

Gênese e Estruturação de um Eixo Comercial Especializado em Viçosa (MG)*

André Simplício Carvalho – Geógrafo graduado pela Universidade Federal de Viçosa
simplicio87@yahoo.com.br

Eixo Temático: Dinâmica Urbana, Redes e Transporte

O espaço urbano é um meio dinâmico que está sempre em constante modificação, se adaptando e criando formas afim de servir as necessidades humanas, e um claro exemplo disso é o processo de descentralização. Os processos de descentralização tem sido alvo de estudo da Geografia Urbana à algum tempo, sendo observados em cidades médias e grandes está sendo estudado na cidade de Viçosa – MG, aonde o processo ocorre na forma de um eixo comercial especializado em prestação de serviços e vendas voltados a atender veículos automotores. Nesse trabalho como objetivos compreender a gênese do processo de criação da nova centralidade e discutir isso no contexto da rede urbana e do espaço intra urbano. Apesar ter se procurado explicar o processo de formação do eixo de outras formas, pode-se notar que a descentralização ocorre em função de fatores externos ao crescimento natural da cidade em seus diversos aspectos e que o automóvel protagoniza o processo atuando de diversas formas e a formação do eixo comercial sem dúvida é um exemplo disso.

Palavras chave: Descentralização. Eixo especializado. Automóvel.

Genesis and Structure of a Specialize Commercial Axis in Vicosa (MG)

Andre Simplicio Carvalho - geographer graduated from Federal University of Vicosa
simplicio87@yahoo.com.br

Thematic Axis: Dynamic Urban, Networks and Transportation

The urban space is a dynamic medium that is always constantly changing, adapting and creating forms in order to serve human needs, and a clear example of this is the process of decentralization. The decentralization process has been studied by Urban Geography at some time, being found in medium and large cities is being studied in Vicosa - MG, where the process occurs in the form of a axis that specializes in providing services and sales designed to meet automotive vehicles. This work aims to understand the genesis of the process of creating a new centrality and discuss this in the context of the urban network and urban space inside. Despite having been sought to explain the formation process of the axis of other forms, it can be noted that decentralization is a function of factors external to the natural growth of the city in its various aspects and the car stars in the acting process and the formation of various forms Shaft trade is certainly an example.

Keywords: Decentralization, Specialize Axis, Car.

*Esta pesquisa foi financiada pelo Conselho Nacional de Pesquisa (CNPq)

Introdução

Viçosa é uma cidade média localizada na Zona da Mata do estado de Minas Gerais, a cerca de 240 km da capital do estado, Belo Horizonte, e a cerca de 170 km de Juiz de Fora, a cidade mais importante da Zona da Mata mineira. Do ponto de vista físico-geográfico, “está inserido no Planalto de Viçosa, no Domínio Morfoclimático do Mar de Morros e compreende uma área deprimida entre o Planalto do Alto Rio Grande, na Serra da Mantiqueira, e prolongamentos da Serra de Caparaó.”

Apresenta uma população de cerca de 70 mil habitantes residentes (IBGE, 2010) dos quais 95% residem em área urbana (IBGE, 2010) somados ainda a uma população flutuante que ultrapassa os 12 mil (VIÇOSA, C. M., 2008). O município se destaca dos seus vizinhos não apenas pela proporção econômica e demográfica, mas pela presença de uma universidade federal de grande porte (13 mil estudantes em 2010) com todas as suas implicações econômicas e sociais.

Nosso trabalho tem como foco principal uma área específica do município de Viçosa em torno da rodovia BR-120, que corresponde à Av. Maria de Paula Santana e também a Av. Marechal Castelo Branco (Figura 1). O objetivo da análise é como este eixo adquiriu características especializadas em torno de serviços no setor de automóveis nos últimos anos.

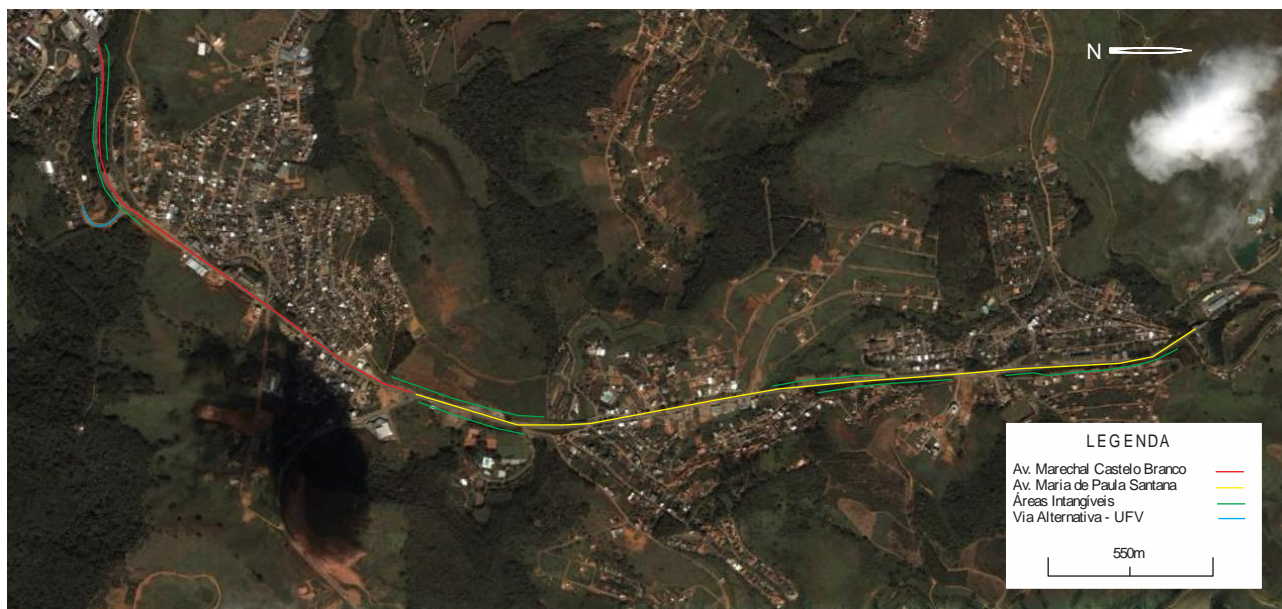


Figura 1: Imagem da Área de Estudo

Fonte: Google Eye, 2003

As avenidas por si só apresentam uma enorme importância para a cidade na sua função de portal que permite o fluxo de recursos e mercadorias advindas da região metropolitana de Belo Horizonte, assim como em relação aos movimentos pendulares, principalmente estudantes de nível superior, originadas nas cidades próximas, como Teixeiras. A via não apenas liga a cidade a outras partes da rede urbana, mas também articula o espaço intra urbano de Viçosa ligando bairros residenciais importantes, Santo Antônio, João Braz, Silvestre, e os distritos de São José do Triunfo (Fundão) e Cachoeira de Santa Cruz (Cachoeirinha) a área central da cidade.

A ocupação do solo à margem da rodovia ocorreu de forma acelerada e desordenada ao longo da última década somente contida por áreas intangíveis, ou seja, áreas inviáveis de serem ocupadas por sua declividade ou por terem outra ocupação como fazendas e terrenos da universidade. No ano de 2003 foi realizada a construção da Via Alternativa de acesso à Universidade Federal de Viçosa e, concomitantemente, ao centro da cidade. A obra alterou sensivelmente a dinâmica espacial desse eixo que demonstrou modificações em relação ao processo da descentralização, que se acelerou mesmo com as dificuldades impostas pelas condições geomorfológicas em Viçosa.

No trecho entre a saída da Via Alternativa da UFV e até o cruzamento entre a Av. M. C. B. e a Av. Joaquim Lopes de Faria, deu-se um notável processo de transformação. A antiga fazenda, que ocupava a margem leste do trecho, foi vendida e o morro que ali se encontra esta sendo progressivamente transposto para dar lugar a lotes planos e grandes, ocupados por prédios e galpões.

As construções erguidas nesse intenso processo de modificação da rodovia surgiam principalmente para atender ao mercado proporcionado pelo fluxo de veículos que ali circulam. Entendemos que a concentração dos serviços no setor automobilístico pode configurar um chamado eixo especializado, segundo o conceito de Barry (CORRÊA, 2000). Essa especialização vem em decorrência da coesão espacial de lojas relacionadas ao mercado automotivo que abrange mecânicas, funilaria, autopeças, elétrica, acessórios, locação, abastecimento, venda de usados, concessionárias; voltados principalmente a motos e carros mas não deixando de atender aos veículos pesados que por ali trafegam. Essa coesão oferece ao consumidor a oportunidade de comparação e ao mesmo tempo gera um monopólio espacial que gera condições mais dinâmicas para a reprodução e circulação do capital.

O intento desse trabalho é compreender esse processo espacial historicamente construído.

Descentralização

Dentro da ampla gama de discussões que permeiam a Geografia Urbana encontra-se o processo de descentralização das cidades, discussão que vem de longa data. Já Colby (1933) abordou o tema ao fazer diversas comparações entre os processos de descentralização em cidades de América Anglo-saxônica e da Europa e discutiu suas similaridades. Destaca-se na atualidade a ampla discussão proposta por geógrafos brasileiros, especialmente os diversos trabalhos de Maria Encarnação Beltrão Sposito.

O processo de descentralização no espaço urbano significa a expansão do centro original de uma cidade e/ou o surgimento de novos espaços centrais, que obedecem as mesmas lógica observadas no centro da cidade. Portanto devemos analisar quais as características principais do espaço central da cidade.

Para Corrêa (2007), na área central se “concentram as principais atividades comerciais, de serviços, da gestão pública ou privada, e os terminais de transporte inter-regionais e intra urbanos. Ela se destaca na paisagem por sua verticalização.” (CORRÊA, 2007, p. 38)

Em sua gênese a área central geralmente deriva da conjunção de fluxos oriundos de um sistema de transporte dominante, seja esse naval ou terrestre, nas categorias de ferroviário ou rodoviário. O núcleo central de uma cidade, segundo Horwood e Boyce (1959, *apud* Corrêa 2000) tem as seguintes características:

- (a) Uso intensivo do solo. Trata-se da área da cidade de uso mais intensivo, com maior concentração de atividades econômicas, sobretudo do setor terciário. É aí que se encontram os mais elevados preços da terra, se justificando assim a intensidade do uso do solo.
- (b) Ampla escala vertical. [...]
- (c) Limitada escala horizontal [...]
- (d) Limitado crescimento horizontal. [...]
- (e) Concentração diurna. [...]
- (f) Foco dos transportes intra urbanos. [...]
- (g) Área de decisões. [...]

Como coloca Corrêa “a descentralização foi viabilizada pelo desenvolvimento de meios de transporte mais flexíveis, como o ônibus, caminhão e automóvel, não mais preso aos trilhos” (CORRÊA, 2000). A descentralização é influenciada por fatores de repulsão da área central e atração para o novo centro, que atrai o capital oferecendo uma melhor taxa de lucro. Tais forças são apontadas por Colby (1933) como forças de

centrípetas e centrífugas.

São as forças centrípetas, ou de atração:

- Atração Paisagística: Existe algum elemento na paisagem central que exerce uma forma de incentivo à ocupação, seja uma fonte de água ou outra amenidade atrativa.
- Conveniência Funcional: se explica pelo fato da proximidade de atividades de interesse que podem ser convenientes ao ocupante daquela região. Pode se dividir em três categorias:
- Conveniência Metropolitana ou seja o fato de que o centro por ser foco dos transportes intra urbanos torna a zona central o espaço mais conveniente para se conseguir clientes.
- Conveniência Regional, ou seja, o fato das redes daquela região serem drenadas para a área central daquela cidade.
- Conveniência Inter-regional, ou seja, as redes de mais de uma região tem foco naquela área central específica. “Esse é o tipo de conveniência altamente desenvolvida em grandes centros comerciais; de fato, não poderiam ser grandes centros comerciais se não possuíssem isso.” (COLBY, 1933)
- Magnetismo Funcional, “A concentração de uma função na zona central funciona como uma poderosa atração magnética para outras funções.”
- Prestígio Funcional, apesar de ser tido como uma característica sem importância, a literatura (referida por Colby) ainda a cita. “Comumente, a origem e continuidade do prestígio reside no *momentum* criado da combinação de conveniência funcional e magnetismo funcional.”
- A Equação Humana, se refere as vontades pessoais que podem levar a escolha de uma localidade. “O desejo humano de estar no centro das coisas provavelmente leva à uma superestimação do valor de se localizar na zona central.”

Todas essas forças devem estar em “harmonia com o uso intensivo do solo.”

As forças centrífugas ou de repulsão da área central:

- Força Espacial, se refere à atração exercida pela nova área em função da saturação do espaço na área central.
- Força Local, se refere à atração exercida pela paisagem menos modificada de áreas fora do centro.
- Força Situacional, diz respeito aos ligamentos funcionais, as infraestruturas de

ligação menos saturadas dos que a da zona central.

- Força de Avaliação Social:

os altos valores, taxas elevadas, e inibições ao crescimento fora da tirania do passado estabelecido na zona central cria uma necessidade de mudança. E valores baixos, menores taxas, e liberdade de restrições impostas por ocupações anteriores na nova periferia em desenvolvimento representa um convite para vir” (COLBY, 1933, p.10)

- Status e Organização da ocupação:

coisas tais quais as formas funcionais obsoletas, a configuração cristalizada, o congestionamento de tráfego, e as instalações transporte insatisfatórias da zona central de muitas formas tornam uma oposição as formas modernas, uma configuração dinâmica, a liberdade dos congestionamentos, e as instalações de transporte altamente satisfatórias na zona exterior (COLBY, 1933, p. 10-11)

- A Equação Humana

Diz respeito a vontade individual, assim como colocada anteriormente.

A descentralização também agirá de forma seletiva quanto ao tipos de atividades, em termos temporais, divisão territorial do trabalho e ao território (CORRÊA, 2000). Tem também como consequência a criação dos chamados núcleos secundários, subcentros, novos centros e novas centralidades. Sposito (2000) também fará algumas considerações sobre a questão da centralidade e das novas centralidades.

A questão da centralidade, do centro principal e dos novos centros pode ser vista sob duas perspectivas: - a da desterritorialização e reterritorialização das atividades econômicas e sobretudo terciárias; - a da desconcentração das atividades comerciais e serviços do centro tradicional, mas não de sua descentralização, e sim sobretudo, do reforço da centralidade, sob a forma de instalação, concorrência e/ou articulação de diferentes centros. (SPOSITO, 2000, p. 122)

No mesmo texto ela irá destacar também a importância do carro na redefinição de centralidade. “A difusão do uso do automóvel e o aumento da importância do lazer e do tempo de consumo redefinem o cotidiano das pessoas e a lógica da localização e do uso dos equipamentos comerciais e de serviços.” (SPOSITO, 2000, p. 114)

Podemos notar que o automóvel age de duas maneiras no processo de descentralização. Por um lado, configura um fator de expulsão do centro onde gera congestionamento e, por outro lado possibilita o surgimento dos novos centros. Especificamente em nosso caso ele também age como fator de atração. Então poderíamos dizer que o automóvel é motivo, meio e fim no processo de formação de nosso eixo especializado?

Berry (*apud* CORRÊA, 2000, p. 50) propôs uma série de classificações quanto aos núcleos secundários, sendo Eixo Especializado um deles (Tabela 1).

Tabela 1: classificação de espaços urbanos especializados

Forma	Função	
	hierarquizada	especializada
áreas	Subcentros: Regional De bairro Lojas de esquina	Distritos médicos Distrito de diversões Etc.
eixos	Rua comercial de bairros Rua comercial de bairro	Ruas de autopeças Ruas de móveis Ruas de confecções Etc.

Fonte: Berry (*apud* CORRÊA, 2000)

Objetivos

O presente trabalho de pesquisa teve como principal objetivo compreender a gênese de formação, estruturação e espacialização de um eixo comercial em Viçosa-MG, uma das formas que toma a descentralização ou os subcentros.

Tivemos entre outros objetivos, determinar cronologicamente e espacialmente como se deu o processo de estruturação desse eixo procurando sua causa, assim como determinar a *hinterlândia* do mesmo e demonstrar seu papel na rede urbana; objetivando-se também a compreensão do papel do automóvel no processo de formação do eixo, o que se mostrou de fundamental importância.

Metodologia

Baseado na bibliografia acerca da descentralização elaborou-se entrevistas aplicadas no estabelecimentos comerciais afim de levantar diversas características, mostradas mais à frente. Após a delineação das características dos estabelecimentos

comerciais procurou-se correlação entre este crescimento e outros dados afim de determinar a causa do crescimento. Por fim se realizou-se a sistematização dos dados e elaboração de gráficos.

Resultados e Discussão

Expansão Histórica do Eixo Comercial Especializado

Dos 75 estabelecimentos presentes em setembro de 2009, conseguiu-se traçar o perfil de 64, abrangendo diversos aspectos de sua espacialidade, temporalidade e funcionamento.

Dentro do total dos entrevistados apenas um destes estava presente desde o ano de 1985. Trata-se da São Geraldo Auto Peças, que hoje opera com 26 funcionários, sendo o maior empregador de todos os estabelecimentos. Era a única oficina até 1990, quando a Mecânica Lopes foi aberta, seguida por mais uma loja em 1991, duas em 1992, totalizando cinco até 1999, todas instaladas em diversos pontos da Av. Marechal Castelo Branco.

A partir de 1999, então, iniciou-se um processo acelerado de aglomeração de lojas as margens das duas avenidas que até o momento não reduziu o seu ritmo. Desta forma, tomamos esse ano como ponto inicial do processo de descentralização e formação do eixo comercial especializado (Figura 2).

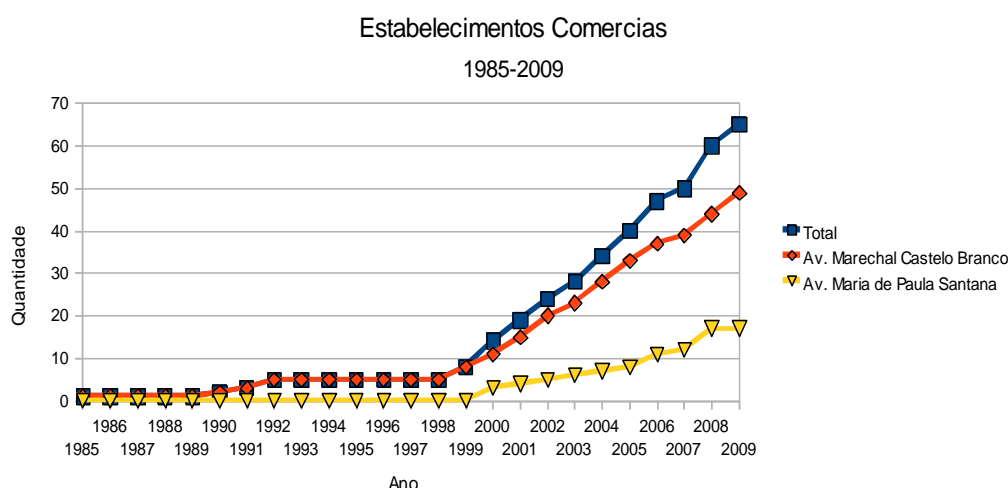


Figura 2: Estabelecimentos comerciais na área de estudo 1985-2009

Fonte: elaboração própria, 2010

Entre 1999 e 2009 o número de estabelecimentos comerciais saltou de oito para

75, uma média de 5,7 lojas a mais por ano, a grande maioria em novas construções.

Esperava-se que esse expressivo crescimento fosse reflexo do crescimento natural da cidade, sua hinterlândia ou da frota veicular das mesmas, mas esse não foi o caso.

Ao compararmos esse gráfico com o total de estudantes matriculados na universidade federal (Figura 3) podemos notar a clara correspondência com o aumento do número de lojas. Houve uma expansão mais acelerada de matrículas a partir de 1999 e no ano de 2006 o mesmo padrão de decréscimo, que refletiu como uma desaceleração na expansão do comércio no eixo.

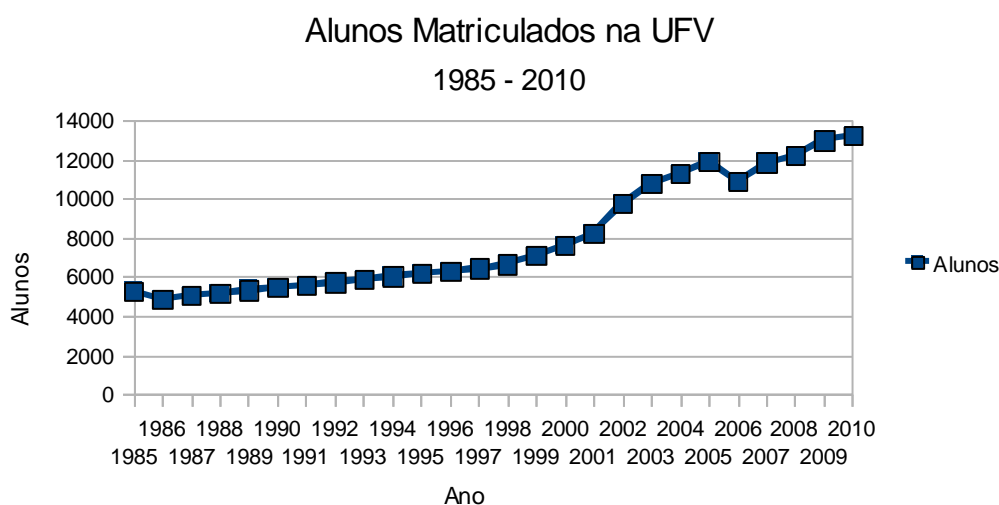


Figura 3 : Estudantes matriculados na UFV

Fonte: Registro Escolar da Universidade Federal de Viçosa, 2010.

Espacialidades

O processo de formação do eixo especializado contou tanto com lojas antigas, que migraram, principalmente do centro, e lojas novas que iniciaram suas atividades já no local.

Podemos notar (Figura 4) que lojas antigas e novas apareceram no eixo em um ritmo muito semelhante, mas que as lojas que migraram, iniciaram esse processo e representam a maioria presente.

Ano Local Segundo Histórico 1985-2009

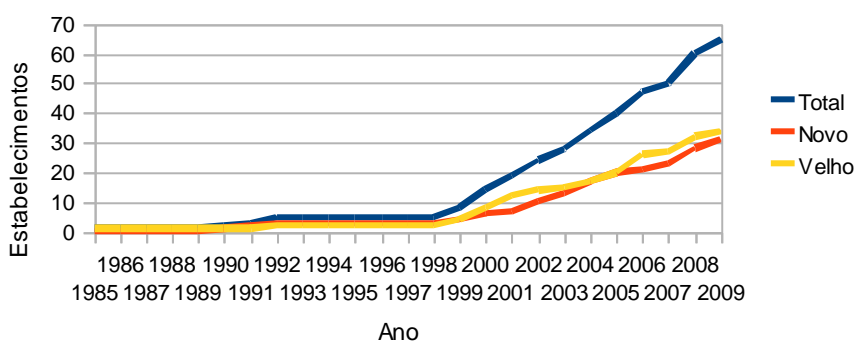


Figura 4: Estabelecimentos comerciais novos e antigos

Fonte: Elaboração Própria

Dentre as perguntas do questionário realizado constaram duas que diziam respeito aos motivos de se estabelecer no eixo, correspondentes à força de atração e repulsão abordadas na bibliografia.

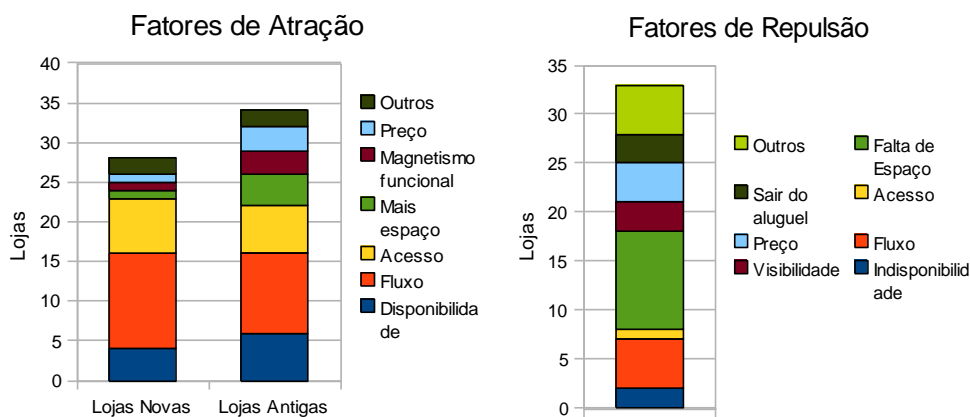


Figura 5: Fatores de atração e repulsão no processo da descentralização em Viçosa

Fonte: elaboração própria

Dentre as lojas novas (Figura 5), aquelas que se apresentavam no local aonde foram criadas, os fatores de atração que mais apareceram nas entrevistas foram o fluxo e o acesso. O que diz respeito à atração pelo número de clientes em potencial e o fácil acesso à loja, lembrando-se que estamos falando de clientes que precisam colocar seus veículos dentro ou em frente à loja, não simplesmente caminhando para seu interior para fazer uso dos serviços.

Dentre as lojas que migraram (Figura 4), que representam a maioria, e são o bojo do processo de descentralização, o que mais atraiu além dos citados para lojas novas, foi a disponibilidade daquele ponto comercial e a possibilidade de uma loja maior, mais espaço, o que indica uma expansão das lojas antigas.

Os fatores principais de repulsão, em ambos os casos, foram a falta de espaço na antiga loja, o fluxo, no caso excesso de fluxo, trânsito engarrafado do centro; e o preço.

A maior parte dos motivos relatados pelos lojistas entra em acordo com a bibliografia, no entanto vale ressaltar que entre os fatores de repulsão, está colocado para alguns lojistas sair do aluguel para um imóvel próprio. Há também um indicador interessante, um lojista afirmou sair do local aonde se encontrava no próprio eixo, na Marechal Castelo Branco, a parte mais saturada de lojas; e migrou para uma região da Maria Paula Santana, menos adensada para fugir do excesso de fluxo que já está presente ali. Isso pode indicar que existe um ponto ótimo de fluxo que torna um local atraente. Ressaltamos também a importância do espaço para loja que diz respeito a esse setor de comércio e serviço, é necessário maior horizontalidade do que em outros setores comerciais pois se colocam carros e motos dentro de quase todas as lojas, não sendo tarefa simples ou compensadora verticalizar.

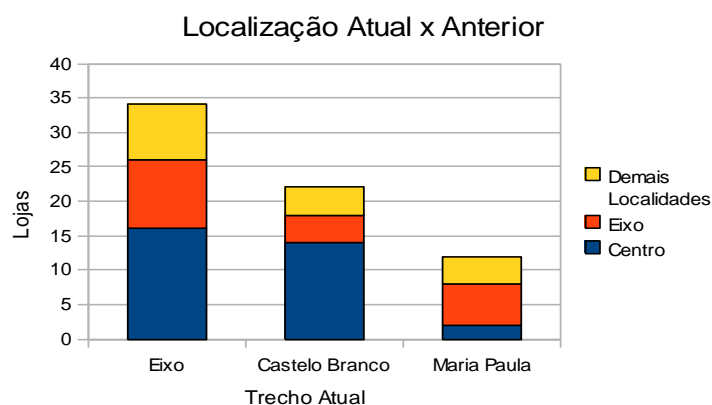


Figura 6: Origem dos estabelecimentos no eixo especializado

Fonte: elaboração própria

É evidente que a maior parte das lojas localizadas na M. C. B. migraram do centro

(Figura 6), e os demais locais são igualmente representativos. Já as lojas da M. P. S. em sua maioria se deslocaram no próprio eixo, mudando em função do preço e disponibilidade de uma nova loja (Figura 6).

Caracterização

As lojas que se localizam no eixo oferecem uma infinidade de serviços e produtos para servir a quase todos os tipos de veículos, em diversas combinações funcionais que se complementam.

Tabela 2: Tipos de estabelecimentos e serviços no eixo especializado

Serviço	Função
Venda de Novos	Venda de veículos 0 km
Venda de Usados	Venda de veículos usados
Acessórios	Venda de acessórios, peças não essenciais para o funcionamento dos veículos.
Auto-Peças	Venda de auto-peças, peças necessárias para o funcionamento do veículo.
Mecânica	Consertos em geral.
Man. S. Rodagem	Manutenção do sistema de rodagem, diz respeito ao alinhamento e balanceamento.
Auto-Elétrica	Conserto da parte elétrica do carro.
Funilaria	Serviços de cunho estético na lataria e pintura.
Aluguel	Locação de veículos.
Som	Instalação de equipamentos sonoros.
Abastecimento	Venda de combustíveis em geral.
Limpeza	Limpeza da parte externa e/ou interna.
Troca de óleo	Substituição dos lubrificantes.
Borracharia	Manutenção dos pneus e rodas.
Alarme	Instalação de sistema de alarme.
Vidros	Troca da vidraria quebrada do veículo.

Fonte: elaboração própria

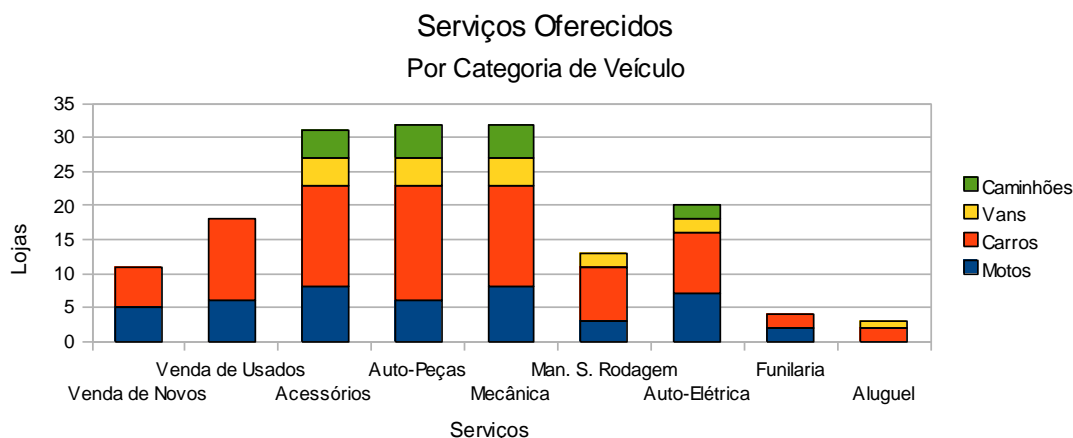


Figura 7: Serviços oferecidos por categoria de veículo

Fonte: elaboração própria

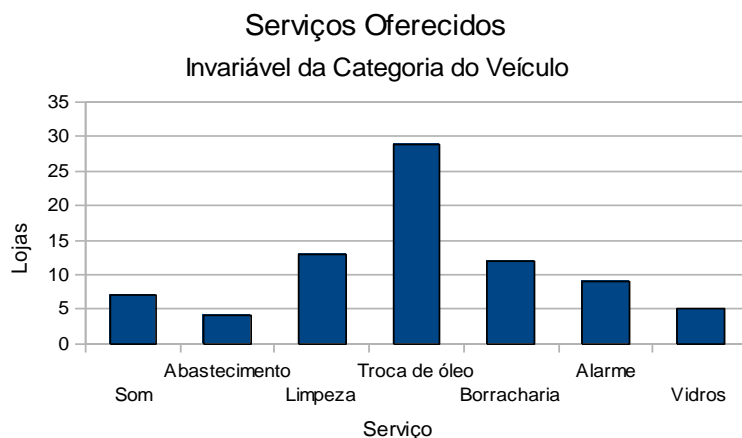


Figura 8: Tipos de serviços oferecidos nas lojas

Fonte: elaboração própria

Podemos notar (Figura 7) uma clara predominância de serviços voltados para o carros e em segunda colocação as motos. Os serviços de acessórios, autopeças e mecânica ocupam o mesmo nível de importância, tendo semelhante quantidade de lojas. É bom ressaltar que a venda de autopeças é dirigida para as mecânicas, não só do próprio eixo como toda a cidade e as cidades vizinhas. A venda de carros usados é superior a de novos, pois existem lojas especializadas somente na venda destes. A categoria funilaria é sem dúvida a mais empobrecida de todas, havendo poucas lojas que consigam se manter naquele eixo.

Existem também diferentes tipos de imóveis, quanto à funcionalidade e a propriedade (Figura 9).

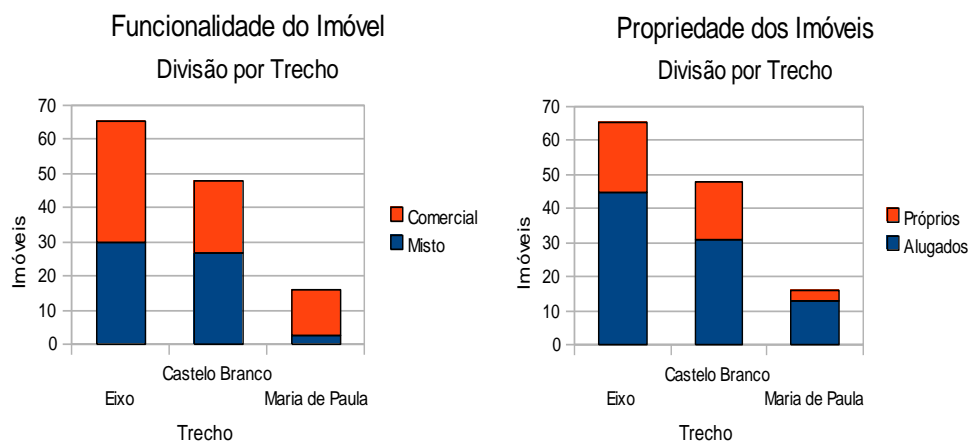


Figura 9: Caracterização dos imóveis

Fonte: elaboração própria

Há um evidente predomínio de imóveis de uso exclusivo para finalidades comerciais na Av. Maria de Paula, enquanto na Av. Castelo Branco, mais próxima ao centro, há uma maior presença de imóveis de uso misto (comércio e moradia).

Quanto à propriedade há um claro predomínio de estabelecimentos alugados, e dentre as propriedades a grande maioria foi adquirido diretamente com o dono, sem intermédio de imobiliárias (Figura 9).

Conclusões

Podemos concluir que o fator que impulsiona a expansão do número de lojas no eixo estudado são os veículos correspondentes às populações flutuantes da cidade. Ou seja, a descentralização, processo tipicamente estudado em cidades com populações acima de 100 mil habitantes residentes ocorre em Viçosa em função de uma população flutuante. Essa população flutuante, compostas em sua maioria por estudantes, trazem fonte de renda para o município, incrementando sua economia.

É importante salientar a influência do automóvel no processo. Não estamos falando aqui do automóvel em si, mas a opção pelo modelo de transporte individual que foi adotado no Brasil desde a década de 1930 que vem trazendo modificações sensíveis na forma de apropriação do espaço e na composição paisagística urbana. O automóvel aparece como:

- Motivo: a excessiva densidade de automóveis configura um fator de expulsão dos comerciantes que migram do centro da cidade para a área estudada devido os constrangimentos aos fluxos de clientes e mercadorias além da escassez dos estacionamentos disponíveis.
- Meio: a mobilidade dada pelo automóvel é o meio pelo qual se possibilita a expansão do centro ao longo da rodovia.
- Fim: o automóvel é também o fim, ou seja, a descentralização ocorreu justamente por consequência da sua existência e a expansão da frota na cidade.

Pode-se dizer que esse tipo de expansão é um processo retroalimentado sendo que uma vez a nova área ocupada reforça o fluxo preexistente e contribuindo à saturação do o espaço disponível. Essa forma predatória de expansão do espaço traz inúmeras consequências para os residentes das cidades em todo o mundo e aqui se mostra um indício que também ocorre em cidades menores que 100 mil habitantes.

Referências Bibliográficas

COLBY, C. Centrifugal and centripetal forces in urban geography. **Annals of the association of American Geographers**; vol.23, p.1-20, 1933.

CORRÊA, Roberto Lobato. **O Espaço Urbano**. São Paulo: Editora Ática, 2000

_____. Construindo o Conceito de Cidade Média. In SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão(Org.).**Cidades Médias - espaços em transição**. São Paulo: Expressão Popular, 2007, p. 23-33..

SANTOS, Milton. **Espaço e Método**. São Paulo: Nobel, 1985

_____. **Metamorfoses do Espaço Habitado**. São Paulo: Hucitec, 1997

SPOSITO, Maria Encarnação B. **Reestruturação da Cidade**. Revista do Gaspar, nr 3, p. 111-126, 2000.

_____. O centro e as formas de expressão da centralidade urbana. **Revista de Geografia**, São Paulo, v. 10, p.1-18. 1991.

TOURINHO, Andréa de Oliveira. Centro e centralidade: uma questão recente. In: CARLOS, A. F. A.; OLIVEIRA, A. U. de (Org.). **Geografias das metrópoles**. São Paulo: Contexto, 2006.

VIÇOSA. Prefeitura Municipal. **Território**. Disponível em <<http://www.vicoso.mg.gov.br/?area=conteudo&secao=3>>. Acesso em: 25, Jun., 2008