal desenvolvimentista.

O modelo nacional-desenvolvimentista não difundiu o desenvolvimento para todos os territórios envolvidos pelos processos de regionalização por motivos relacionados ao modo como foram propostas as intervenções de cunho regional. As estratégias adotadas para o desenvolvimento eram programas de ação orientados para os lugares como panacéias, ou modelos aplicados a todas as situações, sem levarem em conta as particularidades das realidades locais. Se o modelo centralizador idealizava uniformizar os efeitos das políticas de desenvolvimento por todos os domínios regionais, suas ações eram paradoxais, pois elas previam a centralização exacerbada das ações do desenvolvimento nas cidades-centro das regiões (HIRSCHMAN, 1977).

O foco dado pelas políticas territoriais às cidades com poderes de polarização de seus respectivos contextos regionais fez com que as mesmas se encarregassem do papel de transmitir o desenvolvimento pelas suas regiões através de suas relações de influência.

Essa proposta não se realizou no contexto brasileiro, pois foi onde a administração pública realizou uma verdadeira cisão entre o urbano e regional na concepção de Farah (2003).

O advento das transformações de âmbito tecnológico e político aferidos pela era da Globalização tem facilitado a conectividade entre as formas espaciais e, por isso, desafia os gestores a promoverem o desenvolvimento regional conforme as novas possibilidades interacionistas entre as cidades e suas regiões de influência. A região nessa ótica transforma-se em uma entidade de planejamento potencialmente flexível, passando a ser organizada como uma estrutura de centros urbanos combinados em redes (GALVÃO, 2001).

### **O planejamento territorial flexível baseado nas redes de relações urbanas**

Conforme as regiões foram sendo pensadas segundo suas estruturas de conexões internas e não mais de forma homogênea, novas diretrizes de planejamento passaram a ser elaboradas para se adequarem às novas demandas do funcionamento regional (PERLOFF, 1977). O ideal contemporâneo é conceber o desenvolvimento regional a partir dos principais centros urbanos, pois, se os mesmos estiverem organizados em rede, podem atuar de maneira cooperada na difusão das ações desenvolvimentistas pelos seus respectivos contextos locais em áreas de influência.

O planejamento territorial flexível é praticado com o intuito de promover o desenvolvimento solidário e não necessariamente equânime entre as unidades territoriais. Isso ocorre porque as cidades estruturadoras dos sistemas regionais estão organizadas de modo a funcionarem através de relações hierárquicas de complementação ou subordinação com suas regiões complementares, repercutindo na maneira desigual em que se organizam para transmitirem entre si fluxos desenvolvimentistas. Fatalmente as cidades interligadas em rede conseguiriam disseminar o desenvolvimento de maneira homogênea por todo o sistema regional.

A lógica de se envolver a rede urbana no planejamento regional está, portanto, mais associada a integrar espacialmente o desenvolvimento, de forma a equacioná-lo pelo território, sem que esse precise ser necessariamente distribuído de maneira equitativa.

## **O comportamento espacial das redes urbanas**

É cada vez mais difícil dissociar a prática do planejamento territorial em bases regionais de uma compreensão prévia sobre como esse complexo sistema de relações se estrutura e se articula conforme o arranjo de seus componentes internos. Ao contrário do período em que as ações do planejamento regional eram impostas de maneira indiferenciada, as regionalizações em bases flexíveis pré-concebem profundas reflexões metodológicas que possibilitem prever a repercussão das ações exercidas sobre os contextos locais das redes de cidades.

Os componentes dos sistemas de relações urbanas têm em sua essência a interatividade, sendo os núcleos urbanos aquelas entidades que não conseguem se desenvolver integralmente de maneira autônoma, uma vez que suas práticas produtivas demandam que se relacionem com cidades situadas em seus campos de relação. Desta forma, as cidades intercambiam relações de diversas naturezas e magnitudes que, por serem variadas, fazem com que seus núcleos se especializem funcionalmente e se desenvolvam em diversos patamares evolutivos. Ao conjunto diversificado de centros que se interagem para cumprirem funções é atribuído o nome de rede urbana (CORREA, 1994a).

A gênese das redes urbanas está vinculada à história da produção humana, pois à medida que a Revolução Industrial expandiu a escala da produção de bens, as cidades tiveram de se organizar em sistemas de relações e estabelecerem uma divisão territorial do trabalho para gerirem com eficiência as suas capacidades de circulação e comercialização (Ibidem).

Dentre as entidades espaciais que compõem estruturalmente as redes urbanas, as cidades figuram como elementos indispensáveis à estruturação do espaço por atuarem como intermediadoras espaciais entre a região de sua área de influência com outros núcleos externos (GARNIER, 1997).

As cidades, em geral, diferem-se de suas regiões de influência por abarcarem em seus domínios funções centrais, ou atividades econômicas bastante elaboradas e com elevado valor agregado que demandam amplos mercados consumidores para serem comercializados com viabilidade econômica (CHRISTALLER, 1963). A impossibilidade de estas unidades produtivas serem instaladas nas regiões de influência obriga as populações que abrigam estas áreas a se deslocarem às cidades com propriedades centrais para suprirem suas necessidades.

É a diversidade estrutural do conjunto de cidades e a necessidade de complementarem as aptidões inerentes a cada uma que fazem com que os centros urbanos sejam obrigados a se organizarem em cadeia para promoverem as atividades de interesse de suas populações.

A combinação e os arranjos dos centros com seus variados graus de desenvolvimento são frutos de um “longo e diversificado processo de criação e recriação de atividades produtivas” (CORREA, 1994b, p.75). Após a gestação das redes urbanas elas não se tornam realidades encerradas, porque vários processos de naturezas diferentes reestruturam estas entidades espaciais.

Com o processo de reestruturação urbana, nem todos os componentes do sistema urbano são transformados, pois as atividades econômicas re-elaboram alguns itens, ajustando-os ao seu funcionamento, enquanto inúmeras formas espaciais são mantidas pelo tempo. As estruturas das redes urbanas herdaram comumente processos de organização espacial que as precederam (CORREA, 2001).

Tem sido recorrente em alguns dos estudos de planejamento territoriais, o desvelamento dos processos que deram origem às regiões, tendo por base a formação histórica dos núcleos urbanos que as estruturam. A análise do retrospecto da estrutura urbana de alguns contextos espaço-temporais se justifica para os estudos voltados à reorganização territorial de áreas que outrora gozavam de uma dinamicidade em um contexto produtivo diferente da atualidade.

Os aglomerados urbanos que protagonizaram a história do ciclo minerador colonial brasileiro do século XVIII são, na contemporaneidade, objetos das ações promovidas pelo Instituto não Governamental Estrada Real (IER) que visam orientar os núcleos a se desenvolverem pelo viés da atividade turística através da reorganização espacial de suas estruturas urbanas e valorização de seus potenciais paisagísticos (IER, 2003).

Para atingir seus objetivos o IER propôs uma regionalização da trama de núcleos históricos ao segmentar as áreas de influências que fossem polarizadas pelos principais núcleos coloniais de Diamantina, Conceição do Mato Dentro, Ouro Preto, Juiz de Fora, Barbacena, Parati, São João Del Rei e São Lourenço (IER, 2003)(Figura 1).



**Figura 1: Mapa das Sub-regiões da Estrada Real**

A história da organização dos núcleos urbanos citados não se atém aos circuitos de trocas da economia mineradora, pois envolve também as complexas influências sofridas pela industrialização brasileira no século XX.

### **A história da estruturação do sistema urbano da Estrada Real**

Um extenso e complexo processo de organização espacial para diversas atividades econômicas ao longo da história foi diretamente responsável pela gênese e desenvolvimento dos núcleos urbanos situados na porção centro-meridional do Estado de Minas Gerais, nordeste do Estado de São Paulo e Sudoeste do Estado do Rio de Janeiro.

Desde os fins do século XVIII a descoberta de metais nas Minas Gerais engendrou a atividade mineradora, atraindo fluxos de migrantes que passaram a povoar e habitar núcleos próximos às áreas de lavras (GEIGER, 1963). A concentração de pessoas em ambiente urbano, associada à afluência de riquezas propiciada pela exploração das minas, foram determinantes para a ativação de um sistema urbano de vilas e arraiais comerciais.

Nesse sistema urbano em gestação, os núcleos urbanos se especializaram na função comercial que existia para abastecer a população das minas com víveres e outros bens, além de outras atividades econômicas que dariam suporte à mineração. Algumas cidades surgiram como entrepostos para o transporte de cargas, outras desempenhavam a função de centros de

regiões agrícolas, mas as mais importantes eram aquelas dedicadas ao cumprimento das funções fiscais impostas pela metrópole portuguesa (FURTADO, 2006).

Os regimentos impostos pela política de colonização influenciavam tanto os nódulos da rede de núcleos urbanos, quanto os caminhos que os interligavam. Em um dado período do processo colonizador, as vias de circulação empregadas no acesso à região das minas foram estrategicamente oficializadas como estradas públicas de propriedade da Coroa Portuguesa na condição de Estradas Reais (SANTOS, 2001).

Os periódicos fluxos realizados através da estrutura linear dos caminhos e núcleos da Estrada Real contrastavam com a pequena dinamicidade então existente nos recém fundados sistemas urbanos do território colonial português (SANTOS, 1989). Ainda assim, as limitações técnicas que existiam para o deslocamento das pessoas e bens na Estrada Real face aos obstáculos naturais, sujeitaram os núcleos urbanos a uma hierarquização rígida de centros, que passariam a polarizar regiões mineradoras (SANTOS, 1973).

A polarização que era conferida a alguns núcleos por influências naturais era, na maior parte das situações, amplificada pela política colonizadora por pretender desenvolver de maneira privilegiada alguns centros estratégicos, assegurando “o enlace com a potência metropolitana e, ao mesmo tempo, concentrando as funções comerciais e administrativas” (SANTOS, 1973:37).

A estrutura espacial contemporânea da Estrada Real herda a centralização espacial do sistema urbano do passado colonial que se iniciou pelo desenvolvimento dos centros portuários litorâneos, e se estendeu pelo continente através de um formato de organização dentrítico (SANTOS, 1989).

Mesmo com o advento da industrialização tardia brasileira e os benefícios proporcionados pela revolução dos transportes que ampliaram as interconexões da rede urbana da Estrada Real, não aconteceram significativas transformações nos padrões da centralização urbana, pois em muitos casos a rede de transportes reafirmou a polarização de algumas cidades sobre seus respectivos contextos regionais (SANTOS, 1973).

O padrão de organização espacial centrado em núcleos polarizadores de regiões se torna compatível às propostas de desenvolvimento regional turísticas, pois estas também envolvem a aglomeração de equipamentos turísticos em centros como uma medida de se organizar a divisão estrutural do trabalho para a prestação de atividades turísticas.

## **A hierarquização dos espaços turísticos em rede**

O turismo é um fenômeno social complexo cujas dimensões não se resumem ao âmbito econômico, porque essa atividade também produz transformações que repercutem sobre o modo em que as sociedades se organizam na cultura, na política e espacialmente. Dentre os espaços transformados pelo homem para atender às demandas do lazer turístico, o espaço urbano e seus núcleos são alguns dos principais alvos das intervenções. São nesses ambientes em que o turismo usufrui dos equipamentos de suporte preferencialmente encontrados em aglomerações urbanas. As ações do turismo que repercutem intensamente sobre a organização dos núcleos urbanos de maior importância estrutural incidem por consequência sobre as redes de núcleos de menor importância, além das regiões subordinadas à polarização (RODRIGUES, 1996).

O modelo dos centros urbanos organizados em rede pode ser aplicado na descrição e modelização dos processos específicos de hierarquização dos espaços turísticos estruturadores de regiões (CROCIA, 2002). “Formam-se no espaço várias regiões turísticas estruturadas internamente por relações de rede” (CROCIA, 2002, p.47) nos quais os nódulos são os centros equipados para darem suporte ao deslocamento e estadia dos visitantes, enquanto as áreas que os circundam funcionam como locais de concentração de atrativos turísticos a serem visitados.

O padrão de distribuição do turismo em rede confere às estruturas desta atividade a condição de se concentrarem em núcleos urbanos, e estarem espacialmente restritas a pequenas parcelas de territórios (BOULLÓN, 2002). Essa concentração de bens e serviços turísticos em aglomerados urbanos os induz a estenderem um poder de influência para além de seus limites e subordinarem as regiões às quais pertencem, com uma polarização (Ibidem).

A concentração das infra-estruturas e dos equipamentos turísticos em centros é a principal lógica de funcionamento do planejamento territorial turístico brasileiro pelo modelo de Circuitos Turísticos. Esse padrão consiste em um consórcio entre municípios para atuarem na cadeia de produção do turismo de forma integrada ao compartilharem suas estruturas e equipamentos turísticos (BRANDÃO, 2001).

Os espaços turísticos estão hierarquicamente estruturados em circuitos conforme as importâncias que desempenham em suas regiões de influência segundo a Teoria dos Espaços Turísticos de Boullón (2002). Este autor definiu algumas categorias como referenciais para enquadrarem e sistematizarem o nível de desenvolvimento hierárquico estrutural dos espaços

turísticos. Foi com base na condição estrutural demonstrada pelos núcleos urbanos e também nos princípios de classificação dos espaços turísticos elaborados por Boullón, que foi possível estabelecer categorias que representassem de maneira aproximada a realidade encontrada no arranjo organizacional da Estrada Real.

Em toda estrutura institucionalizada por um processo social como são os sistemas de núcleos urbanos, sempre existirá um elemento que terá um papel de destaque ou de maior importância para o conjunto da rede de núcleos (CHRISTALLER, 1966). Esta condição de primazia é tão relevante para o núcleo urbano em destaque quanto necessária ao conjunto de aglomerados de menor importância, pois é a partir dessa divisão organizacional entre núcleos mais ou menos estruturados em que é possível ocorrer uma articulação integrada que os complementem estruturalmente.

O que atribuirá a condição de destaque a um grande centro prestador de serviços turísticos é a capacidade que o mesmo terá para aglomerar em seus domínios uma grande proporção dos serviços de uma região turística, que o torna a principal base de suporte à hospedagem e à permanência de visitantes. A tendência dos serviços turísticos se concentrarem em grandes centros qualifica estes núcleos urbanos com um poder de influência que se estende para além de seus limites, o que confere aos mesmos a condição de polarizarem regiões (BOULLÓN, 1999).

É a partir dos Grandes Centros Polarizadores de Regiões em que turistas se deslocam para os atrativos situados em sua zona de influência. O Grande Centro Prestador de Serviços Turísticos desempenha um importante papel de intermediação ao receber os fluxos turísticos que são emanados das zonas de origem, e reencaminhá-los aos centros situados em suas cercanias, onde provavelmente existirão os atrativos turísticos a serem usufruídos (BOULLÓN, 2002).

Para que um espaço seja considerado como turístico existe uma condição para que o mesmo contenha atrativos turísticos, e que possa disponibilizar aos seus visitantes estruturas de serviços e equipamentos. Isso nem sempre acontece, pois em muitos casos, os principais equipamentos e estruturas estão exacerbadamente concentrados em uma cidade que encabeça a região turística que, não necessariamente precise possuir vocação para esta atividade de lazer. A falta de vocação se deve ao fato da cidade não poder contar em seus domínios com elementos atrativos em quantidade e qualidade suficientes para a motivação de viagens (BOULLÓN, 1999).

Muitos dos grandes centros de prestação de serviços turísticos ostentam um diversificado leque de serviços e condições de suporte à atividade turística não porque

desenvolveram estas estruturas para atenderem estritamente à finalidade do lazer turístico, mas porque alguns eventos de sua história se encarregaram de equipar o aglomerado urbano de modo a torná-lo capaz de atender prioritariamente suas numerosas populações autóctones em suas necessidades de transporte, alimentação, saúde, educação, lazer, entre outras.

O fato de um grande centro prestador de serviços turísticos ter sua estrutura originalmente destinada aos interesses da população local, não impede que o mesmo abra mão de aplicar esta mesma capacidade estrutural ao atendimento das necessidades das atividades turísticas que se desenrolam na sua região de influência. Se trata de uma estrutura integradora, que envolve a participação do Grande Centro de Prestação de Serviços Turísticos em aliança aos núcleos de menor ordem hierárquica (BOULLÓN, 1999).

Em um patamar inferior da hierarquia dos espaços turísticos, os Centros Regionais de Prestação de Serviços Turísticos assemelham-se aos Grandes Centros Prestadores de Serviços Turísticos por também concentrarem em seus domínios a maior parte dos equipamentos das regiões das quais influenciam, embora em escalas inferiores às desempenhadas pelos Grandes Centros (BOULLÓN, 2002).

Outra semelhança entre os Centros Regionais de Prestação de Serviços Turísticos e os Grandes Centros está na possibilidade dos Centros Regionais estarem assentados em conglomerados que vivam exclusivamente para a atividade turística, ou de terem apenas uma parte de sua estrutura destinada a esta atividade de lazer (Ibidem).

Do mesmo modo em que os Grandes Centros e os Centros Regionais, os Centros de Influência Micro-Regionais também concentram uma parcela dos equipamentos turísticos existentes em seus contextos micro-regionais, embora esta seja uma escala menos abrangente que a dos Grandes Centros e dos Centros Regionais. O raio de alcance (CHRISTALLER, 1963) de influência dos equipamentos dos Centros de Influência Micro-Regionais não terá a mesma extensão dos raios de alcance dos Grandes Centros e Centros Regionais.

Dentre os núcleos turísticos, o Centro de Influência Local é aquele que apresenta equipamentos com o menor poder de abrangência territorial tendo, portanto, uma estrita importância para a sua vizinhança imediata (CHRISTALLER, 1966). São categorias espaciais com concentrações menores de equipamento, desenvolvidas para a exploração intensa de atrativos turísticos situados em suas proximidades (BOULLÓN, 2002).

A mercê da influência exercida por todos os Centros Prestadores de Serviços Turísticos figura a categoria dos Núcleos Dependentes que caracteriza os aglomerados que não possuem equipamentos e empreendimentos em condições suficientes de exercerem qualquer tipo de suporte à atividade turística.

Os Núcleos Dependentes estão espacialmente distribuídos de maneira dispersa pelas regiões influenciadas pelos Grandes Centros de Serviços Turísticos, Centros de Importância Regional, Micro-Regional e Local. Por não apresentarem equipamentos suficientes em condições de atenderem às necessidades do turismo, eles participam do circuito de trocas da atividade apenas na condição de coadjuvantes.

A classificação dos Centros Prestadores de Serviços Turísticos não é uma tarefa arbitrária, pois demanda que sejam realizados estudos para que os potenciais estruturais e produtivos dos núcleos urbanos de uma região sejam avaliados e, posteriormente, com base nesses parâmetros, aconteça um enquadramento criterioso dos mesmos às categorias de Centros de Prestação de Serviços Turísticos correspondentes.

## **Metodologia**

Para se alcançar os objetivos do presente trabalho empregou-se uma Análise de Componentes Principais, construída a partir de dez indicadores relacionados à prestação de serviços turísticos nos 177 núcleos urbanos do Circuito Turístico Estrada Real. Os indicadores empregados encontram-se listados na Tabela 1 e contemplam diversos aspectos da oferta de serviços turísticos.

Análise de Componentes Principais é uma técnica estatística empregada na simplificação de bancos de dados complexos, nos quais a presença de multicolinearidade entre as variáveis que o compõem é marcante. Como resultado, um novo sistema de coordenadas é gerado de tal modo que a maior variância é explicada pela primeira coordenada (intitulada primeiro componente), a segunda maior variância explicada pela segunda coordenada (intitulada segundo componente) e assim por diante.

Os componentes são extraídos na ordem do mais explicativo para o menos explicativo. Teoricamente o número de componentes é sempre igual ao número de variáveis, entretanto, alguns poucos componentes são responsáveis por grande parte da explicação total. O objetivo principal da análise é a obtenção de um pequeno número de combinações lineares, capazes de captar grande parte da informação contida nas variáveis originais. Esse pequeno número de componentes, por sua vez, acaba gerando valores específicos para cada uma das unidades de análise, sendo, portanto, passíveis de serem empregados no lugar das variáveis originais em análises de regressões, uma vez que elimina problemas de multicolinearidade, e

de análises de agrupamento. Ver Rummel (1970) para uma discussão mais detalhada do método.

**Tabela 1**  
**Sistema de Indicadores Empregado na Análise da Hierarquia de Centros Urbanos Prestadores de Serviços Turísticos da Estrada Real**

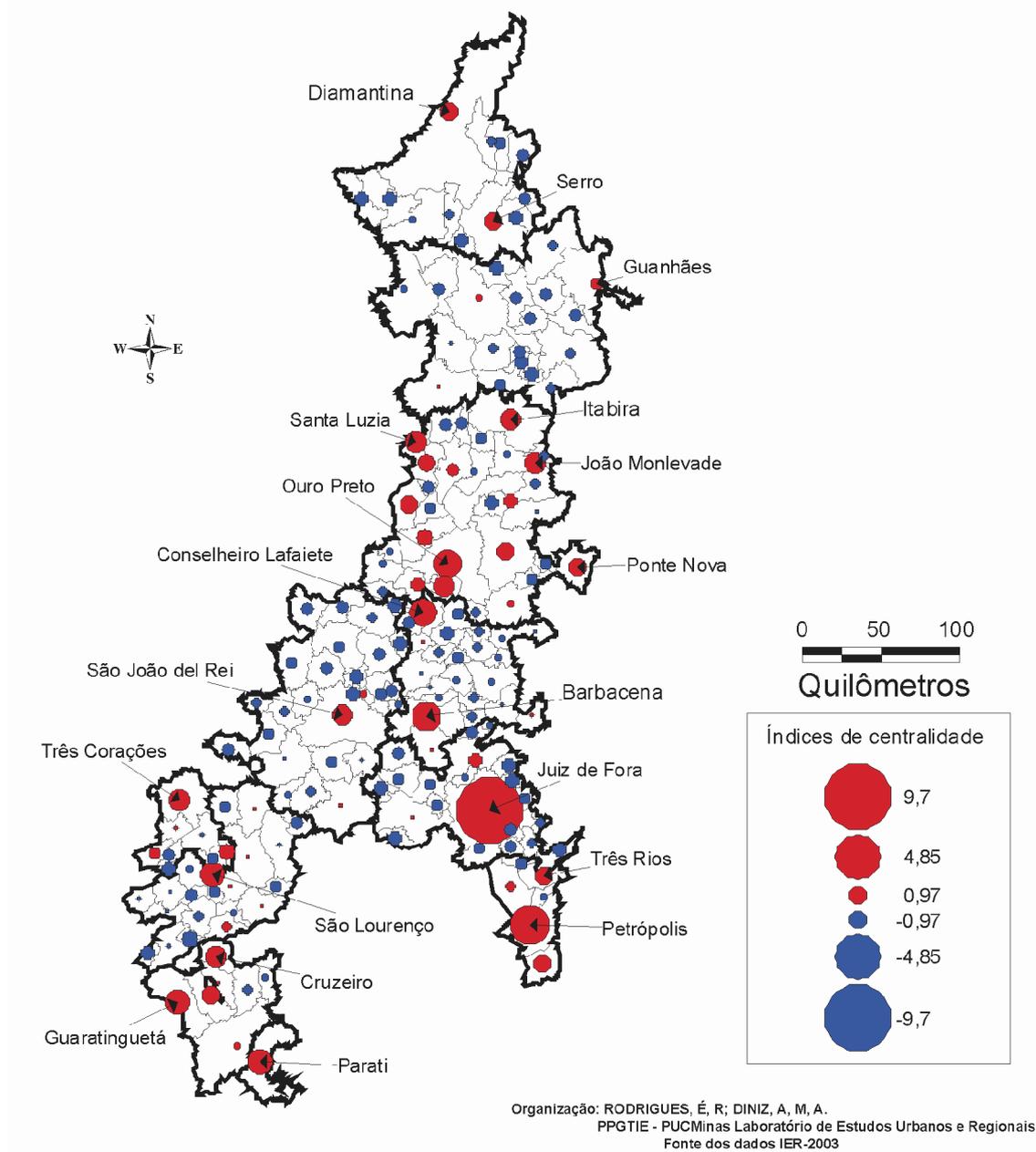
<b>Indicador</b>	<b>Fonte</b>
Instituições Financeiras	BANCO CENTRAL DO BRASIL (2004)
Total de equipamentos de eventos	INSTITUTO ESTRADA REAL (2003)
Total de equipamentos de lazer	INSTITUTO ESTRADA REAL (2003)
Empreendimentos artesanais	INSTITUTO ESTRADA REAL (2003)
Alojamento e Alimentação - Número de unidades locais	IBGE (2003)
Alojamento e Alimentação - Pessoal ocupado total	IBGE (2003)
Alojamento e Alimentação - Pessoal ocupado assalariado	IBGE (2003)
Alojamento e Alimentação – Salário Mil reais	IBGE (2003)
Total de Agências operadoras de turismo	INSTITUTO ESTRADA REAL (2003)
Agências de Correio	ECT (2006)

Trabalhando-se a partir da plataforma estatística SPSS, extraiu-se o primeiro componente que explica, por si só, nada menos 61,8 % da variância total do banco de dados, tendo sido descartados os demais componentes. Com base neste componente, promoveu-se a classificação e hierarquização dos núcleos urbanos da Estrada Real, delimitando-se as classes por quebras naturais. O resultado da classificação foi, posteriormente, mapeado com o auxílio da técnica cartográfica de círculos proporcionais, cujas dimensões são proporcionais aos valores de cada núcleo urbano em relação ao componente recém extraído.

### **Análise da hierarquização turística da Estrada Real**

Os municípios se estruturam diferenciadamente para a atividade turística, seja porque possuem vocação e um papel de destaque no setor turístico brasileiro, ou porque são localidades centrais com elevado poder econômico, podendo destinar seus equipamentos e infra-estrutura já comprometidos ao atendimento de suas populações autóctones ao usufruto dos visitantes. Os resultados da análise empreendida revelam a existência de quatro níveis hierárquicos entre os núcleos urbanos da Estrada Real em relação à prestação de serviços urbanos (Figura 2).

## Núcleos urbanos da Estrada Real-2006



**Figura 2: Mapa da hierarquia dos aglomerados urbanos da Estrada Real**

### *O Grande Centro Regional*

No topo da hierarquia figura o Grande Centro Prestador de Serviços Turísticos, representado por Juiz de Fora, uma cidade com 456.796 habitantes (IBGE, 2001), que conta com ampla oferta de serviços turísticos, entre agências de viagens, hotéis, centros de convenção, bares e restaurantes, entre outros equipamentos. O índice de centralidade que

representa a capacidade estrutural que Juiz de Fora tem para receber a atividade turística é tão expressivo em relação aos demais núcleos centrais da Estrada Real que é possível subentender que esta cidade tem o poder de transcender a sua influência para além dos seus limites locais. A categoria de Grande Centro Prestador de Serviços credencia Juiz de Fora a ter um papel polarizador para toda a Estrada Real.

A trama urbana da Estrada Real estrutura-se com a interligação do Grande Centro Prestador de Serviços Turísticos Juiz de Fora com os demais centros de importância regional, micro-regional e local. A ampla estrutura mantida por Juiz de Fora faculta a este centro o papel de intermediar os deslocamentos de contingentes de turistas de suas origens até os destinos situados nos domínios regionais da Estrada Real. As condições que conferem a Juiz de Fora o papel de ser um centro regional provedor de estruturas para o turismo é pertinente, pois o núcleo não tem vocação atrativa para a atividade.

Boa parte da estrutura turística que existe em Juiz de Fora é fruto do processo histórico de desenvolvimento econômico e populacional vivenciado por deste núcleo, não estando, portanto diretamente vinculada à assunção da atividade econômica turística. O processo de estruturação de Juiz de Fora se deve em grande parte à industrialização empreendida por ingleses no século XIX e que, posteriormente, alçou maiores dimensões no século XX (RODARTE, 1999).

### ***Os Centros Regionais***

Em um patamar hierárquico inferior ao ocupado por Juiz de Fora destaca-se um grupo de cidades que apresenta uma expressiva oferta de serviços turísticos, embora incapaz de rivalizar a primazia do Grande Centro de Prestação de Serviços Turísticos citado. São os Centros Regionais Prestadores de Serviços Turísticos que participam da estrutura da Estrada Real por influenciarem os domínios regionais com seus equipamentos de hospedagem, alimentação, segurança, lazer, entre outros. Embora subordinados à influência estrutural de Juiz de Fora, os Centros Regionais também possuem condição para intermediarem os fluxos de viajantes que se destinam à Estrada Real.

Dentre os Centros Regionais Prestadores de Serviços Turísticos muitos deles foram escolhidos pelo Instituto Estrada Real para encabeçarem as sub-regiões de planejamento como os casos de Barbacena (Sub-região Barbacena), Ouro Preto (Sub-região Ouro Preto), Petrópolis (Sub-região Rio de Janeiro), Guaratinguetá (Sub-região São Paulo) e São Lourenço (Sub-região São Lourenço) (IER, 2003). As exceções são apenas Parati e Conselheiro Lafaiete por não encabeçarem nenhuma sub-região.

### ***Os Centros Micro-regionais***

Subjacente aos centros referidos, existe um leque de municípios com poder de influência suficiente para articular estruturalmente o turismo de contextos micro-regionais, os chamados Centros de Influência Micro-Regional.

Os núcleos de Ouro Branco, Cruzeiro, João Monlevade, Santa Luzia, Itabira, Ponte Nova, Nova Lima, Mariana, Três Rios, Lorena, Serro e Magé figuram como Centros de Influência Micro-Regional. Apesar de não terem a mesma importância estrutural que os já caracterizados Centros Regionais, alguns centros que abrangem a escala micro-regional também encabeçam sub-regiões de planejamento delimitadas estrategicamente para a Estrada Real, como são os casos de Três Corações (Sub-região Terras Altas da Mantiqueira), São João Del Rei (Sub-região Vertentes) e Diamantina (Sub-região Diamantina) (IER, 2003).

Os centros que resguardam um ínfimo poder de influência para os seus contextos locais são as pequeninas esferas vermelhas dos núcleos de Caxambu, Itabirito, Congonhas, Santos Dumont, Santa Bárbara, Caeté, Lambari, Passa Quatro, Paraíba do Sul, Tiradentes, Guanhães, Cunha, Piranga, Rio Pomba, Cambuquira, Cachoeira Paulista, Itamonte, Cruzília, Cristiano Ottoni, Andrelândia, Pouso Alto, Lima Duarte, Baependi, Jaboticatubas e Antônio Carlos. Dentre os Centros de Influência Local, apenas Conceição do Mato Dentro foi escolhido pelo Instituto Estrada Real para encabeçar uma sub-região que é homônima ao núcleo (IER, 2003).

### ***Os Centros Locais***

Os centros de Influência Local utilizam seus equipamentos para explorarem de maneira intensa os atrativos turísticos situados em suas proximidades, como são os casos de Caxambu, Lambari e Cambuquira por serem especializados em fontes termo e hidrominerais, além de Congonhas, Santos Dumont, Tiradentes e Conceição do Mato Dentro para o turismo cultural.

### ***Os Núcleos Dependentes***

Uma constelação de núcleos com índices de centralidade inferiores à zero está representada no mapa por esferas azuis. Isso demonstra que estas localidades não possuem equipamentos em condições estruturais suficientes para viabilizarem a atividade turística e, portanto, são incapazes de subordinarem alguma região ou núcleo às suas influências. Pelo contrário, os Núcleos Dependentes demandam equipamentos que são encontrados apenas nos

centros de influência territorial aos quais são subordinados. Os Núcleos Dependentes se destacam na Estrada Real por serem numerosos, representando 124 dos 177 municípios oficializados pela área de regionalização.

## **Considerações Finais**

O sistema de aglomerados da Estrada Real se estrutura hierarquicamente por uma rede de centros com diversos níveis de desenvolvimento estruturais, polarizando contextos sub-regionais. Estes centros funcionais turísticos estão alinhados de norte a sul pela Estrada Real, funcionando como verdadeiras estruturas dorsais desta região turística. Envoltos à rede dorsal de núcleos urbanos da Estrada Real, situam-se Núcleos Dependentes que estão subordinados à influência da rede de centros.

O padrão de organização cidade-cidade, cidade-região que hierarquiza verticalmente os espaços turísticos existentes na Estrada Real se deve em parte à história da organização estrutural urbana desta importante região brasileira. Apesar das raízes históricas da Estrada Real terem engendrado uma rede de núcleos estruturada verticalmente, as características desse arranjo espacial podem ser devidamente adaptadas às estratégias de um planejamento territorial descentralizador. Um modelo de gestão que se delinea adequadamente para a Estrada Real é o desenvolvimento estratégico de suas instâncias urbanas centrais, de forma que as mesmas possam difundir as suas respectivas estruturas turísticas pelas suas sub-regiões e Núcleos Dependentes.

Se durante a continuidade do planejamento territorial da região turística Estrada Real os processos de tomadas de decisões estratégicas se fundamentarem nos parâmetros de funcionamento da rede urbana e suas regiões subordinadas, tendo em vista a articulação solidária do desenvolvimento, será dado um passo rumo a uma gestão que seja coerente às características dos organismos espaciais locais.

## Referências Bibliográficas

BANCO CENTRAL DO BRASIL. Instituições Financeiras. Brasília: Ministério da Fazenda, 2004

BOULLÓN, Roberto C. Los Municipios Turísticos. México DF: Trillas, 1999

\_\_\_\_\_. Planejamento do Espaço Turístico. Bauru: EDUSC, 2002.

BRANDÃO, Hudson. “Circuito Turístico: Um Conceito Inovador.” Revista Estado de Minas. Turismo: Grandes Veredas, Belo Horizonte, p7-8, setembro de 2001.

CHRISTALLER, Walter. “Some considerations of tourism location in Europe: The peripheral regions-Underdeveloped countries-Recreational areas.” Regional science association. Papers, volume XII, European Congress, Lund, 1963.

\_\_\_\_\_. Central Places in Southern Germany. Englewood Cliffs: Prentice-Hall, 1966.

CORREA, Roberto Lobato. Região: Globalização, pluralidade e persistência conceitual. Anais do 5º Congresso Brasileiro de Geógrafos: Perspectivas da Geografia Brasileira, Curitiba:AGB.V1, 1994a.

\_\_\_\_\_. A Rede Urbana. São Paulo: Atica, 1994b.

\_\_\_\_\_. Reflexões Sobre a Dinâmica Recente da Rede Urbana Brasileira. Anais do IX Encontro Nacional da ANPUR. Rio de Janeiro: IIPUR, 2001.

CROCIA, Nilson. “Análise regional e destinações turísticas: possibilidades teóricas e situações empíricas em Geografia do Turismo”. Turismo Visão e Ação, Balneário Camburiú, ano 4, nº 11, p9-32, 2002.

EMPRESA DE CORREIOS E TELÉGRAFOS (ECT). Home page da Empresa de Correios e Telégrafos (<http://www.ect.gov.br>), acesso março e abril 2006.

FARAH, Marta Ferreira Santos. Gestão pública local, novos arranjos institucionais e articulação urbano-regional. In: GONÇALVES, Maria Flora; BRANDÃO, Carlos Antônio; GALVÃO, Antônio Carlos Figueira. Regiões e cidades, cidades nas regiões: o desafio urbano-regional. São Paulo: Editora UNESP: ANPUR, 2003.

FURTADO, Júnia Ferreira. “As Sociedades Mineradoras.” História Viva: Temas Brasileiros, São Paulo, nº 4, p.18-24, julho de 2006.

GALVÃO, Antônio Carlos Figueira. Quem dá mais? Recursos financeiros e critérios operacionais básicos nas políticas de desenvolvimento brasileira e européia. Anais do IX Encontro Nacional da ANPUR: Ética, planejamento e construção democrática do espaço. P.115-122. Rio de Janeiro: ANPUR, 2001.

GARNIER, Jaqueline Beaujeu. Geografia Urbana. Lisboa: Calouste Gulbenkian, 1997.

GEIGER, Pedro Pinchas. Evolução da rede urbana brasileira. Rio de Janeiro: Instituto Nacional de estudos Pedagógicos, 1963.

HIRSCHMAN, Albert. Transmissão inter-regional e internacional do crescimento econômico. In: SCHWARTZMAN, Jacques (Org). Economia Regional: Textos escolhidos. P.35-52, Belo Horizonte: Ed.UFMG,1977.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). Cadastro Central de Empresas 2003.

---

\_\_\_\_\_Censo Demográfico de 2000. Rio de Janeiro, Brasil: IBGE, 2001.

INSTITUTO ESTRADA REAL (IER). Perfil do potencial Turístico da Área de Influência da Estrada Real. Belo Horizonte: Instituto Estrada Real, 2003.

MATTOS, Carlos A. de. Notas sobre o planejamento Regional em Escala Nacional In: SCHWARTZMAN, Jacques (Org). Economia Regional: Textos escolhidos. P.435-462 Belo Horizonte: Ed.UFMG,1977.

PERLOFF, Harvey S. Características principais do planejamento regional. In: SCHWARTZMAN, Jacques (org). Economia Regional: Textos escolhidos. p.415-434 Belo Horizonte: Ed.UFMG,1977.

RIBEIRO, Ana Clara Torres. Regionalização: Fato e Ferramenta. In: LIMONAD, Ester; RIBEIRO, Ana Clara Torres. Brasil, século XXI: por uma nova regionalização: agentes, processos, escalas. São Paulo: Max Limonad: CNPq: Espaço & Sociedade, 2004.

RODARTE, Mário Marcos Sampaio. O caso das minas que não se esgotaram: A pertinácia do antigo núcleo central minerador na expansão da malha urbana da Minas Gerais oitocentista. Dissertação de mestrado. Belo Horizonte: CEDEPLAR,1999.

RODRIGUES, Adyr. B. Desafios para os estudiosos do turismo in: RODRIGUES, Adyr. B. Turismo e Geografia: Reflexões teóricas e enfoques regionais. São Paulo: Hucitec,1996.

RUMMEL, R J. Applied factor analysis. Evanston: Northwestern University, 1970.

SANTOS, Márcio. Estradas Reais: Introdução ao estudo dos caminhos do ouro e do diamante no Brasil. Belo Horizonte: Estrada Real, 2001.

SANTOS, Milton. Geografía y economía en los países subdesarrollados. Barcelona: Vilassar de Mar, 1973.

\_\_\_\_\_. Manual de Geografia Urbana. São Paulo: Hucitec, 1989.