



**FACULDADE DE CIÊNCIAS GERENCIAIS DE MANHUAÇU
FACIG**

**A RELAÇÃO DA CIDADE COM OS CENTROS URBANOS:
UM ESTUDO DO CENTRO DE MANHUAÇU-MG**

MAYCOWN ROBERTO AMARAL DA COSTA

**MANHUAÇU / MG
2018**



MAYCOWN ROBERTO AMARAL DA COSTA

**A RELAÇÃO DA CIDADE COM OS CENTROS URBANOS:
UM ESTUDO DO CENTRO DE MANHUAÇU-MG**

Trabalho Final de Graduação apresentado
ao curso Superior de Arquitetura e
Urbanismo da Faculdade de Ciências
Gerenciais de Manhuaçu, como requisito
parcial à obtenção do Título de Graduação
em Arquitetura e Urbanismo.

Orientadora: Fernanda Cota Trindade

MANHUAÇU / MG

2018



A RELAÇÃO DA CIDADE COM OS CENTROS URBANOS: UM ESTUDO DO CENTRO DE MANHUAÇU-MG

Maycown Roberto Amaral da Costa

Fernanda Cota Trindade

Curso: Arquitetura e Urbanismo Período: 9º Área de Pesquisa: Urbanismo

Resumo: Na segunda metade do século XX o processo de urbanização foi intenso nas cidades brasileiras e em Manhuaçu-MG não foi diferente, a cidade cresceu e se salientou das demais, tornando-se cidade polo da microrregião, dispondo de uma variada gama de comércios e serviços que atendem a população. O centro da cidade é um ponto de convergência da população pela sua infraestrutura, valor histórico e serviços oferecidos, é o local mais perceptível de mudança na cidade, alvo da especulação imobiliária pela alta demanda de mercado e são propícios a projetos de renovações que nem sempre são bem estruturados e implantados, resultando em perdas para toda região. É necessário compreender as dinâmicas dos centros urbanos e os processos que influenciam seu surgimento, crescimento e decadência. Objetiva-se com o trabalho entender o que o Centro de Manhuaçu representa para a cidade e região e a infraestrutura que ele oferece, por meio de levantamentos *in loco*, metodologias de Lynch (2006) e Del Rio (1990) com mapas de figura fundo e também compreender os elementos da imagem que compõe o imaginário que se tem do bairro Centro. Os Centros urbanos, como áreas vitais para as cidades devem ser munidos de locais acolhedores com boa infraestrutura e elevada taxa de urbanidade afim de proporcionar melhor qualidade de vida para a população. Manhuaçu possui um centro vibrante e atrativo, porém a infraestrutura urbana oferecida não atende de forma eficaz a toda a sociedade.

Palavras-chave: Centro. Espaço Urbano. Qualidade de Vida. Renovações Urbanas. Manhuaçu.

1. INTRODUÇÃO

O artigo em questão tem como tema o estudo sobre o centro urbano de Manhuaçu, no que concerne a qualidade de espaços que o ambiente urbano oferece para seus usuários, sua funcionalidade e também as impressões propiciadas. No que se refere a Praça Cordovil Pinto Coelho, a análise em como a própria acolhe, seu impacto na paisagem e sua importância para o Bairro e para a cidade de Manhuaçu-MG.

Manhuaçu localiza-se na Zona da Mata Mineira, segundo o IBGE (2010), foi emancipada no dia cinco de novembro de 1877 e tem a base da sua economia a produção de café que influenciou no crescimento e importância da cidade para a microrregião. O município possui uma população de 79.574 pessoas, atrai uma grande população flutuante de cidades vizinhas, que vêm em busca de comércios e prestação de serviços que se concentram principalmente na região central da cidade.

Percebe-se que em cidades de pequeno porte a falta de planejamento e a predominância do interesse privado acarreta inúmeros problemas tanto urbanísticos como sociais, e quando se trata de uma área central onde encontra-se uma maior diversidade de pessoas esses imbróglios se multiplicam e geram má distribuição de usos, segregação, espaços ociosos, pouca funcionalidade e vitalidade. A partir desta perspectiva surge o questionamento: a falta de planejamento e cuidado resultaria em morte de um espaço central vibrante? Quais seriam os métodos mais adequados para tratar os centros urbanos atuais?

Com essência na requalificação de Centros urbanos busca-se atribuir heterogeneidade de forma a evitar ambientes segregados, a fim de propiciar uma *urbe* mais viva, uma cidade cada vez mais acolhedora e prazerosa, com uma taxa de urbanidade elevada onde gera-se uma boa qualidade de vida, saúde e bem-estar para a população.

Como afirma Jacobs (2011), todos querem estar nos centros urbanos, em contato com outras pessoas, em proximidade com os serviços oferecidos e a cidade em movimento, esses fatores atraem sempre pessoas, tanto para morar, como para circular. Um fator de relevância é a escala humana, que segundo Gehl (2013), tem sido esquecida e negligenciada nas cidades por longos percursos a serem percorridos, com grandes praças ou vazios com pouco ou nenhum mobiliário, lugares que não proporcionam conforto ao pedestre, distanciando as pessoas das ruas e criando espaços ilegíveis com pouca segurança emocional e sem significados para o observador.

Os centros urbanos desempenham um papel fundamental para a sociedade, ele é um ponto estratégico que a cidade criou ao longo dos anos por meio do seu desenvolvimento refletindo as marcas, cultura, e significância da população, além de ser um importante ponto econômico gerador de receita para a cidade que ele se insere (VILLAÇA, 2001).

Por se tratar de uma área central e atrativa, objetiva-se analisar o local quanto a sua utilização e infraestrutura oferecida; contextualizar a área de estudo e reafirmar sua importância no contexto da cidade e microrregião; e evidenciar as potencialidades a fim de apontar possíveis caminhos para eliminar os problemas, para que o espaço urbano atenda a população residente e flutuante dignamente.

2. DESENVOLVIMENTO

2.1. Referencial teórico

2.1.1 Crescimento das cidades brasileiras e formação dos Centros urbanos

Na segunda metade do século XIX o Brasil vivenciou um grande processo de mutações sociais com a constante queda do patriarcalismo rural e a expansão do cultivo do café juntamente com a ascensão do trabalho assalariado, começou a se desenvolver o capitalismo mercantil, transportes e formações de indústrias.

Concentrou-se em determinadas áreas variados tipos de comércio, serviços e opções de lazer, trazendo conforto e facilidade para as pessoas que residiam nas cidades e principalmente nas regiões centrais (VILLAÇA, 2001).

Já na segunda metade do século XX, segundo Maricato (2013) o processo de urbanização foi intenso para os países da América Latina, no Brasil, em 1940, a população que residia em cidades era de 26,3%, e em 2000 ela subiu para 81,2%.

Esse inchamento das cidades acarretou em um grande movimento de expansão e modernização dos ambientes urbanos com construções de bairros e vias, implementação de transportes e estruturação dos locais para o suprimento de necessidades básicas da população, como acesso a serviços, saúde, lazer, trabalho e moradia, em contrapartida Farret (2006) afirma que foram produzidos espaços vazios pela grande expansão horizontal das cidades, segregações sócio espacial pelos projetos de renovações e carências múltiplas de infraestrutura e transportes.

O cenário de construção do espaço urbano e a demanda por moradia, fruto da migração de trabalhadores da área rural, trouxe novos desafios sociais, onde o espaço urbano não estava de todo preparado para receber os, sucedendo que muitas famílias ficassesem sem condições para custear uma moradia urbana digna, deixando-os à mercê dos mercados informais e ocupações irregulares, onde a população de baixa renda procurava se instalar próximas a seus empregos de forma a evitar custos de transportes e perda de tempo com deslocamento (FURTADO, 2011).

Não se pode caracterizar os centros urbanos por determinada edificação, uso, ou pela posição geográfica do local, o centro não é centro só porque tem-se a presença de bancos, prefeitura, igrejas, belas edificações, o que define a formação de um centro urbano, segundo Villaça (2001) é o aparecimento de um ponto de convergência e divergência, e um ponto para otimizar a locomoção de um agrupamento de pessoas que surge da indispensabilidade de afastamentos indesejados e da otimização de tempo, sendo fruto de um processo de busca por facilidades da população.

“Um ponto somente torna-se centro se e quando houver o círculo” (VILLAÇA, 2001, p.238). Para o autor um ponto importante na cidade só é elementar quando a cidade o faz e o desenvolve, transformando-o num aglomerado ativo de instituições sociais, ligações e de intercepção dos fluxos da cidade.

Já Barreto (2010) afirma, no sentido contrário de Villaça, que a categorização da cidade é devido a localização dos poderes políticos e religiosos, e que essas funções são catalizadoras de atividades mercantis, onde o comércio se firma e posteriormente esses locais transformam-se em centros com os mais variados tipos de comércios e prestação de serviços, tanto para a população da zona rural como da zona urbana.

Continuando com o autor supracitado, pode-se caracterizar centro como uma área de ruas com calçadões e edificações circundantes alinhadas as calçadas. São

lugares que fomentam o encontro de transeuntes, que se tornam um ponto genérico tanto para a troca de conhecimento, como para o comércio.

A partir do momento que se tem o deslocamento para o centro, tem-se a disputa pelo acesso a eles, entre as diferentes classes da sociedade, onde cada uma possui uma condição que a difere com facilidades ou dificuldades para acessar os centros, algumas moram no centro, outras na periferia, com acesso ao automóvel particular ou acesso a poucas ou muitas linhas de ônibus ou metrô (VILLAÇA, 2001).

Já Corrêa (2003), diz que o surgimento e crescimento das áreas centrais deve-se ao fato da industrialização que provocou a necessidade de transportes, e logo a construção de estradas de ferro, que por consequência de seu frequente uso aglomerou pessoas e fez o local ideal para o estabelecimento de comércios e serviços, para prestar e atender de forma dinâmica a população, corroborando com o discurso de Gehl (2013), que pessoas atraem outras pessoas e torna a vida urbana alegre, diversa e fascinante.

“A vida urbana pressupõe encontros, confrontos das diferenças, conhecimentos e reconhecimentos recíprocos (inclusive no confronto ideológico e político), dos modos de viver, dos ‘padrões’ que coexistem na cidade” (LEFEBVRE, 1991, p.22). Para o autor a população da cidade é que atribui ritmos à mesma, por meio da apropriação do espaço urbano, assim, inventam-no e imprimem-lhe modificações, tornando a cidade palco de interações complexas.

Os espaços públicos, mais precisamente os centros, devem oferecer oportunidades a todos os grupos sociais, para que possam transmitir suas ideias e opiniões a respeito de um assunto, terem a liberdade de expressão na sociedade em que se inserem, para sentirem-se seguros e confiantes em diferentes contextos, isso chama-se sustentabilidade social (GEHL, 2013).

Continuando com o autor supracitado, as atividades sociais demandam a presença de outras pessoas e abrangem as diversas formas de comunicação que acontecem no espaço público e se há interação e vida no meio urbano, há qualidade no local. Os centros urbanos são o local comum da população, é onde tem-se a maior interação de trocas sociais, é o lugar que se consegue acesso e informações sobre pessoas, política e amenidades, e quanto mais denso de pessoas é o centro urbano, mais vital para a sociedade local ele é.

A cidade e seus arredores mantêm-se voltados para a área central, e segundo Barreto (2010) observa-se a tendência de recorrer ao centro, onde as trocas sociais e o capitalismo são desenvolvidos e constantemente praticados. Esses lugares são facilmente distinguidos na paisagem urbana pelo nó de pessoas e veículos, grande número de comércios e alto preço do solo. Além disso, os centros exercem a função de conectar as pessoas ao passado, com suas edificações e seu traçado, exercendo fortemente um papel cultural para a sociedade contemporânea. Além de afirmar as ideias de Barreto, Farret (2006) acrescenta que os centros mobilizam um enorme capital, tendo uma importância maior pela economia gerada do que pela cultura.

De acordo com Vargas e Castilho (2006) os centros são identificados como o lugar mais dinâmico no meio urbano, animado tanto pelas pessoas como veículos e mercadorias do comércio varejista, vibrante também pela presença de serviços de educação e lazer, o que os fazem repletos de referenciais simbólicos para a cidade tendo sua centralidade fortalecida pela implantação de instituições públicas e religiosas tornando o conceito de centro positivo para a população.

2.1.2 A decadência do centro das cidades

Para Jacobs (2011), um espaço urbano atrativo e vital é um espaço diverso, sem lugar para a monotonia, que estimule o convívio e a troca de experiências entre a população, para tal, a autora estima algumas condições, que são: o bairro deve oferecer diversos tipos de serviços para melhor uso da infraestrutura e aumentar o tráfego de pessoas; combinação de edifícios de diferentes estilos e épocas; e boa densidade de pessoas que moram no distrito, gerando a diversidade.

Continuando com a autora referida, a destruição da diversidade concebe espaços urbanos ociosos e mal vistos para a cidade, em centros urbanos esse aniquilamento da diversidade se dá pelo sucesso de alguns usos, como o uso comercial em detrimento do uso residencial, sendo que ambos devem andar juntos para que um supra as deficiências do outro. Tendo em vista o relatado por Jacobs, observa-se que infelizmente o que se vê é cada vez mais a especulação imobiliária tornando os centros áreas extremamente comerciais pelo elevado preço da terra e alugueis onerosos, que inviabilizam a moradia e também contribui para falta de qualidade nos espaços para estabelecimento de moradias.

De acordo com Aguiar *et al* (2012) altos coeficientes construtivos provocam um congelamento e homogeneização dos centros, pois é mais lucrativo demolir prédios antigos e construir altas torres que conseguem abrigar muitos escritórios e lojas do que alugá-los. Assim sendo, os centros urbanos vão perdendo a diversidade de uso e a legibilidade do lugar, e as vias tornam-se populosas em demasia pela alta densidade.

Continuando com as ideias do autor supracitado, a implantação de edifícios de grande porte como *shopping centers* que enclausuram seus consumidores dentro de um único edifício, oferecendo melhor comodidade e conforto, esvazia os centros ativos pela migração de consumidores a esses empreendimentos segregando o espaço urbano das pessoas e contribuindo para sua decadência.

Com o sucesso dos centros urbanos, o êxito do comércio varejista e a intensa procura pelo mesmo, o uso do solo torna-se disputado e cada vez mais o custo para manter-se no centro torna-se inviável para determinados empreendimentos, e como afirma Corrêa (2003), os empreendimentos que seu lucro não precisa estar ligado a estratégica localização começam a migrar para áreas da cidade onde é menos oneroso se manter.

São diversos os fatores que levam a repulsão à área central, como: aumento constante do preço da terra e de alugueis, dificuldade de espaços para expansão e restrições legais, que controlam o espaço urbano restringindo o uso. A criação de outras áreas com características de centros se deve pelas facilidades de terras não ocupadas com infraestrutura implantada, facilidade de transporte, preços e impostos mais baixos e possibilidades de expansão (CORRÊA, 2003).

Outro fator preponderante que leva a repulsão aos centros urbanos é o estereótipo de centro que segundo D'arc (2006) é a ideia formada do que ele é, os ricos nunca vão aos centros, a classe média o considera poluído, incômodo, malcuidado e congestionado, com isso o centro perde seus habitantes, contudo, as ruas continuam cheias durante a semana, já a noite e aos domingos apresenta-se como um espaço vazio. Verifica-se também que projetos de renovação de centros degradados que visam trazer novos usos, vitalidade, e moradias nos centros, acabam por expulsar a população residente de baixa renda para regiões periféricas da cidade, principalmente pelo aumento e supervvalorização do local, tornando quase impossível a permanência dos moradores.

Durante várias décadas, até o início do século XX os centros urbanos serviram mais exclusivamente a burguesia do que a classe média, e também era lá que se concentrava a maior parte de empregos da população de alta renda, logo, pode-se dizer que não foram as deficiências ou o envelhecimento dos centros que provocou sua deterioração, mas a predominância no centro e em seus arredores do domínio e posteriormente abandono das classes de alta renda (VILLAÇA, 2001).

De acordo com Villaça (2001) os transportes motorizados individuais tornaram a locomoção facilitada a locais mais remotos, que repercutiu na criação de um ambiente urbano mais horizontal e também na descentralização, Jacobs (2011) confirma as ideias de Villaça dizendo que com a popularização do automóvel e a tendência pelo seu uso, os automóveis foram e ainda são os grandes vilões, transformando as ruas em máquinas para comportar o tráfego de carros, e afirma:

Para lhes dar Lugar, ruas são destruídas e transformadas em espaços imprecisos, sem sentido e vazios para qualquer pessoa a pé. Os centros urbanos e outros bairros que são maravilhas de complexidade compacta e sólido apoio mútuo acabam displicentemente desentranhados. Os pontos de referência são aniquilados ou tão deslocados de seu contexto na vida urbana que se tornam trivialidades irrelevantes. A feição urbana é desfigurada a ponto de todos os lugares se parecerem com qualquer outro, resultando em Lugar algum (JACOBS 2011, p.377).

Para Vargas e Castilho (2006) o surgimento de sub-centros que passam a desempenhar funções concorrentes ao centro principal são frutos da expansão urbana, ora por meios planejados, ora espontâneos, intensificando a degradação do centro principal pela saída de atividades importantes e mudança das moradias para o novo centro pelas classes dominantes. Furtado (2011) vê essa expansão do espaço e migração para novos centros como uma busca por melhores custos, velocidade, continuidade e eficiência de produção pela realocação de empreendimentos e mercados dos antigos centros.

2.1.3 Intervenções em centros urbanos

Em áreas centrais, mais precisamente em centros urbanos, são indicados dois tipos de intervenções de acordo com Farret (2006), a pontual com uma arquitetura relevante como foco, e outra, socioespacial, com foco na inclusão social, revitalização econômica e preservação cultural. Vale ressaltar que essas intervenções elevam a taxa de urbanidade que segundo Aguiar *et al* (2012), é que o caráter da cidade de acolher e recepcionar as pessoas com cortesia e civilidade, é a capacidade do meio urbano de prover qualidade na paisagem, atratividade e vitalidade com boa infraestrutura para a população, capaz de reproduzir a sociabilidade entre as pessoas.

De acordo com Silva (2006) os centros urbanos são cheios de vitalidade e aglutinam possibilidades, que por vezes espelham o descaso do poder público com a manutenção e cuidado do meio urbano pelo qual libera a visão de pobreza e sobrevivência que busca os necessitados no espaço degradado, sendo os centros passíveis de receber projetos de renovações.

Os centros urbanos de acordo com Memoli (2012) são locais de privilégios urbanos, que atraem a atenção pública e política e são alvos de projetos de renovações como a reabilitação, requalificação e revitalização, que a grosso modo são práticas que evidenciam as competências culturais e funcionais estimulando.

Segundo o Ministério das Cidades (2005) reabilitar significa restabelecer práticas, capacitando o espaço por meio de políticas públicas e privadas para o exercício de variadas funções urbanas. Consiste na reutilização de patrimônios edificados ociosos em áreas urbanas consolidadas, como também na melhoria de espaços e serviços públicos com o objetivo de repovoamento de forma multiclassista. A reabilitação contribui para a redução do déficit habitacional, inclusão social da população de baixa renda e enfraquecimento do crescimento horizontal das cidades em periferias.

Já requalificar, segundo Moura *et al* (2006), é um instrumento para o melhoramento da qualidade de vida dos moradores, incentiva a recuperação de equipamentos e infraestruturas, como também a construção e aumento do valor dos espaços públicos, elevando a taxa de urbanidade, e por fim, também designa dar nova função a um lugar ou substituir as funções antigas que ali existiam. Revitalizar é dar vida a um lugar por meio de renovações em áreas urbanas degradadas, é um processo de planejamento para reconhecer valores e introduzi-los a sociedade, a médio e a longo prazo, produzindo vínculos entre territórios e influenciando no aumento da qualidade de vida.

Quando os projetos de intervenção mencionados acima não são bem aplicados ou bem-sucedidos geram gentrificação, que nada mais é do que a expulsão da classe de baixa renda e a entrada de classes médias e altas no espaço físico dos centros, é um fenômeno cultural, físico, social e econômico, estando sujeita qualquer cidade, e é bem mais comum do que se imagina (BIDOU-ZACHARIANSEN, 2006).

O processo de gentrificação conta com gentrificadores, que procuram garantir melhorias no seu território e mantê-lo homogêneo e exclusivo a determinada classe, restringindo a aproximação dos “não desejáveis” por meio diretos e indiretos. O aumento do preço do solo e alto custo de vida, afeta toda a cidade, pois com a expulsão dos moradores menos abastados do centro leva à periferização dessa classe, e gera-se uma maior demanda por condições básicas para o desenvolvimento das atividades cotidianas com qualidade, condições essas que a população dispunha nas moradias dos antigos centros (FURTADO, 2011).

Prosseguindo com as ideais do autor, o desenvolvimento da gentrificação conhecido por seus efeitos negativos pela expulsão da população mais pobre, governos de todos os tipos vem percebendo que o resultado da gentrificação também gera receita pelos novos investimentos imobiliários e pelos impostos. Sendo assim a necessidade de produzir um ambiente urbano diverso fica cada vez mais longe da realidade.

“Desta forma poderíamos dizer que qualquer intervenção em um determinado ponto no espaço provoca, em verdade, uma transformação em todo espaço e, consequentemente, em todas as localizações nele contidas” (FURTADO, 2011, p.59). Entende-se então a partir da ótica do autor, que um projeto de renovação urbana com intuições segregadoras ou não, impacta não só o próprio meio, mas toda a cidade, tendo em vista que ela é um organismo vivo e interligado que reflete as ações manipuladas. Memoli (2012) também fala que as renovações estão diretamente ligadas a cidadania e, consequentemente a prática da mesma.

Geralmente, os projetos de intervenções acontecem mais comumente em grandes cidades ou metrópoles, mas qualquer centro urbano tanto de cidades pequenas como grandes, histórico ou simplesmente antigo de qualquer continente, é alvo de projetos ou programas que propõe o desenvolvimento econômico e a prosperidade por meio de reabilitação, requalificação e revitalização (MEMOLI, 2012).

2.2 Metodologia

O presente artigo possui uma abordagem descriptiva, documental e exploratória, buscando se aproximar da problemática e torna-la mais visível, descrevendo suas características e buscando informações em livros, artigos e teses sobre centros urbanos relativo ao seu desenvolvimento, surgimento e problemas.

A pesquisa de campo utiliza a metodologia que Lynch (2006) propõe, com um mapeamento indicando os nós, importância das vias, e os pontos de referências, mostrando assim a presença das inter-relações entre os elementos que compõe o local de estudo. Nesse sentido será mapeado as impressões genéricas que o ambiente central provoca na população.

Do mesmo modo, é utilizado a metodologia que Del Rio (1990) propõe pela análise dos mapas de figura-fundo com o estudo da morfologia da área, suas principais características quanto ao perfil fundiário, malha viária, espaços edificados e espaços públicos privados.

Também é contextualizado a área de estudo reafirmando sua importância no contexto da cidade e microrregião no que concerne em levantamento em *in loco* para mostrar a situação atual das vias do bairro, sua infraestrutura e como atende a população.

2.3 Discussão de resultados

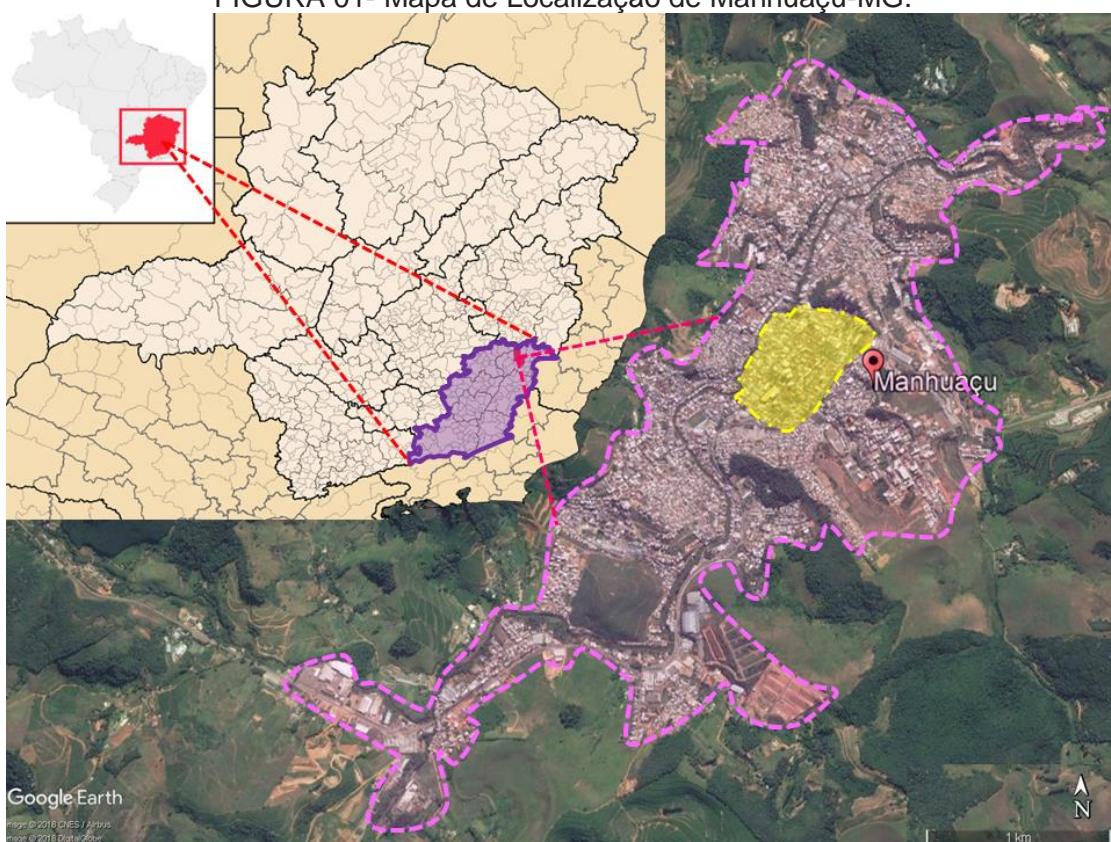
2.3.1 História do centro de Manhuaçu e sua importância

Manhuaçu localiza-se na Zona da Mata Mineira, segundo o IBGE (2010), foi emancipada no dia cinco de novembro de 1877 e tem a base da sua economia a produção de café, que influenciou no crescimento e importância da cidade para a microrregião. Atrai uma grande população flutuante de cidades vizinhas, que vêm em busca de comércios e prestação de serviços que se concentram principalmente na região central da cidade (Figura 01).

A Implantação do Trem-de-Ferro Leopoldina em 1915, que ligava Manhuaçu ao Estado do Rio de Janeiro, funcionou por seis décadas, com o principal objetivo de escoar a produção cafeeira até o porto. Foi essencial para a região, com ela vinha conhecimento, pessoas, moda, e principalmente materiais, inclusive materiais de construção, que levantaram grandes obras como: A Igreja Matriz de São Lourenço, grande marco, o Banco *Hipothenecário*, atual Palácio da Cultura, a Ponte dos Arcos – a primeira ponte de concreto armado da cidade, e o Hospital Cesar Leite. Essas obras são datadas da segunda metade do século 20, década conhecida como a década de Ouro de Manhuaçu, que fez o município se destacar pela constante modernização da área central e implantação de obras imponentes e importantes para o oferecimento de bens culturais e de serviços (FERREIRA, 2013).

Ainda de acordo com o autor supracitado, no final do século XX Manhuaçu se desenvolveu e transformou-se em uma cidade polo da região, atrativa em vários aspectos, que se destaca pelo grande número de comércios que cresce gradativamente pelo centro da cidade. Grandes investidores veem Manhuaçu como um solo fértil para seus negócios, grandes magazines, clínicas, faculdades e hotéis são inaugurados e trazem cada vez mais uma população flutuante a procura por serviços hospitalares, hoteleiros, comerciais e estudantis que ela oferece.

FIGURA 01- Mapa de Localização de Manhuaçu-MG.



LEGENDA:

- Minas Gerais;
- Mesorregião Zona da Mata mineira;
- Manhuaçu-MG;
- Centro de Manhuaçu.

Fontes: Prefeitura Municipal de Manhuaçu, 2012/Google Earth, 2015 (adaptado).

O limite identificado para o bairro Centro, segundo Lynch (2006), está conformado entre o rio Manhuaçu e a BR 262, ambos fazem separação entre os demais bairros da cidade seja pela sua presença como pela mudança de uso do solo. Também dissemelhante ao rio Manhuaçu e a BR, nota-se um limite em relação ao uso e ocupação do solo com áreas poucos adensadas e maior presença do uso misto e residencial.

2.3.2 Infraestrutura oferecida

O uso do solo no bairro (Figura 02) é bem variado, nota-se uma área que se estende longitudinalmente definida principalmente por comércios e serviços como lojas varejistas e bancos, ao longo da avenida principal e outra bem definida em torno da Praça Dr. Cesar Leite, como uma área de uso hospitalar, pela presença do hospital, clínicas e consultórios. Alguns pontos espalhados pelo bairro são de uso institucional e puramente residencial; a maior percentagem são áreas de uso misto que conta com comércios de menor grau de procura, residências, escritórios e consultórios.

Vê-se que o bairro Centro possui um uso bastante diverso, atrai tanto comércios como moradores e oferece infraestrutura para o desenvolvimento de ambos, esse uso diversificado segundo Jacobs (2011) promove o progresso e prosperidade, essenciais áreas urbanas.

FIGURA 02: Mapa de predominância do Uso do solo



LEGENDA:

- [Ponta rosa] Uso residencial;
- [Ponta cinza] Uso comercial e serviços (intenso);
- [Ponta vermelha] Uso institucional.
- [Ponta laranja] Uso Misto (residências e escritórios);
- [Ponta roxa] Uso hospitalar.

Fonte: O autor, 2018

O perfil fundiário do Bairro em estudo (Figura 03) deixa claro que o solo foi muito parcelado. Uma característica que se nota no geral é o maior parcelamento do solo em torno das quadras, enquanto seu interior possui lotes mais vastos. Também é observado algumas ruas estreitas que abrigam muitos lotes, muito provavelmente essa característica se deve ao fato do parcelamento irregular ou ingênuo, onde os proprietários de áreas consideráveis viram seus quintais como forma de lucrar, já que o centro possui um alto preço do solo.

FIGURA 03: Mapa de figura fundo: Perfil fundiário

Fonte: O autor, 2018

Quanto ao espaço construído (Figura 04) percebe-se a alta ocupação dos lotes, possuindo quadras inteiras como áreas construídas, inclusive áreas de preservação permanente, como a margem do Rio Manhuaçu que é quase todo ocupado. Alguns locais de interior de quadras, pelo lote ser maior, ainda possui áreas não edificadas e poucos lotes que estão a especular por preços melhores de venda. A alta taxa de ocupação leva a impermeabilização do solo que causa problemas ambientais, como ilhas de calor, falta de drenagem das águas pluviais, entre outros. Além disso problemas estéticos com construções umas rente as outras e andares superiores projetados para fora da área dos lotes, que implicam em problemas de salubridade, como a falta de iluminação, insolação e ventilação.

FIGURA 04: Mapa de figura fundo: Espaços Construídos



Fonte: O autor, 2018

Ao analisar as áreas públicas e privadas constata-se a carência de áreas para o uso público, pois o centro não serve somente sua população, mas atende também os moradores da cidade e dos municípios vizinhos (Figura 05).

O bairro possui a presença de duas consideráveis praças, a Praça Cordovil Pinto Coelho e a Praça Doutor Cesar Leite, ambas com desenho simétrico no estilo francês. No entorno da Praça Cordovil Pinto Coelho tem-se a presença de um centro voltado a usos comerciais e de serviços, como bancos e lojas varejistas, já no entorno da Praça Doutor Cesar Leite tem-se a existência de grande número de serviços ligados a saúde, como o próprio hospital, consultórios e clínicas. As demais áreas públicas são locais que abrigam o hospital, asilo, escola, prefeitura e serviços gratuitos para a população.

FIGURA 05: Mapa de figura fundo: Espaços públicos e privados



Fonte: O autor, 2018

Pode-se ver que as vias longitudinais são mais amplas e as vias transversais são mais estreitas, muitas consideradas como ruelas (Figura 06). Observa-se também a presença de ruas sem-saída, provavelmente fruto do parcelamento irregular do solo ou locais em que não fosse desejado fluxo intenso de veículos.

FIGURA 06: Mapa de figura fundo: Vias



Fonte: O autor, 2018

A hierarquização viária (Figura 07) consiste em poucas vias arteriais, essenciais para a fluidez do trânsito e conexão com toda a malha viária da cidade, vias Coletoras que melhor distribuem o tráfego dentro do bairro, vias locais com forte presença de pessoas e menor fluxo de veículos e ainda becos, apenas para atender as residências de determinada área.

FIGURA 07: Mapa de hierarquia viária



LEGENDA:

- Vias Arteriais (12 a 15m)
- Vias Coletoras (10 a 12m)
- Vias locais (7 a 10m)

Fonte: O autor, 2018

O centro de Manhuaçu oferece grande número de vagas de estacionamentos (Figura 08), que acontecem paralelo as vias e em ambos os lados, com raras exceções. Observa-se uma priorização por oferecer uma boa infraestrutura para os veículos particulares motorizados com estacionamentos e caixa de rolamento larga, por consequência, tem-se a largura das calçadas comprimida, desfavorecendo o hábito de caminhar e o espaço do pedestre. De acordo com a Lei Federal nº 12.587/2012, as cidades devem adotar medidas para priorizar meios de transportes não motorizados e coletivos, de forma a promover a acessibilidade universal, desenvolvimento sustentável da mobilidade urbana e segurança nos deslocamentos.

Tem-se no centro ainda, além dos estacionamentos gratuitos, terrenos que se destinam ao uso de estacionamentos privados, ao todo são dez e comportam os veículos que não encontram vaga para estacionar nas vias.

A direção do fluxo viário (Figura 08) em maioria é de mão única, ora pela pequena dimensão da via, outrora para priorizar o estacionamento em ambos os lados e ainda na situação em que as calçadas são priorizadas, como é a situação das ruas que se concentram a maior parte dos comércios. As vias de mão dupla, por sua vez, são as mais amplas e onde o uso comercial não é tão intenso.

FIGURA 08: Mapa dos estacionamentos e direção do fluxo viário



LEGENDA:

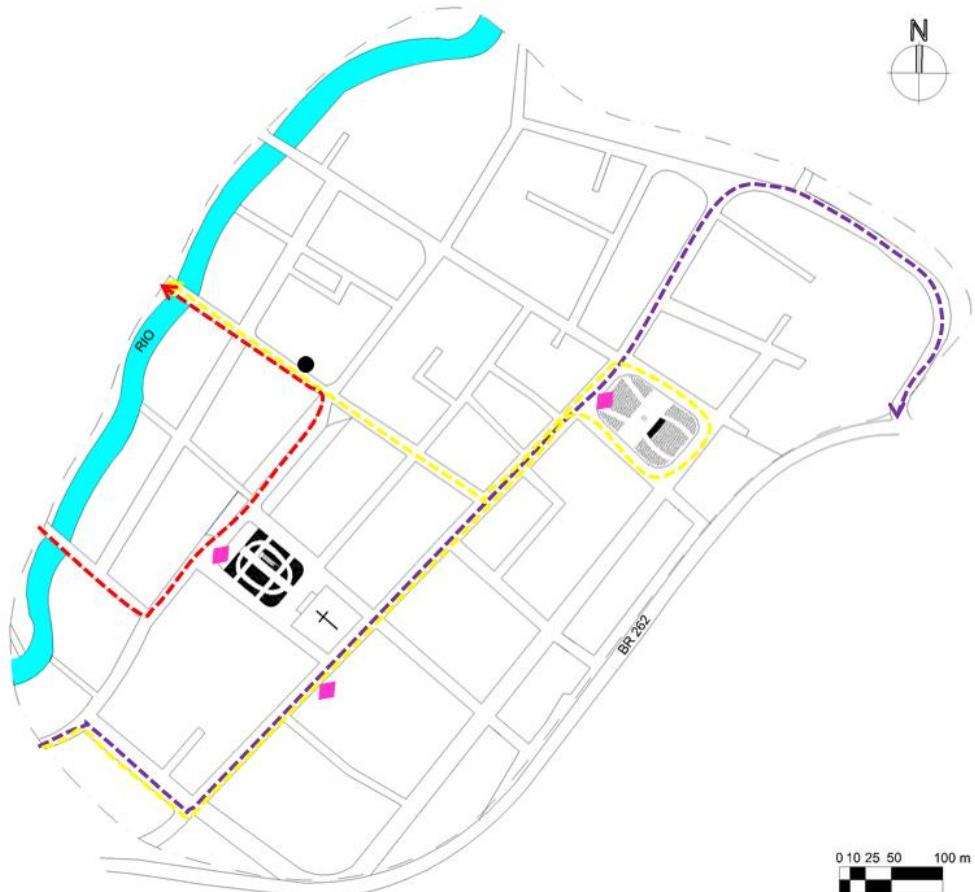
- ← Via de mão única;
- ↔ Via de mão Dupla;
- Estacionamentos privados;
- Estacionamentos em ambos os lados da via;
- Estacionamentos em um lado da via.

Fonte: O autor, 2018

As linhas de ônibus (Figura 09) evidenciam como o transporte público conecta o centro da cidade de Manhuaçu com os demais bairros da cidade e nota-se três caminhos que os ônibus fazem junto ao tráfego veicular, o que ocasiona em atrasos das linhas em horários de pico. Tem-se a presença de três pontos de ônibus com cobertura e um apenas sinalizado por uma placa no Centro.

Os caminhos das linhas de ônibus possuem diversas rotas que ligam a cidade, principalmente no sentido longitudinal, conectando bairros extremos e distantes uns dos outros passando pelo centro, como é o caso da Linha Bom Pastor / Ponte da Aldeia e também linhas que ligam bairros extremos a zonas rurais como a situação da Linha Bom Pastor / Córrego dos Hott. As linhas de ônibus conseguem atender a cidade em situações críticas de longas distâncias a serem percorridas e principalmente as que conecta passando pela região central da cidade, que é o local mais procurado de uma cidade.

FIGURA 09: Mapa das linhas de ônibus que passam pelo Centro



LEGENDA:

● Ponto de ônibus sem cobertura.

■ Ponto de ônibus com abrigo.

— — Linhas: Bom Pastor / UBA; Bom Pastor / Ponte da Aldeia; Bom Pastor / Vila Boa Esperança; Bom Pastor / Vila Cachoeirinha; Bom Pastor / Ponte do Silva; Bom Pastor / Vila Deolinda; Bom Pastor / Sus (via Colina).

— — Linhas: Bom Pastor / São Francisco de Assis; Engenho da Serra / Sus (via Zebu).

— — Linhas: Bom Pastor / Córrego dos Hott; Bom Pastor / Ponte do Evaristo; Matinha / Heringer.

Fonte: O autor, 2018

As calçadas do bairro (Figura 10) mostram como é a atual situação do bairro em relação ao espaço do caminhante e demonstra em sua minoria calçadas de 5,5 a 6,5 metros, denominadas como calçadão, que se encontra apenas nas vias de comércio intenso; percebe-se também calçadas de até 3,5 metros e calçadas de 1,8 a 2,2 m e em grande parcela do bairro as calçadas possuem dimensões muito reduzidas de 1,7 chegando até vias com calçadas de 0,9 metros. O caminhante por vezes é obrigado a caminhar nas vias juntamente com os carros pois além de estreitas as calçadas, é muito comum encontrar os postes interrompendo a passagem, assim como degraus e rampas de acesso as garagens.

As vias nos locais de fluxo mais intenso de veículos possuem faixas de pedestres, porém a faixa de pedestre não se encontra totalmente conectada com as calçadas, faltam rampas de acesso, sinalizações e piso tátil. Quando se tem perfil de calçadas com tal infraestrutura, como é o caso do calçadão, as mesmas encontram-se fora de norma ou sem continuidade de trecho para trecho.

Pela análise do mapa (Figura 10) pode-se destacar as bancas de jornais que atendem a população, dois pontos de taxi em locais estratégicos de grande fluxo, um posto policial, e a pequena quantidade de arborização nas vias, com maior concentração de árvores apenas nas praças, contrastando-se com vias inteiras sem sequer uma árvore.

FIGURA 10: Infraestrutura das calçadas do Centro



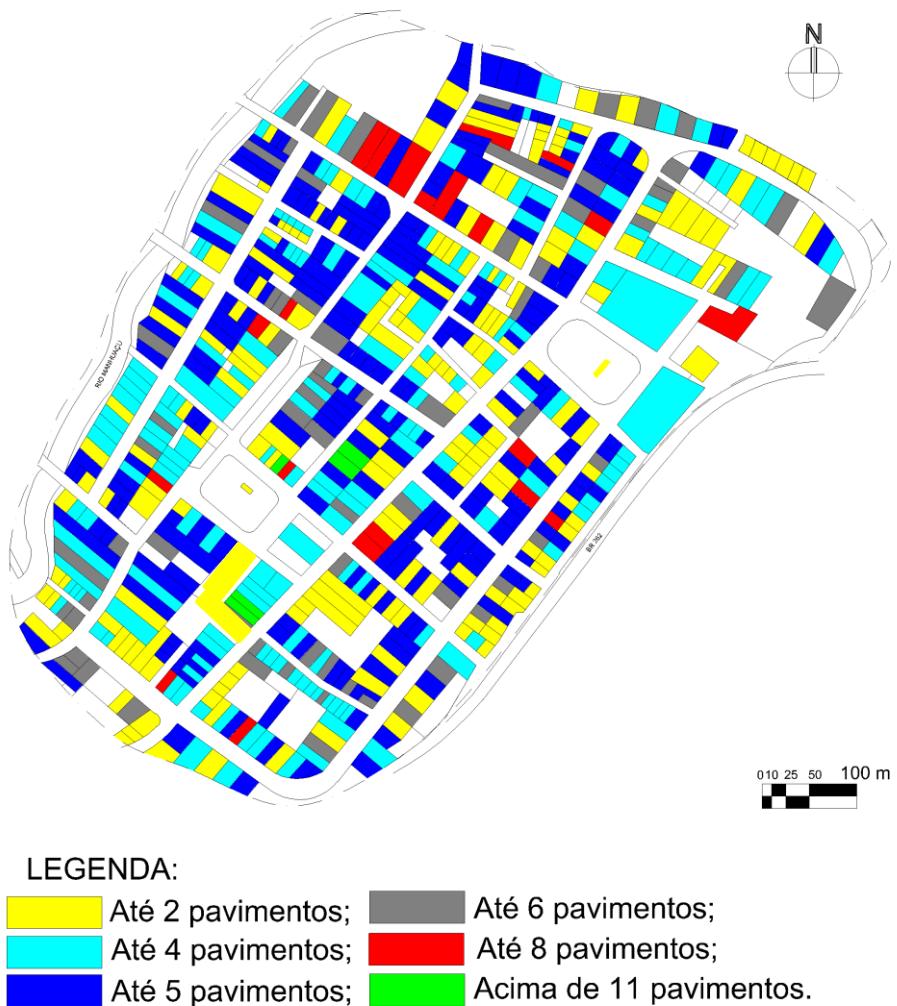
LEGENDA:

- [Pink Box] Calçadas de 5,5 a 6,5 m;
- [Dark Blue Box] Calçadas de 3,0 a 3,5 m;
- [Purple Box] Calçadas de 1,8 a 2,2 m;
- [Red Box] Calçadas de 1,4 a 1,7 m;
- [Yellow Box] Calçadas de 0,9 a 1,15 m;
- [Triangle icon] Banca de jornal;
- [Black rectangle icon] Ponto de taxi;
- [X icon] Posto policial;
- [Green circle icon] Árvores;

Fonte: O autor, 2018.

Quanto ao gabarito do Centro (Figura 11) observa-se o adensamento do bairro e a tendência em aumentar a taxa construtiva, tem-se a predominância de edificações de até 2 pavimentos e 4 pavimentos, porém é relevante a parcela com construções de 5, 6 e 8 pavimentos e aos poucos essa taxa vem aumentando, podendo ser encontrado construções de acima de 11 pavimentos. Essa tendência de adensamento para o bairro não é interessante, pois muitas vias não possuem infraestrutura para suportar a alta taxa de ocupação, o que poderia reduzir muito a salubridade, o bem-estar e a qualidade de vida do local, além de aumentar o trânsito de carros e gerar problemas de abastecimento de água e geração de esgoto, que é levado ao rio sem tratamentos prévios.

FIGURA 11: Gabarito do bairro Centro



Fonte: O autor, 2018

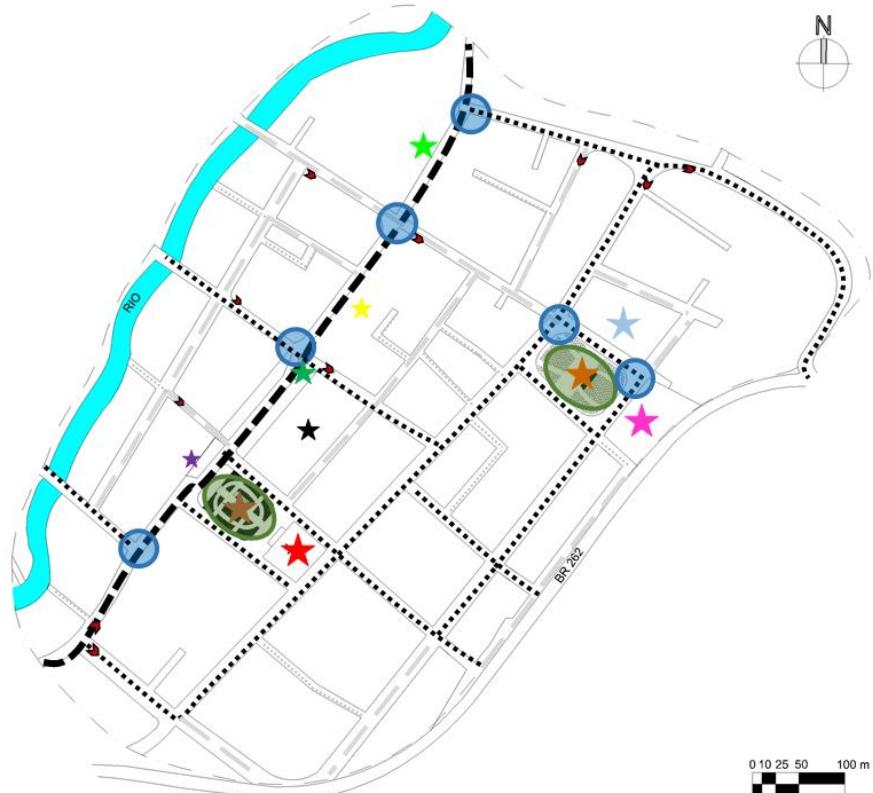
Os elementos que compõe a imagem do Centro (Figura 12) mostra como o bairro é percebido, como são direcionadas as pessoas e mostra as maiores áreas de concentração, como também as referências da população. Na parte central do mapa vê-se um caminho de maior concentração, que é o local onde tem-se maior prestação de serviços à população, portanto o mais procurado, encontra nesse caminho quatro nós de veículos e pessoas nos cruzamentos das vias.

Os nós apenas de pessoas acontecem nas duas praças, que são pontos de referência para a orientação dos transeuntes. Nesses locais a interação social é constante, alguns marcam encontros, outros simplesmente descansam ou passam alguns minutos nestes espaços. A Praça Dr. Cesar Leite abriga principalmente pessoas que vão utilizar algum serviço se saúde, enquanto a Praça Cordovil Pinto Coelho abriga basicamente quem está usufruindo dos comércios e serviços da região.

Os marcos são locais de fácil percepção e identificação e servem além de sua função original para orientar as pessoas, tem-se a presença de marcos mais identificados nas regiões mais procuradas no centro, entre eles se destaca a igreja Matriz de São Lourenço, pela sua imponente arquitetura; O hospital César Leite, por forte procura e pelo tempo que está implantado; o antigo Hotel França, que resta apenas a edificação com uso comercial, porém sua influência é percebida pelo símbolo de hospedaria, dentre outros.

Algumas vias transversais são íngremes e dificultam a caminhada por elas o que as fazem ruas mais residenciais com baixo tráfego, mas de fundamental importância para a movimentação dos veículos e estacionamento para os mesmos.

FIGURA 12: Elementos que compõe a imagem do Bairro Centro



LEGENDA:

- ➡ Ruas íngremes
- Pontos nodais:
- Nós de veículos e pessoas;
- Nós de pessoas.
- Caminhos:
- Alta frequência de uso dos pedestres e veículos;
- Média alta frequência de uso dos pedestres e veículos;
- Média frequência de uso dos pedestres e veículos;
- Baixa frequência de uso dos pedestres e veículos;

Fonte: O autor, 2018

- Marcos:
- ★ Igreja Matriz;
- ★ Praça Cordovil Pinto Coelho;
- ★ Prefeitura;
- ★ Praça Dr. César Leite;
- ★ Hospital César Leite;
- ★ Casa Bento Alves Costa;
- ★ Escola Tiradentes;
- ★ Estátua do bandeirante.
- ★ Hotel França;
- ★ Hotel Itália.

3. CONCLUSÃO

O Centro de Manhuaçu conforme estudado é um local vibrante em que as dinâmicas sociais da vida urbana acontecem, os olhos da cidade estão voltados para o centro, ele possui características históricas e vários pontos de reconhecimento da população, fazendo-o pertencer a sociedade em que se insere.

Um espaço central, pela sua dinâmica de vida e atratividade, pode perder suas características fundamentais para seu sucesso. Fatores como a mudança de usos, alto coeficiente construtivo, falta de manutenção dos espaços públicos, destruição dos

marcos e abandono da classe dominante, contribuem para o esquecimento e morte dos espaços centrais da cidade.

Com o estudo, confirma-se a importância do Centro de Manhuaçu para a cidade e microrregião, é um ponto de convergência de pessoas e atende diversas necessidades da vida, é um local com potencial econômico, pela busca dos serviços oferecidos. Porém esse potencial não é de todo aproveitado, os espaços públicos como as praças possuem áreas ociosas, nas vias tem-se a prioridade para os veículos enquanto os pedestres possuem calçadas estreitas, sem continuidades e interrompidas, causando desconforto e rejeição a determinadas áreas.

A tendência de adensamento do bairro juntamente com a alta taxa de ocupação e inclinação à verticalização é um fator de risco que pode levar ao lapso da importância do centro, bem como ao surgimento de novas centralidades, e consequentemente, o abandono do atual centro de Manhuaçu.

Fica claro que um espaço urbano, principalmente central, necessita dos olhos das autoridades, bem como manutenção, leis urbanísticas eficazes capazes de controlar as taxas de ocupação e construtivas da área, em promover boa infraestrutura nas vias, calçadas e espaços públicos, para tais, é levado em conta processos de renovações urbanas, tanto pontuais como abrangentes, capazes de mudar a realidade e fomentar ainda mais a vitalidade e economia das cidades.

4. REFERÊNCIAS

AGUIAR, Douglas et al. **Urbanidades**. Letra e Imagem Editora e Produções LTDA, 2012.

BARRETO, Rogério. O centro e a centralidade urbana: aproximações teóricas a um espaço em mutação. **Cadernos do Curso de Doutoramento em geografia, FLUP, Porto**, n. 2, p. 23-41, 2010.

BIDOU-ZACHARIASEN, Catherine (Coord.). **De volta à cidade dos processos de gentrificação às políticas de “revitalização” dos centros urbanos**. São Paulo: Annablume, 2006.

BRASIL. Lei nº 12.587, DE 3 DE JANEIRO DE 2012. **Lei da Política Nacional de Mobilidade Urbana; Lei de Mobilidade Urbana**. Brasília, 03 jan. 2012. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/2012/lei-12587-3-janeiro-2012-612248-norma-pl.html>>. Acesso em 20 abr. 2018.

BRASIL. Ministério das Cidades. Secretaria Nacional de Programas Urbanos. **Reabilitação de Centros Urbanos**. Brasília: Ministério das Cidades, 2005.

CORREA, Roberto Lobato. **O espaço urbano**. 4 ed. São Paulo: Editora Ática, 2003.

D'ARC, Hélène Rivière. Requalificar o século XX: projeto para o centro de São Paulo. In: BIDOU-ZACHARIASEN, Catherine (Coord.). **De volta à cidade dos processos de gentrificação às políticas de “revitalização” dos centros urbanos**. São Paulo: Annablume, 2006.

DEL RIO, Vicente. **Introdução ao desenho urbano no processo de planejamento**. Editora Pini, 1990.

FARRET, Ricardo L. Prefácio. In: VARGAS, Heliana Comin; DE CASTILHO, Ana Luyisa Howard. **Intervenções em centros urbanos: Objetivos, estratégias e resultados.** 1 ed. São Paulo: Manole Ltda, 2006.

FERREIRA, Silvio. **Na lente da História: Diário de Manhuaçu.** 2013. Disponível em: <<http://naltedahistoria.blogspot.com.br/>> Acesso em: 17 abr. 2018.

FURTADO, Carlos Ribeiro. **Gentrificação e (re)organização urbana em Porto Alegre.** Porto Alegre: UFRGS, 2011.

GEHL, Jan. **Cidades para Pessoas.** 1ª Ed. São Paulo. Perspectiva, 2013.

IBGE. **Minas Gerais. Manhuaçu.** 2010. Disponível em: <<http://cidades.ibge.gov.br/xtras/perfil.php?codmun=313940>>. Acesso em: 20 mar. 2018.

JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades.** 3.ª ed. São Paulo: Ed. Martins Fontes, 2011.

JANUZZI, Denise de Cássia Rossetto; RAZENTE, Nestor. Intervenções urbanas em áreas deterioradas. **Semina: Ciências Sociais e Humanas**, v. 28, n. 2, p. 147-154, 2007.

LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade.** 1 ed. São Paulo: Ed. Moraes, 1991.

LYNCH, kevin. **A Imagem da Cidade.** 3.ed. São Paulo: Ed. Martins Fontes, 2006.

MARICATO, Hermínia. **Brasil Cidades: alternativas para a crise urbana.** 7 ed. Petrópolis, RJ: Vozes, 2013.

MEMOLI, Maurizio. Centros históricos: ideais e políticas. In: D'ARC, Hélène Rivière (Org); MEMOLI, Maurizio (Org). **Intervenções urbanas na América Latina: viver no centro das cidades.** São Paulo: Senac São Paulo, 2012. (Tradução de Nicolás Nyimi Campanário).

MOURA, Dulce et al. A revitalização urbana: contributos para a definição de um conceito operativo. **Cidades, Comunidades e Territórios**, n. 12-13, 2006.

SILVA, Helena Menna Barreto. Apresentação. In: BIDOU-ZACHARIASEN, Catherine (Coord.). **De volta à cidade dos processos de gentrificação às políticas de “revitalização” dos centros urbanos.** São Paulo: Annablume, 2006.

VARGAS, Heliana Comin; DE CASTILHO, Ana Luyisa Howard. **Intervenções em centros urbanos: Objetivos, estratégias e resultados.** 1 ed. São Paulo: Manole Ltda, 2006.

VILLAÇA, Flávio. **Espaço intra-urbano no Brasil.** 2 ed. São Paulo: Studio Nobel, 2001.