

Espaços e tempos das geografias sulmineiras: as cidades de Pouso Alegre e Itajubá na rede urbana regional

Alexandre Carvalho de Andrade

Introdução

Até o final do século XX, havia poucos trabalhos científicos específicos sobre a “Geografia Humana” do Sul de Minas. O que se tinha eram basicamente estudos nacionais, regionais (Sudeste) ou estaduais, que abrangiam o Sul de Minas, sendo exemplos: Enciclopédia dos Municípios Brasileiros (IBGE, anos 50 e 60), Coleção Regiões do Brasil, Volume 3 – Região Sudeste (IBGE, 1977), Regiões de Influência das Cidades (IBGE, 1966; 1978; 1993), RADAM Brasil – Folha Rio de Janeiro (Ministério das Minas e Energias, 1983), Cartas Topográficas do IBGE, Censos Demográficos do IBGE, e pesquisas de autores como Oswaldo Bueno Amorim Filho (Rede Urbana de Minas), Ralfo Matos (Migração), dentre poucos outros. Os restritos estudos existentes sobre as cidades médias do Sul de Minas, eram os livros de memorialistas, e os diagnósticos municipais, estes realizados pelas prefeituras e por órgãos como o SEBRAE.

Com a maior disponibilidade de recursos disponíveis na internet, assim como a maior produção científica, na Geografia e outras áreas (Demografia, Economia, História, Ciências Sociais e Arquitetura e Urbanismo), já se encontravam mais informações sobre o Sul de Minas, no início do século XXI. Sendo eles: Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil (PNUD, FJP, IPEA), publicações do CEDEPLAR/UFMG, IBGE “Cidades”, Imagens de Satélite da Embrapa, dentre outros. E, também, passou a haver documentos oficiais, tais como os Planos Diretores Municipais, Estudos dos Comitês de Bacias Hidrográficas, e Planos de Desenvolvimento Regional (Circuitos Turísticos, Rota Tecnológica 459), e a maior disponibilidade de estudos acadêmicos em bases virtuais (teses e dissertações, artigos), na Geografia e em outras áreas, que favoreceram as pesquisas sobre as mais diversas situações dos espaços urbanos e rurais do Sul de Minas.

Entretanto, a maior disponibilidade de pesquisas em âmbito regional foi possibilitada, e ampliada, pela implantação dos cursos de Bacharelado e Licenciatura em Geografia da Universidade Federal de Alfenas (2007), de Licenciatura em Geografia do IFSULDEMINAS, no Campus Poços de Caldas (2015), e mais recentemente, em 2019, do Programa de Pós-Graduação em Geografia da UNIFAL. Concomitante a isso, houve uma expansão dos materiais disponíveis na internet, tanto de órgãos oficiais, como IBGE e

Fundação João Pinheiro, assim como estudos científicos realizados no Sul de Minas, mas também em outras regiões do Brasil, que abordam o Sul de Minas.

Este trabalho, que tem como objetivo demonstrar as mudanças nas situações das cidades de Itajubá e Pouso Alegre, na rede urbana do Sul de Minas, no período entre meados do século XX e os dias atuais, procura ilustrar, também, como a evolução técnica, associada com o desenvolvimento e a consolidação dos estudos geográficos no e sobre o Sul de Minas, favorecem novas pesquisas acerca de seus municípios e espaços regionais.

Na primeira parte, após esta introdução, intitulada “A rede urbana sulmineira e as cidades de Itajubá e Pouso Alegre”, serão demonstradas a evolução histórica da rede urbana regional, e, também, as posições destas cidades médias na rede, por meio dos estudos do IBGE-REGIC (1966, 1978, 1993, 2007, 2018), revisões bibliográficas, e indicadores demográficos e econômicos.

A seguir, os capítulos “O Eixo Pouso Alegre – Itajubá” e “O Eixo BR-459 Sudeste”, abordarão, primeiramente, um sistema de cidades historicamente um tanto mais integrado (Itajubá, Piranguinho, Santa Rita do Sapucaí e Pouso Alegre), para, posteriormente, apresentar uma área cada vez mais integrada e articulada com este. Para isso, trabalhos de campo, indicadores socioeconômicos e demográficos, e a consulta em pesquisas desenvolvidas nestes contextos espacial foram utilizados.

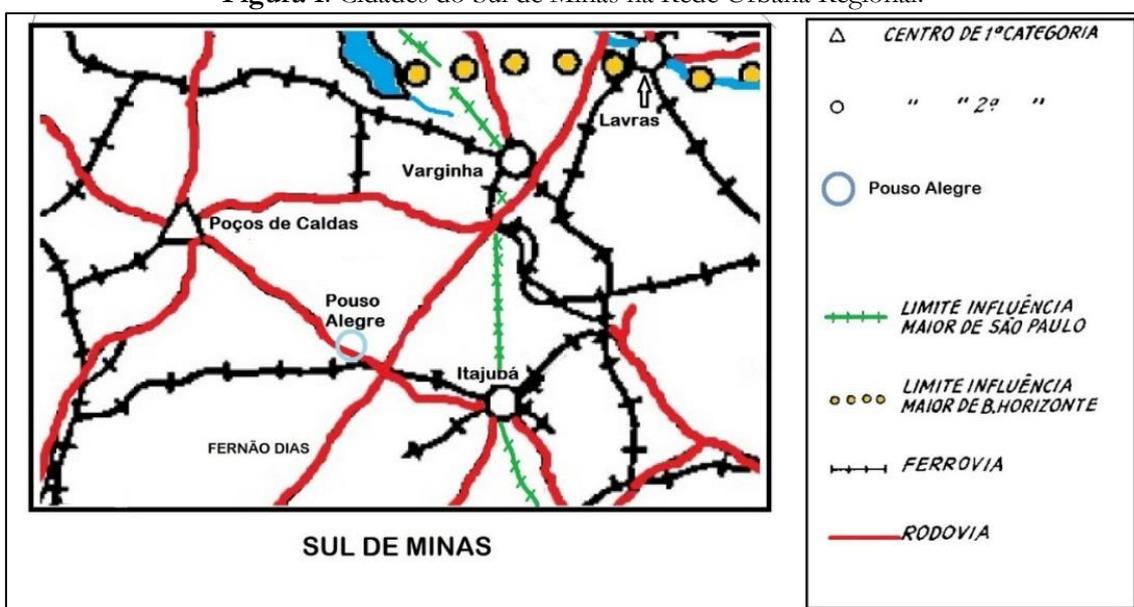
Por fim, antecedendo às considerações finais, serão apresentados os dados populacionais do último censo, atrasado por cortes governamentais e pela pandemia do COVID 19, em que serão elucidadas algumas perspectivas econômicas, demográficas e sobre a rede urbana regional.

A rede urbana sulmineira e as cidades de Itajubá e Pouso Alegre

Na primeira metade do século XX, as cidades do Sul de Minas, e em especial as de maior população e importância regional, passaram por significativas mudanças em suas fisionomias, estruturas, economias e modos de vida cotidiano. Com a interligação com outros centros urbanos, por intermédio das ferrovias, a implantação e a difusão da energia elétrica, e o crescimento populacional, os estabelecimentos comerciais passaram a receber novos produtos, que passaram a ser consumidos pelas populações locais e das cidades e espaços rurais das vizinhanças; ao mesmo tempo, foram fundadas escolas e faculdades, hospitais, bancos, e espaços culturais como bibliotecas, cinemas e teatros (ANDRADE et al, 2021).

No estudo pioneiro sobre a rede urbana regional, de Geiger e Davidovich (1961), como legado de sua posição de capital federal, e por aspectos econômicos e socioculturais, o Rio de Janeiro exercia influência em considerável extensão do Sul de Minas, até meados do século XX, em especial nas áreas a centro e a leste da região (FIGURA 1). Entretanto, é válido destacar que em Lavras a influência da referida metrópole era partilhada com a de Belo Horizonte, enquanto que em Varginha e em Itajubá a influência do Rio de Janeiro era partilhada com São Paulo. O oeste do Sul de Minas, onde se situam Poços de Caldas e Pouso Alegre, era polarizado pela metrópole paulistana.

Figura 1: Cidades do Sul de Minas na Rede Urbana Regional.



Fonte: GEIGER; DAVIDOVICH (1961, p. 317 – Área de Influência do Rio de Janeiro), adaptado pelo autor.

Assim, a influência do Rio de Janeiro era mais intensa nas áreas de São Lourenço e Andrelândia (a leste), significativa nas regiões de Lavras, Varginha e Itajubá, e reduzia na medida que se dirigia a oeste e ao norte, respectivamente pelas influências de São Paulo e Belo Horizonte. Estas influências externas, por fatores demográficos, econômicos, e dos sistemas de transportes, em especial o rodoviário, vão se alterar a partir de então, como serão demonstradas mais à frente.

A cidade de Poços de Caldas foi considerada, na classificação de Geiger e Davidovich (1961), como “centro de primeira categoria”, enquanto Itajubá, Varginha e Lavras se posicionavam como “centro de segunda categoria”. Pouso Alegre, Passos e Alfenas, de acordo com a classificação dos autores, não apresentavam importâncias mais efetivas na rede urbana sulmineira da época. Entretanto, o papel de “principal cidade do Sul de Minas”, já nesta época era difícil de se precisar, pois, de acordo com Bernardes (1963), Itajubá era a

“principal cidade do Sul de Minas”, enquanto no primeiro estudo do REGIC (Regiões de Influências das Cidades), de 1966, Varginha era a que estava na maior posição na hierarquia urbana regional.

Juiz de Fora na Zona da Mata, Divinópolis no Oeste de Minas, Teófilo Otoni no Vale do Mucuri, e Montes Claros no Norte de Minas, são apontadas, em diversas classificações da rede urbana estadual e nacional, como as “cidades principais” em suas respectivas regiões. Nas pesquisas lideradas por Amorim Filho, sobre as cidades médias de Minas Gerais, estas sempre estiveram posicionadas como as de maior hierarquia no contexto das macrorregiões em que se situam (Amorim Filho et al, 2007). O mesmo ocorre nos estudos das Regiões de Influência das Cidades (1966, 1978, 1993, 2007 e 2018) e da Caracterização e tendências da rede urbana do Brasil (IPEA, 2001). Já no Sul de Minas, estes estudos, mas também autores como Bernardes (1963), Azevedo (1971) e Andrade (2014), evidenciaram o fato da região possuir uma rede urbana descentralizada, onde a função de centralidade é partilhada entre cidades médias, como Poços de Caldas, Varginha, Pouso Alegre, Passos, Itajubá, Lavras e Alfenas.

A posição geográfica do Sul de Minas colaborou para que, no decorrer dos últimos séculos, a região apresentasse significativa importância no abastecimento, em especial através dos produtos agropecuários e mais recentemente de artigos manufaturados, do amplo mercado consumidor que foi se consolidando em seu entorno. Em decorrência disto, no final do século XIX e início do século XX, a própria implantação da rede ferroviária regional se deu favorecendo a integração entre as áreas produtoras do Sul de Minas com os mercados de São Paulo e do Rio de Janeiro, e com os principais portos, e não a interligação entre suas principais cidades, o que desfavoreceu a maior coesão e integração entre os centros urbanos regionais, e mesmo a consolidação de uma “cidade primaz” (Saes et al, 2012).

A implantação das rodovias favoreceu a maior integração entre as principais cidades da região, assim como com outras regiões do país. Poços de Caldas, por exemplo, passou a ter ligação mais efetiva com o restante da região do Sul de Minas, que até então era restrita a precárias estradas de terra ou por um grande deslocamento por ferrovia, onde tinha a necessidade de baldeação em cidades do estado de São Paulo. A inauguração da Fernão Dias, no início dos anos 60, ligando São Paulo e Belo Horizonte, favoreceu a circulação entre cidades como Pouso Alegre, Lavras e Varginha, dentre outras; a partir de então, outras rodovias foram implantadas e asfaltadas na região, dentre elas a BR-459, que interliga Poços de Caldas, Pouso Alegre, Itajubá, e cruza com as importantes rodovias Fernão Dias e Dutra (ANDRADE, 2014). Com a opção pelo transporte rodoviário de pessoas e mercadorias no

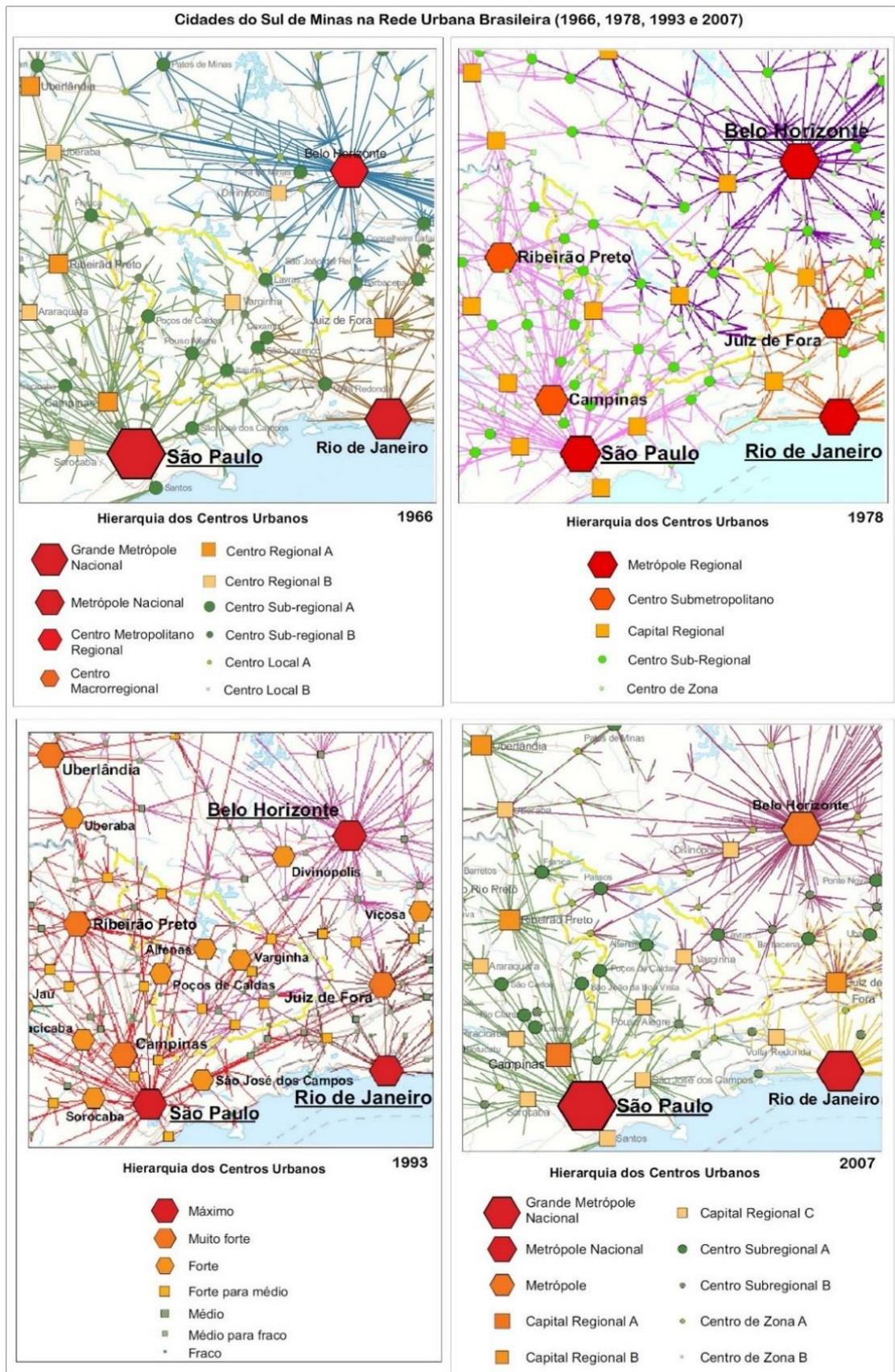
contexto regional, o transporte ferroviário de passageiros no Sul de Minas hoje é inexistente, havendo apenas pequenos trajetos com funções turísticas.

Em 1966, no primeiro estudo das Regiões de Influência das Cidades (IBGE: REGIC), o Rio de Janeiro apresentava importante polarização sobre considerável parcela do Sul de Minas, em especial nas estâncias hidrominerais de São Lourenço e Caxambu e na região mais a leste (Andrelândia e Cruzília). São Paulo exercia influência primaz em todo o centro, o sul e o oeste do Sul de Minas, o que englobava as cidades de Itajubá, Varginha, Pouso Alegre, Passos, Alfenas e Poços de Caldas. A influência de Belo Horizonte era mais relevante apenas em Lavras e nas pequenas cidades do entorno. Esta situação era advinda da herança histórica dos sistemas econômicos e de transportes de até então, já que, menos de uma década antes desta classificação, as ligações entre as cidades sulmineiras e a capital estadual ainda não contavam com a rodovia Fernão Dias e outras estradas (Andrade et al, 2021).

Nas classificações seguintes (1978, 1993, 2007 e 2018), Belo Horizonte expandiu sua área de influência sobre o Sul de Minas, em especial nas cidades de Varginha, Alfenas, Passos, São Lourenço e nas localidades vizinhas. Enquanto isso, a polarização do Rio de Janeiro se reduziu em ampla parcela do Sul de Minas, tendo influência mais efetiva apenas no extremo leste, na microrregião de Andrelândia, em especial por intermédio de cidades médias pertencentes a sua rede, como Volta Redonda e Juiz de Fora.

A polarização de São Paulo se manteve dominante sobre as cidades médias de Poços de Caldas, Pouso Alegre e Itajubá, além das cidades menores do entorno destas, nas classificações de 1978, 1993, 2007 e 2018. Da rede paulista também são bastante significativas as influências de Campinas, Ribeirão Preto, São José dos Campos, dentre outras, sobre áreas da região sulmineira. As mudanças na rede urbana no Sul de Minas e do entorno, entre 1966 e 2007, são demonstradas na figura 2.

Figura 2: Rede Urbana Regional, entre 1966 e 2007.



Fonte: IBGE (REGIC), 1966, 1978, 1993 e 2007. Modificado pelo autor.

Com relação as cidades médias do Sul de Minas, como anteriormente mencionado, não há na região uma “cidade primaz”, no entanto, ao se observar os mapas da figura 2, e as informações na tabela 1, se percebe que há certas oscilações nas posições destas na rede urbana, como são exemplos Itajubá e Pouso Alegre. A única que se manteve na posição mais alta foi Varginha.

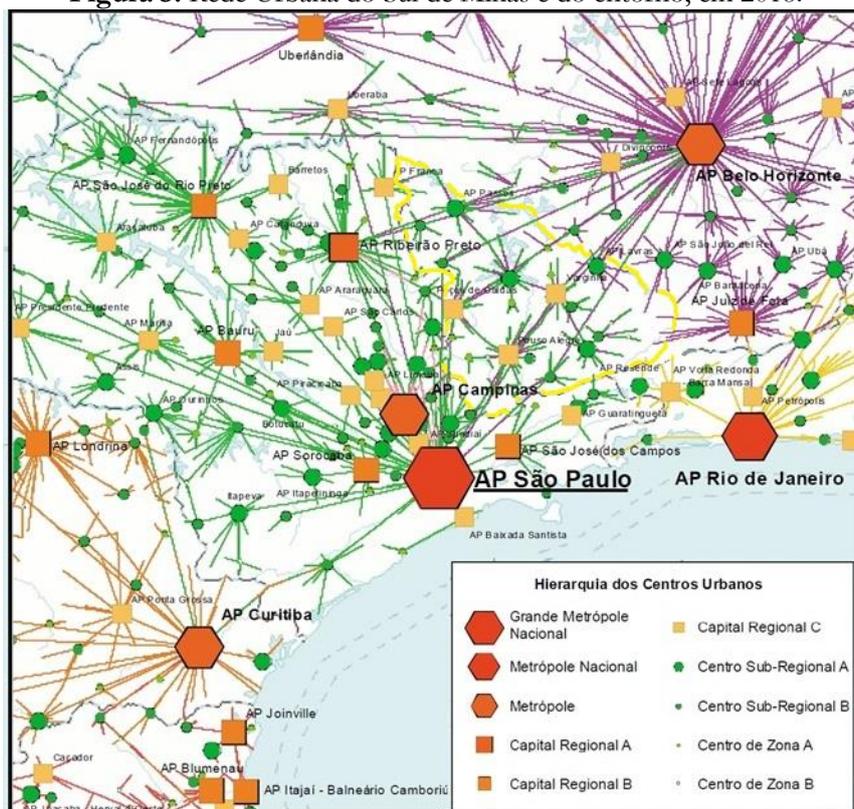
Tabela 1: Posição das cidades médias do Sul de Minas na rede urbana regional (1966-2007).

	1966	1978	1993	2007	2018
Capital Regional	Varginha	Varginha P. Caldas	Varginha P. Caldas Alfenas	Varginha Pouso Alegre	Varginha Pouso Alegre P. Caldas
Centro Sub Regional A	P. Caldas Pouso Alegre Itajubá Lavras	Pouso Alegre Itajubá Lavras Passos Alfenas	Pouso Alegre Itajubá Lavras Passos	P. Caldas Alfenas Lavras Passos	Alfenas Lavras Passos
Centro Sub Regional B	Passos Alfenas			Itajubá	Itajubá

Fonte: IBGE (REGIC, 1966, 1978, 1993, 2007). Organizado pelos autores.

Ao analisar as posições das mais diversas cidades em uma rede urbana, é de se levar em conta questões diversas, como economia, aspectos demográficos, históricos e culturais, a disponibilidade e ligações dos sistemas de transportes e as posições geográficas em âmbitos regional, nacional e mesmo global; todas estas, em variadas intensidades, colaboram para que uma cidade apresente maior ou menor centralidade, em diferentes tempos. Na figura 3 está a situação da rede urbana regional no último estudo do REGIC (2018).

Figura 3: Rede Urbana do Sul de Minas e do entorno, em 2018.



Fonte: IBGE (REGIC), 2018. Modificado pelo autor.

Pouso Alegre, dentre as cidades médias do Sul de Minas, foi a que apresentou maior crescimento populacional nas últimas décadas, e, de mero “ponto de passagem” da ferrovia, passou a apresentar uma maior importância econômica e na rede urbana regional, que fora potencializada com a implantação das rodovias, e mais recentemente com a duplicação da Fernão Dias (Andrade, 2014). Em 2007, já era uma Capital Regional C, posição que manteve em 2018. Pouso Alegre, na última classificação, polariza cinco cidades em posições intermediárias na rede urbana sulmineira, e, inclusive, passou a polarizar Paraisópolis, antes pertencente a região de influência de Itajubá (tabela 2).

Tabela 2: População e PIB de cidades médias do Sul de Minas e suas posições na rede urbana regional (2018).

	População (2020)	PIB (2020)	Posição na rede urbana	Cidades com alguma centralidade no interior das redes das cidades médias
Pouso Alegre	152.549	8,140 bilhões	Capital Regional C	Centro sub-regional B Santa Rita do Sapucaí; Centro de zona A A.P. Cambuí; Ouro Fino Centro de zona B Borda da Mata; Paraisópolis
A.P. Itajubá	118.150	3,570 bilhões	Centro sub-regional B	-

Fonte: IBGE (REGIC, 1966, 1978, 1993, 2007). Organizado pelos autores.

E, em uma pequena distância de 65 quilômetros que separam Itajubá e Pouso Alegre, que recorrentemente são associadas como uma “aglomeração urbana e/ou um sistema integrado de cidades”, estão os maiores contrastes entre as dinâmicas que ocorreram nas últimas décadas na rede urbana do Sul de Minas. Pois, se anteriormente, em 1966, 1978 e 1993 as duas estavam no mesmo nível hierárquico, Pouso Alegre agora polariza cinco centros intermediários e é considerada uma capital regional, enquanto Itajubá não polariza nenhum, e está na menor posição hierárquica entre as cidades médias sulmineiras (IBGE: REGIC, 2018); ademais, Pouso Alegre exerce significativa centralidade sobre a região de influência de Itajubá, sendo que, dos treze municípios desta, nove eram, também, da área de influência pousoalegrense (Andrade, 2017).

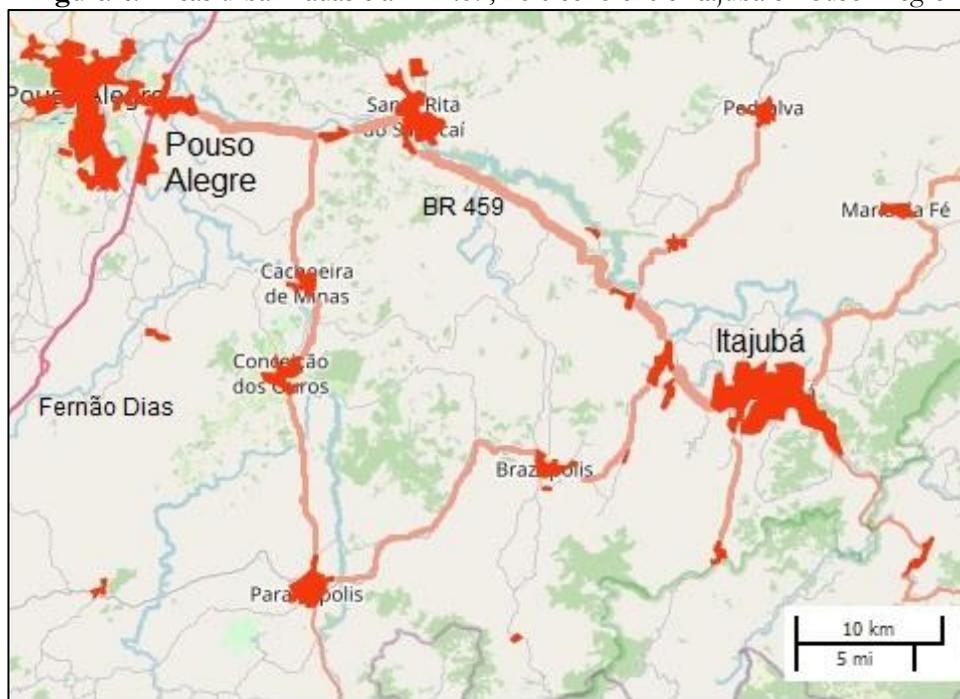
Eixo Pouso Alegre - Itajubá

Este eixo apresenta expressiva integração desde o início do povoamento não indígena na região, no século XVIII, quando caminhos cortavam a Serra da Mantiqueira e o Vale do Sapucaí, teve um significativo aumento nas inter-relações intermunicipais com as linhas férreas (implantadas no fim do século XIX), e ficou ainda mais intensa com a implantação e difusão do sistema de transporte rodoviário, desde meados do século XX, que ocorreu juntamente com o desenvolvimento econômico e o crescimento populacional deste grupo de cidades (Andrade, 2014). O eixo da BR-459, entre Pouso Alegre e Itajubá, foi considerado como “Rota Tecnológica” por Amorim Filho e Abreu (2000), Castro (2000), Queiroga (2005) e Faria (2007), que ressaltaram o perfil produtivo regional e a existência de políticas integradas de desenvolvimento que envolvem os municípios de Itajubá, Santa Rita do Sapucaí e Pouso Alegre.

As inter-relações econômicas e populacionais existentes entre estes municípios fazem com que, por vezes, este eixo seja associado como uma aglomeração urbana, sendo exemplos: no “Estudo da dimensão territorial para o planejamento” (Ministério do Planejamento Orçamento e Gestão, 2008), foi definido como um dos “subsistemas nacionais”, o de Pouso Alegre – Santa Rita do Sapucaí – Itajubá, que é polarizado por Pouso Alegre. Em “Caracterização atual e tendências da rede urbana brasileira” (IPEA/IBGE/UNICAMP, 2001), a aglomeração urbana Pouso Alegre-Itajubá foi caracterizada como de rápido crescimento industrial, com uma adequada infraestrutura de

transportes, em que a rodovia Fernão Dias favorece a ligação destas cidades com as metrópoles de Belo Horizonte e São Paulo (FIGURA 4).

Figura 4: Áreas urbanizadas e a BR-459, no trecho entre Itajubá e Pouso Alegre.



Fonte: EMBRAPA: Áreas Urbanas do Brasil, em 2015 (2017). Modificado pelo autor.

Para Queiroz e Braga (1999, p. 6), “o subsistema de cidades articuladas de Pouso Alegre/Itajubá, é hoje a região mais dinâmica do Sul de Minas, tanto do ponto de vista estritamente econômico, quanto do ponto de vista da rede urbana”. Os quatro municípios deste eixo possuíam 145.727 habitantes em 1980, passaram a ter 267.043 em 2010 (IBGE: Censos Demográficos), e somam 295.045 em 2022¹ (IBGE: Censo Demográfico, 2022).

Pouso Alegre possui um perfil diversificado de sua produção industrial. Dentre os municípios do Sul de Minas, foi dos que mais se beneficiou com o processo de industrialização, que foi mais intenso após as décadas de 70, devido a desconcentração industrial a partir de São Paulo, as políticas municipais e estaduais de atração, e a implantação, e posterior duplicação da rodovia Fernão Dias. Em um primeiro momento, havia a prevalência de empresas nos setores têxtil e alimentícia, mas, a partir da década de 80, houve a implantação e expansão de indústrias de materiais de transportes, farmacêuticas e de informática. As dinâmicas produtivas das empresas industriais, comerciais e de prestações de

¹ Em 1980, Itajubá possuía 60.454 habitantes, Piranguinho 5.542, Pouso Alegre 57.362 e Santa Rita do Sapucaí 22.228; em 2010, Itajubá possuía 90.679, Piranguinho 8.016, Pouso Alegre 130.586 e Santa Rita do Sapucaí 37.754 habitantes. Em 2022, Itajubá possuía 93.073 habitantes, Piranguinho 9.120, Pouso Alegre 152.217 e Santa Rita do Sapucaí 40.635 (IBGE: Censos Demográficos, 1980; 2010; 2022).

serviços, e os processos migratórios, em muito contribuíram para o crescimento populacional de Pouso Alegre (Andrade, 2014).

Santa Rita do Sapucaí é um município com importante produção de eletroeletrônicos e de telecomunicações, que é impulsionado por políticas públicas estaduais e municipais para desenvolvimento nestes setores, e uma mão de obra qualificada tanto em nível técnico, quanto superior e de pós-graduação, com destaques para o INATEL (Instituto Nacional de Telecomunicações) e a ETE (Escola Técnica em Eletrônica), e constitui um polo de alta tecnologia (Perobelli, 1996; Diniz e Lemos, 1999; Garcia *et al*, 2012).

Itajubá perdeu importância relativa na rede urbana do Sul de Minas, e em termos populacionais e econômicas, mas, ainda assim, possui significativa relevância na produção de eletroeletrônicos, autopeças e helicópteros. O município possui estruturas comerciais e de prestações de serviços, que atraem moradores de cidades e espaços rurais das vizinhanças, e sedia a Universidade Federal de Itajubá, com cursos de graduação e pós-graduação *stricto-sensu*.

Apesar de Itajubá apresentar um contínuo crescimento da população urbana (54,9%, passando de 53.441 habitantes em 1980 para 82.785 em 2010), a intensidade foi a menor dentre as cidades médias do Sul de Minas, e inferior, também, ao ritmo de crescimento da população urbana brasileira (100,1% entre 1980 e 2010), e do estado de Minas Gerais (86,1% entre 1980 e 2010). Enquanto isso, entre 1980 e 2010 (IBGE: Censos Demográficos), a população urbana de Pouso Alegre cresceu 135,6% (de 50.758 para 119.602). No período entre 1950 e 1980, segundo Matos (1988), Itajubá também foi a cidade com menor crescimento populacional dentre as de mesmo porte no Sul de Minas. Devido a isso, no ranking das cidades médias da região, Itajubá, que era a mais populosa em 1950, passou a ser a terceira em 1980, e apenas a sexta no ano de 2010 (Andrade e Cunha, 2023).

O menor ritmo de crescimento de Itajubá, se comparado às outras cidades médias do Sul de Minas, é decorrente do saldo migratório, pois, de acordo com Carvalho (2013), Itajubá apresentou saldo positivo no período entre 1986 e 1991, mas saldos migratório negativos entre os períodos de 1995-2000 e 2005-2010, enquanto as demais cidades médias sulmineiras apresentaram saldos positivos nos referidos períodos (exceto Passos entre 2005-2010), tendo destaque Pouso Alegre, onde este índice foi superior a 5.000 pessoas em todos os quinquênios analisados pelo referido autor. Importante mencionar que, entre os censos demográficos de 2010 e 2022 (IBGE), o ritmo de crescimento populacional de Itajubá também foi o menor dentre as cidades médias do Sul de Minas (2,66%, 90.658 em 2010, e

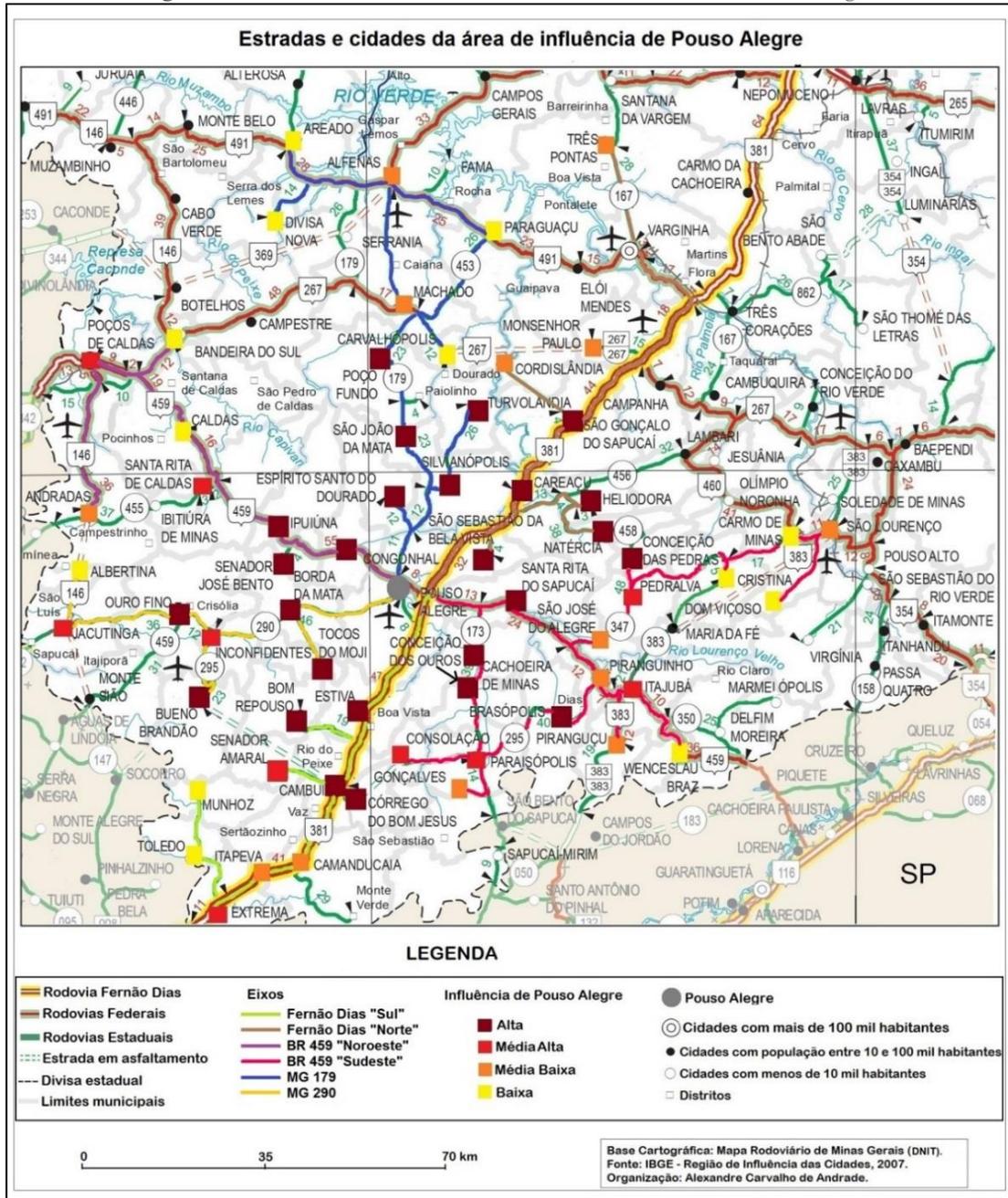
93.073 habitantes em 2022), enquanto Pouso Alegre foi a de maior crescimento neste grupo (16,53%, 130.615 em 2010, e 152.217 em 2022).

As inter-relações entre as cidades deste eixo se dão através da BR-459, sendo que Pouso Alegre é a cidade mais populosa, de maior PIB, e na mais alta posição na hierarquia urbana regional (Capital Regional C – REGIC/IBGE, 2018), por alocar a maior diversidade e quantidade de estabelecimentos comerciais, de prestações de serviços e de órgãos públicos. Santa Rita do Sapucaí apresenta relevância no setor industrial, em especial de telefonia e eletroeletrônica; e se nos estudos do REGIC de 1966 e 1978, a polarização sobre esta cidade era partilhada entre Pouso Alegre e Itajubá, nos últimos (2007 e 2018) Santa Rita do Sapucaí passou a pertencer a região de influência de Pouso Alegre. Piranguinho é o município de menor população e relevância econômica no eixo, e significativa parcela de seus moradores desenvolve migração pendular para trabalho e estudo. Por sua vez, Itajubá, que era o mais populoso deste eixo até 1980, apresentou menor crescimento econômico e demográfico que Pouso Alegre, o que inclusive resultou na perda de sua importância na rede urbana regional (Amorim Filho et al, 2007; Regic, 2018).

Eixo BR-459 Sudeste

No intuito de evidenciar a importância de Pouso Alegre em uma rede urbana, e a intensidade da polarização da cidade em sua área de influência, o mapa da figura 5 demonstra a disposição das cidades em relação às principais rodovias que atravessam o município, e que serviram de parâmetros para a definição de seis “eixos”, BR-381 (Norte e Sul), BR-459 (Noroeste e Sudeste), MG-179 e MG-290 (Andrade, 2014; 2017).

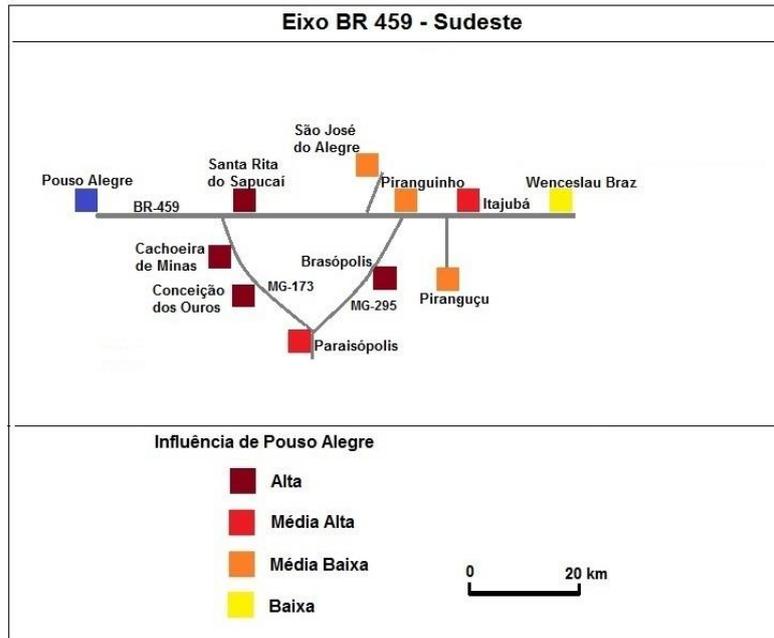
Figura 5: Rede de estradas e as cidades da área de influência de Pouso Alegre.



Fonte: Andrade (2017).

Dentre os seis eixos, é no BR-459 Sudeste onde estão os maiores contingentes populacionais, PIB e soma de rendimentos, dentre os setores compostos por municípios que apresentam “Alta Influência de Pouso Alegre”. E também são relevantes os que estão nas situações de influências “Média Alta” (Andrade, 2017). Neste contexto espacial, incluem o “arco de Paraisópolis”, composto por Cachoeira de Minas, Conceição dos Ouros, Brasópolis e Paraisópolis, o Arranjo Populacional de Itajubá (Itajubá, Piranguinho, Piranguçu, São José do Alegre e Wenceslau Braz), Santa Rita do Sapucaí e Pouso Alegre, conforme elucidados na figura 6.

Figura 6: BR-459 Sudeste



Fonte: Andrade (2014), modificado pelo autor.

Na tabela 3 é demonstrada a distribuição de trabalhadores por setores econômicos e o percentual de migrantes pendulares. Neste são muito relevantes os percentuais de trabalhadores de Piranguinho, Piranguçu, São José do Alegre e Wenceslau Braz que realizam migração pendular, sendo ampla maioria em direção à Itajubá. Em decorrência disso, este conjunto de cidades foi definido, pelo IBGE, em 2015, como um Arranjo Populacional (Andrade e Cunha, 2023).

Tabela 3: PIB, migrantes pendulares e ocupação por setores econômicos do eixo “BR-459 Sudeste”, em 2010.

Município	Ocupados no setor primário	Ocupados no setor secundário	Ocupados no setor terciário	Migrantes pendulares
Pousos Alegre	7,8%	29,4%	62,8%	5,5%
Snta Rita do Sapucaí	16,7%	29,1%	54,2%	2,9%
Cachoeira de Minas	44,7%	21,6%	33,7%	15,3%
Conc. dos Ouros	16,4%	45,8%	37,8%	9,6%
Piranguinho	24,2%	24,8%	51,0%	32,2%
São José do Alegre	32,6%	29,0%	38,4%	29,9%
Paraisópolis	14,3%	35,8%	49,9%	8,3%
Itajubá	3,8%	27,9%	68,3%	4,9%
Brasópolis	35,1%	22,4%	42,5%	13,4%
Piranguçu	32,6%	20,0%	47,4%	27,0%
Wenceslau Braz	28,5%	32,4%	39,1%	26,8%

Fonte: IBGE - Censos Demográficos (2010), IPEA/FJP/PNUD - Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil, 2013.

Além de Pouso Alegre, Itajubá e Santa Rita do Sapucaí, possuem expressiva relevância na industrialização regional, os municípios de Paraisópolis na produção de autopeças, e Conceição dos Ouros, que além de grande produtora de gesso e de polvilho, abriga empresas que produzem eletroeletrônicos e autopeças, e é detentora do maior percentual de trabalhadores no setor secundário dentre todos municípios do eixo BR-459 Sudeste (Andrade, 2014).

Apesar da maior importância do setor primário na ocupação de seus trabalhadores, Brasópolis, com indústrias têxteis, alimentícias e de materiais de comunicações, e Cachoeira de Minas, com tecelagens, e uma empresa que produz cabos elétricos para veículos, completam o perfil industrial deste subespaço regional (FIEMG: Cadastro Industrial de Minas Gerais, 2013). Estes municípios apresentam posição intermediária quanto a migração pendular, que contribui, inclusive, para o crescimento urbano de Cachoeira de Minas (Andrade e Araújo, 2013).

Na tabela 4 são demonstrados alguns indicadores demográficos e socioeconômicos, assim como a distância entre Pouso Alegre e os municípios de sua área de influência, situados no eixo BR-459 Sudeste.

Tabela 4: Aspectos demográficos e socioeconômicos do eixo “BR-459 Sudeste”.

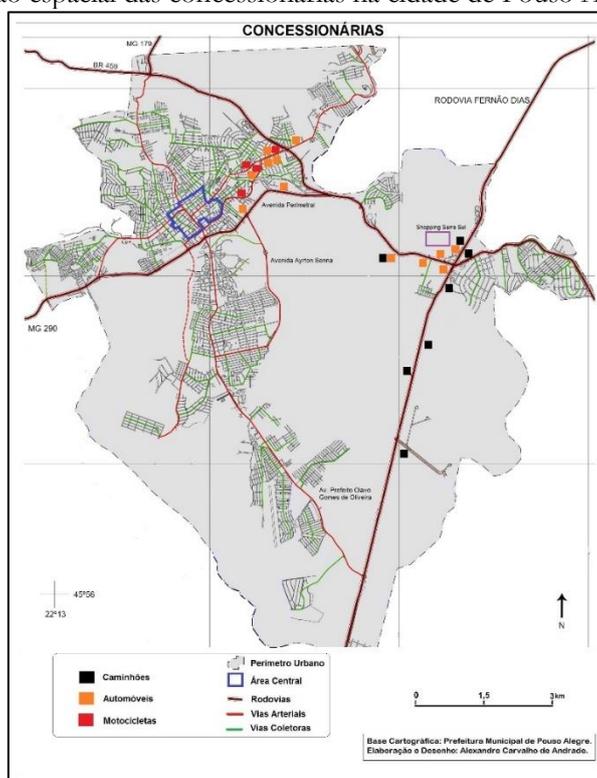
Município	PIB-2010 (R\$ milhões)	População (% urbana) 2010	Crescimento populacional (1991-2010)	Renda per capita (R\$/ano)	Soma dos Rendimentos (R\$ milhões)	Distância de Pouso Alegre
Pouso Alegre	3.041,3	130.615 (91,6%)	59,6%	10.539,1	1.376,3	-
Sta Rita do Sapucaí	812,8	37.754 (86,0%)	43,5%	8.860,8	334,5	28 km
Cachoeira de Minas	142,3	11.034 (64,0%)	18,4%	6.329,3	69,8	32 km
Conc. dos Ouros	129,4	10.388 (78,2%)	35,0%	6.114,2	63,5	40 km
Piranguinho	51,5	8.016 (61,8%)	25,8%	6.282,0	50,4	54 km
São José do Alegre	27,4	3.996 (72,6%)	20,4%	6.445,6	25,8	57 km
Paraisópolis	327,2	19.379 (82,9%)	32,6%	7.159,3	138,7	58 km
Itajubá	1.688,0	90.658 (91,3%)	20,9%	11.378,4	1.031,5	65 km
Brasópolis	125,9	14.661 (53,8%)	6,9%	7.366,6	108,0	70 km
Piranguçu	39,5	5.217 (34,0%)	13,9%	6.049,2	31,6	77 km
Wenceslau Braz	17,6	2.553 (49,7%)	2,7%	5.276,8	13,5	85 km

Fonte: IBGE, Censos Demográficos (1991-2010), IPEA/FJP/PNUD - Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil, 2013.

No eixo da BR-459 Sudeste há municípios que apresentam expressivo crescimento populacional, no período entre 1991 e 2010, a exemplos de Santa Rita do Sapucaí, Paraisópolis e Conceição dos Ouros. Pouso Alegre é o que apresentou maiores índices, sendo, conforme demonstrado anteriormente, a cidade média que mais cresceu em termos demográficos no Sul de Minas após 1970. Por sua vez, Itajubá teve um crescimento populacional mais moderado, sendo inclusive o menor dentre as cidades médias do Sul de Minas.

O crescimento da população e o maior dinamismo econômico destes municípios, como são os casos de Itajubá, Santa Rita do Sapucaí e Paraisópolis, trazem consequências positivas ao comércio e aos setores de prestação de serviços da capital regional, na medida em que há o crescimento no número de habitantes e no poder aquisitivo dos clientes potenciais. E isto reflete, inclusive, nas dinâmicas socioespaciais da cidade de Pouso Alegre, onde certos setores são considerados mais atraentes para abrigar atividades que exercem atratividade regional, como faculdades, hospitais, concessionárias (Figura 7), indústrias, *shopping center*, hotéis, e outros estabelecimentos comerciais e de prestação de serviços, pois atendem não só as pessoas do município, mas também os provenientes de cidades e espaços rurais de sua área de influência.

Figura 7: Distribuição espacial das concessionárias na cidade de Pouso Alegre, no ano de 2014.



Fonte: Andrade (2014).

A disposição espacial do comércio de veículos apresenta expressiva diferenciação quanto ao tipo do produto, e também pela capacidade de atração de moradores da área de influência de Pouso Alegre. Todavia, mesmo com estas especificidades, os espaços a leste da região central, o que inclui os principais eixos rodoviários, são onde estão situadas todas as concessionárias. Assim, enquanto as de motocicletas se localizavam na área urbana, e de caminhões majoritariamente na rodovia Fernão Dias, as de automóveis possuíam uma espacialização mais diversa se comparada aos dois outros segmentos. Neste caso, ocupam desde avenidas situadas em áreas valorizadas da cidade, como a Vicente Simões e a Tuany Toledo, o importante eixo de ligação entre os setores leste e oeste da cidade, constituído pela Avenida Perimetral, mas também as rodovias como a BR-459 e a Fernão Dias. A atratividade para os moradores dos municípios da hinterlândia de Pouso Alegre, neste caso, é muito importante, em especial para os que a intensidade de influência é alta e mesmo “média alta” (Andrade, 2014), tais dinâmicas refletem na seletividade espacial destes estabelecimentos.

Pouso Alegre, reproduzindo o que aconteceu em outras cidades médias com expressiva importância em uma rede urbana, passou a apresentar, em seu espaço urbano e periurbano, novas dinâmicas, como a formação de subcentro e a consolidação de novas centralidades, sendo que estas abrigam estruturas comerciais e de prestações de serviços que atraem os moradores do município, mas também os residentes espaços urbanos e rurais circunvizinhos (Andrade, 2022).

A influência de Pouso Alegre sobre os municípios pertencentes ao eixo da BR-459 Sudeste, apresenta certas especificidades se comparadas com outros eixos que possuem cidades médias, como Alfenas (MG-179) e Poços de Caldas (BR-459 Noroeste), pois as interações com Itajubá são consideravelmente mais antigas e intensas do que as exercidas entre Pouso Alegre e estas outras referidas localidades (Andrade, 2014).

Ademais, os processos históricos de integração destas áreas resultam em diferenças inclusive decorrentes dos sistemas de transportes, sendo que a ligação entre Paraisópolis e Pouso Alegre, quando amparada nas ferrovias, era necessária a realização de baldeação em Itajubá, já com as rodovias, a ligação passou a ocorrer por outro trajeto, o que, concomitante com as mudanças demográficas e econômicas regionais, colaboraram para que Paraisópolis deixasse de pertencer a região de influência de Itajubá, passando a fazer parte da região de influência de Pouso Alegre. Também relacionado ao setor de transportes, a existência de ônibus semiurbanos, que interligam diversos pontos da cidade de Santa Rita do Sapucaí, com importantes áreas comerciais e de prestação de serviços de Pouso Alegre, contribui, ainda mais, para fortalecer a polarização da capital regional, mas, ao mesmo tempo, também pode

inibir a expansão destas atividades no espaço urbano santa-ritense; algo inclusive perceptível ao se comparar o setor terciário da cidade, com de outras do Sul de Minas, com condições demográficas parecidas, como São Lourenço, que, mais distante das maiores cidades regionais, exerce expressiva polarização sobre sua região de influência, sendo inclusive considerada uma Capital Sub-regional A (Ibge: Regic, 2018).

O que anunciam os novos dados do censo 2022?

Em decorrência da pandemia do COVID 19, e dos cortes de orçamento do IBGE realizados pelo governo federal, o censo demográfico não ocorreu em 2020, mas sim em 2022. E, alguns resultados já estão sendo disponibilizados, como os das populações. Dentre outras revelações do censo, está que o crescimento da população brasileira, de 6,5% entre 2010 e 2022, ocorreu em um ritmo inferior ao que era esperado e mesmo projetado. E, refletindo o que aconteceu no Brasil, mas também no Sul de Minas, que expandiu sua população em 6,2%, entre 2010 e 2022, os municípios pertencentes ao eixo da BR-459 Sudeste apresentaram crescimentos mais modestos, se comparados aos períodos anteriores, mas, ainda assim, com distintas variações entre eles.

Tabela 5: Populações municipais, e taxas municipais de crescimento entre 2010 e 2022.

Município	População 2010	População 2022	Crescimento Absoluto (2022/2010)	Crescimento Relativo (2022/2010)
Pouso Alegre	130.615	152.217	21.602	16,5%
Piranguçu	5.217	6.041	824	15,8%
Piranguinho	8.016	9.120	1.104	13,8%
Cachoeira de Minas	11.034	11.883	849	7,7%
Santa Rita do Sapucaí	37.754	40.635	2.881	7,6%
Paraisópolis	19.379	20.445	1.066	5,5%
Conc. dos Ouros	10.388	10.880	492	4,7%
São José do Alegre	3.996	4.133	137	3,4%
Itajubá	90.658	93.073	2.415	2,7%
Brasópolis	14.661	14.246	-415	-2,8%
Wenceslau Braz	2.553	2.356	-197	-7,7%
Eixo BR459 Sudeste	334.271	365.029	30.758	9,2%

Fonte: IBGE - Censos Demográficos (2010; 2022)

Pouso Alegre, com larga margem foi o município que mais cresceu, tanto em termos relativos quanto absolutos, dentre os pertencentes ao eixo da BR-459 Sudeste. No contexto do Sul de Minas, Extrema, que inclusive apresenta o maior PIB da região, foi o com maiores crescimentos absoluto e relativo, e outros municípios da Fernão Dias Sul, como Itapeva e

Camanducaia, também estão entre os dez com maiores crescimentos no contexto macrorregional. Este eixo já foi o de maior crescimento, dentre os analisados por Andrade (2014), no período entre 1991 e 2010, e Pouso Alegre, a cidade média de maior crescimento dentre as do Sul de Minas, o que evidencia a importância crescente desta área, geograficamente próxima da região Metropolitana de São Paulo, em termos econômicos e demográficos.

Por sua vez, também apresentaram significativo crescimento relativo os municípios de Piranguinho e de Piranguçu, integrantes do Arranjo Populacional de Itajubá, e localizados, respectivamente, a 11 e 14 quilômetros da cidade média. A intensa migração pendular, em especial direcionada a Itajubá, pode ser fator de relevância para o crescimento destes municípios, o que, em partes, compensa o baixo índice de crescimento demográfico itajubense. Entretanto, também pertencentes ao Arranjo Populacional, São José do Alegre, um pouco mais distante do centro regional, teve um crescimento mais modesto, enquanto Wenceslau Braz, não só pela distância, mas também pelas próprias condições demográficas, econômicas e ambientais (Serra da Mantiqueira, em áreas com significativa declividade), apresentou decréscimo populacional. Importante mencionar que este último, juntamente com Brasópolis, foram os municípios de menor crescimento demográfico entre 1991 e 2010, e os únicos do eixo a apresentarem decréscimo populacional entre 2010 e 2022.

Em situações intermediárias se encontram os municípios de Santa Rita do Sapucaí, Paraisópolis, Conceição dos Ouros e Cachoeira de Minas, onde, excetuando a última, entre 1991 e 2010, tiveram crescimentos demográficos expressivos, e no último período (2010-2022), apresentaram números um tanto próximos aos da média do Sul de Minas.

Os demais indicadores a serem divulgados pelo Censo 2022, referentes às ofertas de trabalho, rendimentos, migrações pendulares, dentre outros, podem vir a elucidar melhor as condições destes municípios em termos populacionais e socioeconômicos.

Considerações finais

Na condição de morador da vizinha cidade de Itajubá, foi corriqueiro ouvir, no fim da década de 80 e início dos anos 90, comentários de amigos, familiares e professores sobre o “crescimento industrial” de Pouso Alegre, e que rapidamente esta “passaria” Itajubá, o que significava, no pensamento vigente da época, ser mais populosa e desenvolvida economicamente. É válido dizer que Pouso Alegre tinha menor população que Itajubá no censo de 1980, mas a ultrapassou em 1991, o que permitiu a formulação de outro termo, nos

finais dos anos noventa, que “Pouso Alegre estava deixando Itajubá ‘para trás’”. Mais recentemente, na primeira metade da década de dez do século XXI, na condição de residente em Pouso Alegre, foi costumeiro ouvir dos itajubenses que “Pouso Alegre deixou Itajubá para trás faz muito tempo”.

E, realmente, seja por fatores demográficos, econômicos, ou de papel na rede urbana regional, Pouso Alegre realmente ultrapassou Itajubá. Entretanto, é de se levar em conta, que mesmo com isso, o município itajubense apresenta diversos predicados, tais como ter o mais alto Índice de Desenvolvimento Humano do Sul de Minas (IPEA/FJP/PNUD - Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil, 2013), sediar a maior instituição pública de ensino superior do eixo (UNIFEI), e possuir uma economia diversificada, que a coloca entre os cinco maiores PIBs dentre os municípios sulmineiros. Além disso, é importante mencionar que, se a cidade média apresenta certa estagnação demográfica, por outro lado isso não impulsiona uma expansão urbana mais intensa, que poderia impactar em seu ambiente físico, marcado pela ocupação em áreas de várzeas do rio Sapucaí e seus afluentes, e em encostas da Serra da Mantiqueira, que atinge 1900 metros de altitude no município.

No entorno de Itajubá, os municípios que fazem parte de seu Arranjo Populacional, e em especial Piranguçu e Piranguinho, apresentam significativas expansões em suas populações, que em muito são decorrentes da migração pendular em direção à Itajubá. Assim sendo, se presencia uma maior dispersão populacional pelo espaço geográfico, e mesmo que indiretamente, o crescimento destas cidades acaba beneficiando os setores comerciais e de prestações de serviços da cidade média, uma vez que, além de seus moradores, também atendem aos de espaços urbanos e rurais de sua área de influência.

Santa Rita do Sapucaí, e em menor escala as cidades de Paraisópolis, Cachoeira de Minas e Conceição dos Ouros, apresentam significativas produções industriais, e crescimentos populacionais um tanto próximos aos das médias nacional e do Sul de Minas. Cada vez mais integradas e polarizadas por Pouso Alegre, estes municípios parecem se beneficiar com o espraiamento econômico a partir da capital regional, e esta, por sua vez, se consolida como uma provedora de produtos e serviços não encontrados neste grupo de cidades.

Com relação a Pouso Alegre, o ritmo de crescimento populacional, demonstrado no censo de 2022, o maior dentre as cidades médias do Sul de Minas, associado com o contínuo processo de atração de novas empresas nos setores industrial e terciário, relatado pela mídia regional e verificado, também, em trabalhos de campo, favorecem o aumento de sua centralidade sobre as áreas meridionais do Sul de Minas. E o desenvolvimento e o incremento

demográfico dos municípios de sua região de influência, tais como os da BR-459 Sudeste, evidenciado neste trabalho, mas também dos eixos Fernão Dias Sul, como Extrema, Camanducaia e Cambuí, e MG-290, como Ouro Fino e Borda da Mata, certamente serão benéficos para a economia pousoalegrense.

As novas informações a serem disponibilizadas pelo Censo 2022, e, especialmente, a continuidade das pesquisas geográficas desenvolvidas sobre e no Sul de Minas, certamente subsidiarão o maior conhecimento acerca do eixo BR-459 Sudeste, assim como das características e transformações em seus espaços urbanos e rurais, de suas populações e ambientes físicos e construídos. E, se espera, com isso, que tais pesquisas colaborem efetivamente para o desenvolvimento econômico e social regional, mas, especialmente, para as melhorias das condições de vida de sua população e um uso adequado de seus espaços geográficos.

Referências

AMORIM FILHO, O.B; ABREU, J.F. Ciudades intermédias y tecnopóles potenciales em Minas Gerais. **Tiempo y Espacio**, Chillán, v.8 n.9/10, p. 23-32, 2000.

AMORIM FILHO, O.B; RIGOTTI, J.I.R; CAMPOS, J. - Os níveis hierárquicos das cidades médias de Minas Gerais. **Revista Ra'ega**, Curitiba, n.13, p. 7-18. 2007.

ANDRADE, A.C. **Pouso Alegre (MG): Expansão urbana e as dinâmicas socioespaciais em uma cidade média**. Tese (Doutorado em Geografia). UNESP, Rio Claro, 2014.

_____. A cidade média e sua rede urbana: as inter-relações entre Pouso Alegre (MG) e os municípios de sua área de influência. **Acta Geográfica**, Boa Vista, vol. 11, n. 27, p. 126-148, 2017.

_____. A ocupação periférica, pelas populações de baixos rendimentos, na cidade de Pouso Alegre (MG). **Geografia, Ensino e Pesquisa**, Santa Maria, v. 26, p. 1-29, 2022.

ANDRADE, A.C.; ARAÚJO, M.A.C. Cachoeira de Minas, uma pequena cidade no espaço regional sulmineiro. In: ANDRADE, A.C; ANDRADE, A.E.N. (Org.). **Cidades em movimento**. Jundiaí: Paco Editorial, 2013. p. 317-330.

ANDRADE, A.C; FIGUEIREDO, R.S.C; SILVA, R.F.R. O histórico da rede urbana do Sul de Minas e a cidade média de Varginha. **Caderno de Geografia**, Belo Horizonte, v. 31, n.2, p. 262-291, 2021.

ANDRADE, A.C; CUNHA, R.C. As formas de crescimento e o zoneamento morfológico-funcional da cidade média de Itajubá (Minas Gerais). **GEOUERJ**, Rio de Janeiro, n.43, p. 1-25, 2023.

AZEVEDO, A. - **O Brasil e suas regiões**. Rio de Janeiro: Cia Editora Nacional, 1971.

BERNARDES, L.M.C. - **Enciclopédia dos municípios brasileiros: Grande Região Leste – o planalto**. Rio de Janeiro: IBGE, 1963.

BRASIL. Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão (MPOG). Estudo da dimensão territorial para o planejamento. Brasília, Distrito Federal, 2008.

CARVALHO, R.C. **As migrações nas cidades médias de Minas Gerais e seus impactos no crescimento e na composição por sexo e idade da população no período 1980-2010**. Dissertação (Mestrado em Geografia). UFMG, Belo Horizonte, 2013.

CASTRO, J.F.M. **Caracterização espacial do Sul de Minas e entorno utilizando-se o modelo potencial e a análise de fluxo em sistemas digitais: uma proposta metodológica**. Tese (Doutorado em Geografia). UNESP, Rio Claro, 2000.

DINIZ, C.C; LEMOS, M.B. Sistemas locais de inovação: o caso de Minas Gerais. In: CASSIOLATO, J.E; LASTRES, H. (orgs.). **Globalização e inovação localizada: experiências de sistemas locais no Mercosul**. Rio de Janeiro: Redesist/UFRJ, 1999. p. 245-278.

FARIA, H.M. **Alto e Médio Sapucaí: cenários para o planejamento ambiental**. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo). USP, São Paulo, 2007.

GARCIA, R.; DIEGUES, A.C; ROSELINO, J.E; COSTA, A.R. Desenvolvimento local e desconcentração industrial: elementos dinâmicos da aglomeração de empresas eletrônicas de Santa Rita do Sapucaí e suas implicações de políticas. In: XV Seminário sobre a Economia Mineira, 15. **Anais...** Diamantina: Cedeplar/UFMG, 2012. p. 1-20.

GEIGER, P. P; DAVIDOVICH, F. - Aspectos do fato urbano no Brasil. **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro, v.23, n.2, p. 263-363, 1961.

IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística). **Regiões do Brasil – vol. 3 – Sudeste**. Rio de Janeiro, 1977.

IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística). **Regiões de Influência das Cidades, 2018**. Rio de Janeiro, 2020.

IPEA; IBGE; UNICAMP. - **Caracterização atual e tendências da rede urbana do Brasil – volume I**. Brasília, 2001.

MATOS, R.E.S. A expansão demográfica em algumas das principais cidades mineiras. In: VI Encontro Nacional de Estudos Populacionais. **Anais...** Belo Horizonte: ABEP, 1988. v. 2. pp. 221-248.

PEROBELLI, F.S. **Transformação no padrão locacional industrial: O caso de Santa Rita do Sapucaí**. Brasília: IPEA, 1996.

QUEIROGA, E.F. A megalópole do Sudeste Brasileiro: a formação de uma nova entidade urbana para além das noções de macro-metrópole e de complexo metropolitano expandido.

In: XI Encontro Nacional da Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional – ANPUR. **Anais...** Salvador: ANPUR, 2005. pp. 1-20.

QUEIROZ, B.L; BRAGA, T.M. Hierarquia urbana em um contexto de desconcentração econômica e fragmentação do território: questionamento a partir do caso da rede urbana mineira. In: VIII Encontro Nacional da Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional – ANPUR, 8. **Anais...** Porto Alegre: ANPUR, 1999. pp. 1-18.

SAES, A. M; COSENTINO, D. V; GAMBI, T. F. R. - Sul de Minas em transição: opção por uma regionalização como ponto de partida. In: SAES, A. M; MARTINS, M. L. (orgs.). **Sul de Minas em transição: a formação do capitalismo na passagem para o século XX.** Bauru: EDUSC, 2012. p. 13-36.