

DINÂMICA URBANA: GEOGRAFIA POLÍTICA E GEOPOLÍTICA NA REESTRUTURAÇÃO DA AVENIDA FÁTIMA PORTO, EM PATOS DE MINAS/BRASIL

ANA CLARA MENDES CAIXETA¹

anaclara_caixeta@hotmail.com

INSTITUTO DE GEOGRAFIA - Universidade Federal de Uberlândia – Campus Santa Mônica, Av. João Naves de Ávila 2121, Uberlândia - MG/ Brasil, CEP 38408-100.

VÂNIA RUBIA FARIAS VLACH²

vaniarubia@netsite.com.br

INSTITUTO DE GEOGRAFIA - Universidade Federal de Uberlândia – Campus Santa Mônica, Av. João Naves de Ávila 2121, Uberlândia – MG/ Brasil, CEP 38408-100.

Introdução

A sociedade insere-se no espaço geográfico, onde homens e mulheres vêm tecendo, há milênios, a teia da vida no planeta Terra, isto é, a civilização humana. Desta ação, de caráter político, decorre uma diversidade de relações, que são engendradas pelos mais diversos grupos sociais, de alguma maneira também marcadas pela variabilidade da natureza na superfície da Terra.

Dentre as ciências, a Geografia se propõe compreender o conjunto das relações que os grupos sociais estabelecem entre si e com a natureza, o que lhe permite abordar a complexidade da vida humana, sobretudo do ponto de vista da organização do espaço. Nesse processo, os seres humanos, historicamente constituídos como sujeitos, enfrentam, o tempo todo, desafios políticos e geopolíticos.

Assim, a Geografia Política e a Geopolítica são fundamentais para a compreensão de qualquer espaço, o que depende dos interesses políticos, sociais e econômicos de uma sociedade, cuja dinâmica, desde o alvorecer do capitalismo industrial, se configura na forma de uma dada organização política: o Estado-nação moderno. Paralelamente, a dinâmica político-territorial dos Estados, interna e externamente, interessa, cada vez mais, à Geopolítica.

Os agentes modeladores do espaço utilizam nitidamente os estudos de Geografia Política e Geopolítica, cujos conceitos são ferramentas do poder, na esfera do público e do privado. O Estado Moderno continua sendo um dos principais agentes formadores do espaço geográfico.

Por sinal, a ausência do aparelho de Estado em áreas de um território nacional pode provocar o surgimento ou agravamento de problemas nas fronteiras, aí criando tensões graves, de sorte que as fronteiras, ainda que facilmente transpostas pelos meios de comunicação e transportes, não perderam sua razão de ser no mundo globalizado.

Para identificar os subsídios da Geografia Política e da Geopolítica na organização do espaço urbano, e compreender sua importância, escolheu-se a Avenida Fátima Porto, na cidade de Patos de Minas, localizada no Estado de Minas Gerais, Brasil.

O município de Patos de Minas, com 815 m de altitude, está situado na Mesorregião do Triângulo Mineiro Alto Paranaíba, com uma área de 3.189,006 km², nas coordenadas Latitude = -18° 35'32" e Longitude = -46° 31'15", e a 415 km da capital do estado, Belo Horizonte e a 447 km de Brasília, a capital do Brasil. A agropecuária movimentou sua economia e a Festa Nacional do Milho, realizada anualmente no mês de maio, lhe confere um destaque nacional. A população atingiu, segundo dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), 133.111 habitantes em 2007.

¹ Acadêmica do Curso de Geografia da Universidade Federal de Uberlândia – UFU - bolsista FAPEMIG

² Orientadora. Professora doutora do Programa de Pós-Graduação em Geografia, da Universidade Federal de Uberlândia - UFU.

A Avenida Fátima Porto foi construída como uma Avenida Sanitária, devido ao fato de esta área ser um brejo e um córrego, o Córrego do Monjolo. Sua construção foi lenta: iniciou-se em 1986 e perdurou pelo mandato de três prefeitos: Arlindo Porto, Antônio do Valle e Jarbas Cambraia. E, imediatamente, provocou uma valorização desta área urbana e a cada modificação que ela sofreu. Sua construção não cobriu o referido córrego e, atualmente, ela se caracteriza como uma avenida de trânsito rápido.

Há um projeto de ampliação desta avenida, para que ela faça a ligação com as avenidas Juscelino Kubitschek - JK e a Avenida Marabá, que correspondem às entradas da cidade. A primeira já possui uma interseção com a Avenida Fátima Porto.

A Avenida Fátima Porto está localizada próximo ao centro de negócios da cidade, mas não está inserida nele. Foi construído, próximo à referida avenida, o Centro Administrativo do Município de Patos de Minas, o que comprova que ela permite acesso a vários bairros da cidade, caracterizando-a como uma via de fluxo rápido. Por sua vez, com a construção do Centro Administrativo e a mudança para a nova prefeitura em 2008, após a um incêndio criminoso no dia 03/04/2008 no terceiro andar do prédio da antiga prefeitura, provocou uma nova reorganização do espaço urbano e contribuiu para uma nova expansão da cidade.

Na tentativa de identificar a atuação política dos agentes sociais na construção da Avenida Fátima Porto e os possíveis benefícios de sua reestruturação, bem como a influência de tal reestruturação no seu entorno, foram realizados procedimentos metodológicos de pesquisa bibliográfica, na busca de compreensão da história local, e se relacionou conceitos de Geografia Política e da Geopolítica com aqueles da Geografia Urbana, dado que se aborda um exemplo de como as políticas públicas intervêm no espaço de uma cidade. Outros procedimentos foram a coleta de informações junto aos diferentes órgãos públicos e à população; esta consultada por meio de trabalho de campo.

Dessa maneira, o estudo da construção da Avenida Fátima Porto também possibilita uma relação entre a teoria (os conceitos da Geografia) e a prática (a organização do espaço). E, simultaneamente, permite o exercício da interdisciplinaridade, pois o espaço envolve uma mescla dos conhecimentos humanos. Em conjunto com a História, a Política e a Economia, a Geografia pode explicar a construção da Avenida Fátima Porto e suas conseqüências no tecido urbano do município.

Por meio dos procedimentos acima referidos, foi possível uma compreensão mais acurada das origens de Patos de Minas, seu posterior crescimento e suas relações no interior do Estado de Minas Gerais, e como esse processo lhe confere, hoje, destaque nacional. Enfim, é fundamental que o geógrafo identifique a dinâmica e a integração do espaço urbano nas diferentes escalas. É dessa maneira que compreende o papel que lhe cabe na organização do espaço geográfico da sociedade humana, em qualquer escala.

Desenvolvimento

O período da mineração, no século XVIII, foi fundamental para a interiorização do Brasil, principalmente em Minas Gerais. Uma das vilas que se destacou com a mineração foi Paracatu, mas outras vilas e arraiais que não eram pontos da mineração foram atingidos por essa atividade econômica. Assim surgiu um pequeno arraial que, em 1944, se tornou a cidade de Patos de Minas.

No Brasil das décadas de 1960 e 1970, houve um grande êxodo rural e um grande e rápido crescimento das cidades, o que propiciou a formação de favelas, o surgimento de epidemias, entre outros problemas sócio-ambientais. A intensificação da globalização desde a década de 1980, repercutiu fortemente nas relações entre as regiões brasileiras, e nas relações do Brasil com vários Estados.

As metrópoles nacionais desempenharam um papel muito importante nesse processo. Mas as cidades médias e pequenas não ficaram de fora, pois uma modificação no espaço não é sentida somente no seu local de origem, mas mundialmente, o que mostra a importância de se estudar a sociedade em sua interação com o espaço geográfico global. Por sua vez, tal interação sugere que a Geografia Política e a Geopolítica devem ser consideradas.

Vlach aborda a relação do território com a política, mostrando como o território passa a ser um instrumento de política do Estado-nação moderno. O Estado, com este instrumento, atua na sociedade em escala nacional e estabelece relações com outros Estados em escala de mundo. Pode-se perceber isso quando Vlach (1999, p.99) aborda a universalização do princípio de territorialidade:

Como fundamento do poder do Estado-nação, como instrumento de controle social e político da sociedade moderna, o princípio de territorialidade não tardaria a instrumentalizar a política. Dentre as várias razões que explicam esse processo complexo, limitamo-nos a apresentar algumas. A primeira diz respeito à universalização do princípio de territorialidade sob a forma de um Estado-nação exportado/ importado/ imposto/ adaptado para/ por/ em realidades completamente diferentes da europa como << o único caminho possível>> para se ter acesso à modernidade (a idéia de progresso traduzia perfeitamente esse anseio). A segunda se refere ao << elogio da razão>>, resultante do papel das ciências modernas no programa do esclarecimento: “O que os homens querem aprender da natureza é como empregá-la para dominar completamente a ela e aos homens” (ADORNO/ HORKHEIMER, 1985:20).

No espaço urbano, os agentes modeladores podem ser compreendidos como os agentes que possuem o poder de direcionar a expansão urbana e as funções que cada um desempenha no conjunto da dinâmica urbana da sociedade.

Entre processos sociais, de um lado, as formas espaciais, de outro, aparece um elemento mediatizador que viabiliza que os processos sociais originem as formas espaciais. Este elemento viabilizador constitui-se em um conjunto de forças atuantes ao longo do tempo, postas em ação pelos diversos agentes modeladores, e que permitem localizações e realocação das atividades e da população na cidade. São processos espaciais, responsáveis imediatos pela organização espacial desigual e mutável da cidade capitalista. Acrescentar-se-ia que os processos espaciais são as forças através das quais o movimento de transformação da estrutura social, o processo, se efetiva espacialmente, refazendo a espacialidade da sociedade. Neste sentido os processos espaciais são de natureza social, cunhados na própria sociedade. (CORRÊA, 2005, p.36)

Indispensável para a expansão do capitalismo,

O espaço de uma grande cidade capitalista constitui-se, em um primeiro momento de sua apreensão, no conjunto de diferentes usos da terra justapostos entre si. Tais usos definem áreas, como o centro da cidade, local de concentração de atividades comerciais, de serviços e de gestão, áreas industriais, áreas residenciais distintas em termos de forma e conteúdo social, de lazer e, entre outras, aquelas de reserva para futura expansão. Este complexo conjunto de usos da terra é, em realidade, a organização espacial da cidade ou, simplesmente, o espaço urbano, que aparece assim como espaço fragmentado. (CORRÊA, 2005, p.7)

De acordo com Vlach (2008), o Estado é o principal formador do espaço no mundo atual, pautado principalmente no território, e no monopólio do uso da violência:

Dessa maneira, o direito, nas esferas nacional e internacional, concedeu ao território um sentido político propriamente dito. No contexto em que “el principal problema social era establecer la soberanía de la política frente a otras pretensiones exteriores e interiores” (Innerarity, 2002, p. 161), o território se tornou o princípio fundador do Estado-nação moderno. Paralelamente, o Estado ganhou centralidade na sociedade capitalista e moderna; é a única instituição a que o direito faculta o uso da violência. Ou, nos termos de Weber (1946, p. 78), cabe ao Estado “...o monopólio do uso legítimo da força física dentro de um dado território”. (VLACH, 2008, p.02)

Nas suas intervenções no espaço, os agentes modeladores utilizam o poder. De acordo com Raffestin (1993, p. 52), o conceito de poder é difícil de precisar, pois “a ambigüidade se encontra aí, portanto, uma vez que há o ‘Poder’ e o ‘poder’. Mas o primeiro é mais fácil de cercar porque se manifesta por intermédio dos aparelhos complexos que encerram o território, controla a população e dominam os recursos”.

Constata-se, pois, que os conceitos da Geografia Política e Geopolítica são utilizados pelos agentes formadores do espaço, em todas as escalas de atuação do poder, sobretudo aquele corporificado pelo Estado moderno.

Paralelamente, no processo de organização do espaço, há que se considerar a degradação do meio ambiente. Ou se há algum cuidado no sentido de se respeitar a natureza, transformada radicalmente desde a irrupção do capitalismo no mundo.

No Brasil, a Lei 6938/81 da Política Nacional do Meio Ambiente, de acordo com o Art 2º, tem o objetivo de propiciar uma qualidade ambiental à vida, isto é, tanto a sociedade tem direito à qualidade de vida, como o meio não pode ser degradado e destruído, extinguindo-se a flora e a fauna. Portanto, procura-se estabelecer um equilíbrio entre o bem-estar da população e o meio ambiente. É assim que se pode equacionar o desenvolvimento econômico com qualidade de vida para a população e um ambiente preservado, mas não intocável.

Art 2º - A Política Nacional do Meio Ambiente tem por objetivo a preservação, melhoria e recuperação da qualidade ambiental propícia à vida, visando assegurar, no País, condições ao desenvolvimento sócio-econômico, aos interesses da segurança nacional e à proteção da dignidade da vida humana [...] (LEI, 6938/81)

Esta lei fez com que o meio ambiente passasse a ser tratado sob novas perspectivas no Brasil, com o propósito de definir uma política ambiental para o país.

Para melhor entender essa questão, é necessário o conhecimento do conceito de meio ambiente. Toma-se, aqui, o conceito de Cunha e Guerra (2003), que assinala três aspectos ambientais: o natural, o cultural e o artificial. O natural é formado pela biosfera e está relacionado com o meio físico, o cultural é formado pelo patrimônio artístico e cultural, e o artificial é formado pelo espaço urbano com elementos urbanísticos.

Cientes disso, a sociedade e o poder público precisam empenhar-se na preservação do meio ambiente quando atuam na organização e expansão do espaço urbano. Do contrário, se compromete a qualidade de vida e a dinâmica da natureza, cuja agressão pode se revelar fatal para a continuidade da vida, humana e não-humana, na Terra.

A Avenida Fátima Porto, um ambiente artificial, sofre os efeitos da ação dos elementos naturais, principalmente durante o período das chuvas, intensas no verão. E isso pode afetar a qualidade de vida da população de toda a cidade.

Há que se registrar que a dinâmica da cidade de Patos de Minas depende de sua inserção, primeiro, no espaço regional, isto é, na mesorregião do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba e a microrregião de Patos de Minas.

A mesorregião se subdivide em microrregiões. A microrregião de Patos de Minas tem essa denominação porque este município é o principal da microrregião. Neste ponto, percebe-se a importância política da cidade de Patos de Minas e como sua localização é utilizada por parte dos órgãos públicos e dos homens de negócio.

Por que sua inserção regional é importante?

Porque o espaço regional “...condiciona a criação de grupos políticos territoriais. Sua influência pode frear ou acelerar o processo de gestação em diferentes níveis.” (Britto, 1986, p. 35).

O município de Patos de Minas (figura 01) é formado por sete distritos; o distrito sede é a cidade de Patos de Minas e os outros, menores, porém áreas urbanas menores e que necessitam de serviços da cidade de Patos de Minas, são: Bom Sucesso, Chumbo, Major Porto, Pilar, Pindaíbas e Santana de Patos.

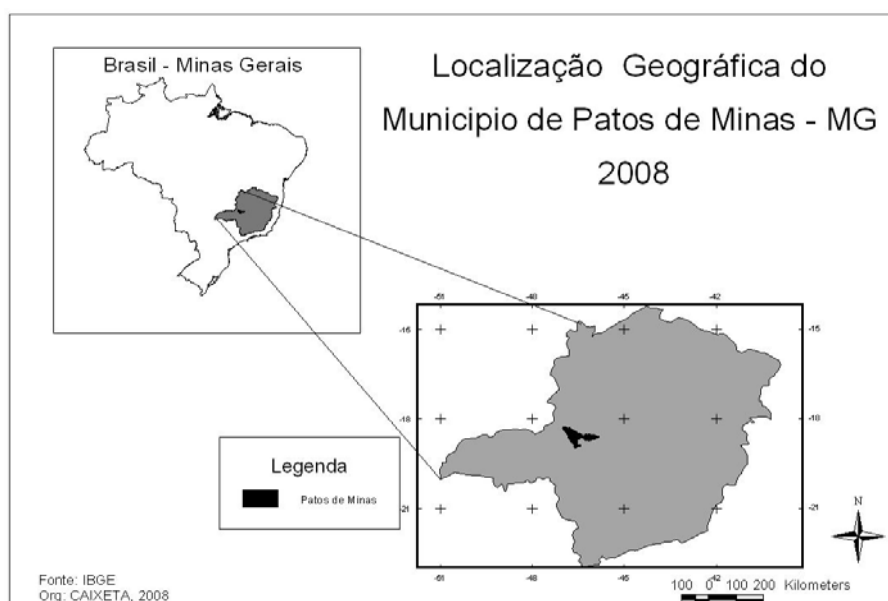


Figura 01: Localização do município de Patos de Minas. Fonte: IBGE
Org: CAIXETA, 2008

O município de Patos de Minas está situado no Planalto Central Minas Gerais/Goiás, com altitudes médias de 900 metros, entre duas grandes bacias hidrográficas brasileiras, a do São Francisco e a do Paraná. O Rio Paranaíba, que pertence à bacia do Paraná, destaca-se. É dele que a população do município retira o seu abastecimento em água. Mas, ao mesmo tempo, o polui.

Além da poluição, é grave a degradação das matas ciliares na área do Rio Paranaíba. Pelo fato de o Rio passar junto à cidade, há muitos afluentes no interior da cidade, como por exemplo, o Córrego de Monjolo. (MELLO, 2008)

A vegetação do município é caracterizada por matas, cerrados, campos e áreas de cultivo. O clima é tropical, com verão quente e úmido e inverno seco e apresenta temperaturas amenas. (MELLO, 1982)

O município de Patos de Minas teve seu surgimento com a interiorização da ocupação do território brasileiro, porque se situava no trajeto dos viajantes e mercadores que iam trabalhar na região onde se desenvolvia a mineração, e, atualmente se encontra a cidade de Paracatu. De acordo com Mello:

“Daí se conclui que todo o território do Município de Patos de Minas, compreendido à direita do Rio Paranaíba pertencia à Capitania de Minas Gerais e à Comarca de Paracatu do Príncipe. O território à esquerda do mesmo rio pertencia à Capitania de Goiás e ao julgado de São Domingos do Araxá, desmembrado do julgado de Desemboque.” (MELLO, 1982, p. 78)

A edificação de Patos de Minas se iniciou com a doação do terreno por Antônio Joaquim da Silva Guerra e sua esposa Luzia Corrêa de Andrade para a construção da capela, em 19 de julho de 1826.

A construção da Capela de Santo Antônio foi outro elemento determinante na formação da futura cidade de Patos de Minas. A Igreja católica manteve sua importância quando a mineração propiciou a interiorização do Brasil. Assim, Patos de Minas foi dividida em paróquias e tinha duas escolas de formação religiosa, o que permitia, às autoridades eclesiásticas, influenciar a população e controlá-la, no sentido de evitar contestações políticas da ordem estabelecida por Portugal.

Pregação religiosa e interesses políticos, além dos econômicos, explicam a atuação da Igreja católica, que acompanhava a atuação dos representantes do governo português em Minas Gerais e no Brasil inteiro.

A vila de Patos de Minas foi se expandindo no entorno da Catedral de Santo Antônio. Sua base da economia estava no campo, com a agricultura e a pecuária, diferindo, portanto, das regiões de mineração, cujas igrejas ostentavam luxo e riqueza.

O crescimento de Patos de Minas foi lento até o início do século XX. Na década de 1930, a cidade teve um crescimento maior devido ao fato de Olegário Maciel haver elevado a vila à categoria de cidade. Outro fator que propiciou o desenvolvimento da cidade foi o estabelecimento de boas relações com o governo estadual, que passou a liberar verbas para o seu crescimento.

Outra década marcante foi a de 1950, com um crescimento na infra-estrutura para o escoamento da produção, a formação de avenidas largas, e principalmente a construção do antigo Terminal Rodoviário, o que propiciou uma integração com outros municípios. Formou-se uma rede de integração entre as cidades com base na manifestação dos interesses das elites locais, em busca de maior projeção. A festa do milho apareceu no final dessa década.

A festa do milho foi criada pelo interesse das elites locais em realizar uma recreação que movimentasse a cidade e sua população com desfiles, bailes, festas. O momento escolhido foi o final da colheita, quando se comemora a produção, com a feira do produtor e outras atrações para integrar toda a população na Festa. A população passou a participar ativamente dessa iniciativa.

Coury (2008) mostra como é importante a festa para os patenses e como ocorreu uma mobilização interna na cidade para a realização desta:

A festa do Milho em Patos de Minas é realizada desde o ano de 1959. Já incorporada à História da cidade, tornou-se parte do nosso patrimônio cultural. É, sem dúvida, o acontecimento mais importante e um dos maiores veículos de comunicação e divulgação do município de Patos de Minas, grande centro agrícola. (COURY, 2008, p. 16)

Realizada no mês de maio nos dias próximos ao aniversário da cidade (dia 24 de maio), a festa foi crescendo e passou a ser tradição na cidade. Foi assim que Patos de Minas se tornou uma referência regional; continuou se propagando até ganhar destaque nacional, como a Festa Nacional do Milho.

No entanto, seu crescimento foi desacelerado com a construção da Capital Federal em Goiás, devido ao fato de outras cidades viabilizarem melhor a ligação entre Brasília e a região da antiga capital, o Rio de Janeiro.

Justamente na época da mudança da capital do país para Brasília, Patos de Minas perde característica de centro rodoviário e transforma-se no “passa perto de Patos”, com estradas asfaltadas em volta, num eixo de 130 km. Não se vinha aqui como antes, até que a BR 354, inaugurada em 1972, abolia este malfadado passa perto ressurgindo toda a movimentação comercial, completada pela BR – 365, em 1974. (MELLO, 1992, p.54)

A construção da nova capital definiu uma nova dinâmica no espaço geográfico brasileiro. A cidade de Patos de Minas teve o seu crescimento reduzido, até o momento em que se identificou uma jazida de fosfato em seu território, no dia 26 de junho de 1974, então a maior do país. De acordo com Mello, a repercussão nacional desta descoberta foi fundamental para modificar a dinâmica de desenvolvimento do município:

Tal a importância desta descoberta que, em 14 de fevereiro de 1977, a partir da decisão tomada em reunião do Conselho do Desenvolvimento Econômico, presidida pelo Presidente Ernesto Geisel (que visitara as jazidas fosfáticas de Rocinha em 24 de maio de 1975), em 2 de fevereiro de 1977, organizou-se a Fertilizantes Fosfatados S. A. – FOSFÉRTIL – destinada ao aproveitamento da jazida de rocha fosfática de Patos de Minas. Tem a sede em nossa cidade e, efetivamente, começou suas operações em 1 de agosto de 1977. (MELLO, 1980, p. 07)

No bojo dessa nova expansão da cidade de Patos de Minas, na década de 1980, foi criada a Avenida Fátima Porto, inicialmente uma Avenida Sanitária no Córrego do Monjolo. Tendo ciência de que a sociedade e o poder público devem preservar o meio ambiente na organização e expansão do espaço urbano para melhorar a qualidade de vida da população, o seu traçado foi definido pelo talweg do Córrego do Monjolo, próximo do centro da cidade.

Para a solidificação deste projeto, foram realizados estudos de detalhamento do vale, com estudos hidrológicos (para evitar enchentes), topográficos, de microdrenagem, de interceptores, de canalização, além de projeto geométrico e especificações técnicas, entre outros, para que o projeto garantisse segurança, qualidade de vida aos moradores e evitasse problemas no futuro (Prefeitura de Patos de Minas).

O projeto original da Avenida Sanitária definiu o não lançamento de esgoto no Córrego do Monjolo, por intermédio dos interceptores (figura 02) instalados debaixo das vias, que coletam o esgoto dos bairros próximos à Avenida, visando a qualidade de vida dos moradores e preservando o recurso hídrico. (Prefeitura de Patos de Minas)



Figura 02: Interceptores no centro da Via e captação de água fluvial no lado esquerdo da Via.
Fonte: CAIXETA, 2008

Posteriormente, com a expansão urbana, outros bairros foram criados, e como os interceptores não comportavam mais esgotos, estes foram jogados no córrego. O Córrego do Monjolo começou a ser poluído, e passou a apresentar problemas com as águas pluviais, devido ao aumento na ocupação do solo. Tais aspectos não foram previstos no projeto original, e mostram a necessidade, por parte dos agentes formadores do espaço, de um planejamento no longo prazo.

Para compreender a relação do setor imobiliário com a dinâmica da recente expansão da cidade, escolheu-se verificar como o setor imobiliário atuou quando da implantação do Centro Administrativo.

Entre as imobiliárias patenses, estimadas em cerca de 20/25, 18 responderam ao questionário elaborado. Verificou-se que 72% são proprietários, sócios e corretores das

imobiliárias; 50% são pessoas naturais de Patos de Minas e Lagoa Formosa. Quanto à escolaridade, a maioria possui o ensino médio completo - 55% - e o ensino superior incompleto - 22%.

Por meio de conversas informais sobre o preço dos lotes na Avenida Fátima Porto e seu entorno, abordou-se a questão do valor de imóveis nesta área, que foram apontados de no mínimo R\$10.000,00 até superiores a R\$ 70.000,00, no período de 2006 a 2008.

Em 2008, o valor de 72% dos imóveis da área de estudo superou os R\$ 51.000,00. No período de 2007, o valor da maioria dos imóveis oscilou entre R\$ 31.000,00 e R\$ 40.000,00; e as imobiliárias venderam apenas 38% dos lotes. No período de 2006, o preço da maioria dos imóveis oscilou entre R\$ 31.000,00 e R\$ 40.000,00, segundo 22% dos que responderam este item do questionário, mas este dado não foi respondido por 33%. Com isso, se percebe que não houve grande alteração nos preços dos lotes, de 2006 para 2007.

Porém, em 2008, ocorreu uma valorização da área: o preço do metro quadrado foi de R\$ 120,00 m²; contra R\$ 70,00 m² em 2007, e R\$ 50,00 m², em 2006, certamente em decorrência do fato de que houve a implantação do Centro Administrativo nesta área. O gráfico seguinte (figura 03) mostra os valores dos imóveis, e suas variações, de 2006 a 2008. O ano 2008 acusou um crescimento maior.

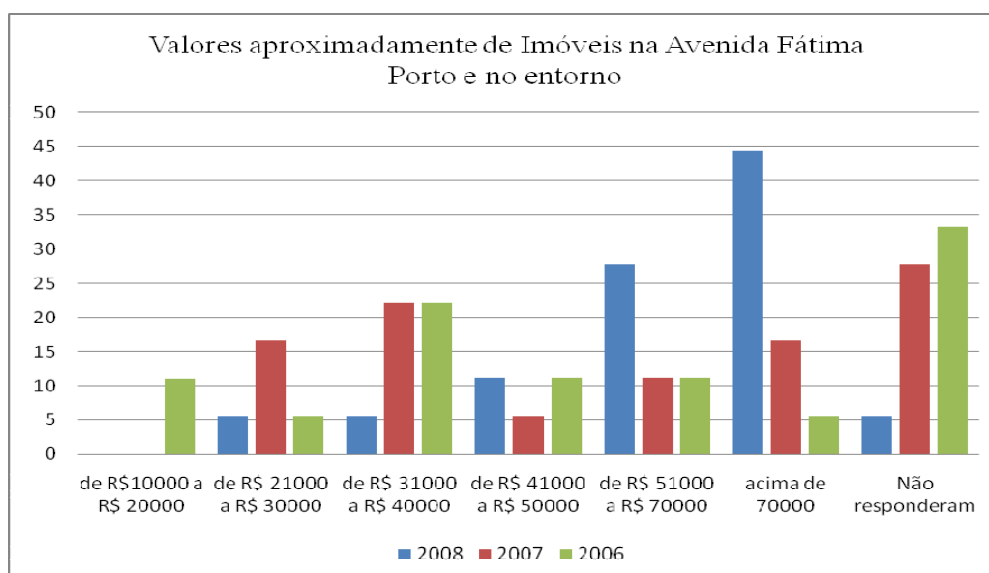


Figura 03: Valores aproximados de imóveis na Avenida Porto e entorno.
Fonte: Questionários 2008, CAIXETA

Há uma diferenciação de preços ao longo da Avenida Fátima Porto. Na área que se estende da Avenida JK até a Avenida Brasil, o valor do metro quadrado varia de R\$ 110,00 m² a R\$ 120,00 m². O valor dos imóveis da Avenida Brasil até o trecho final da Avenida Fátima Porto varia entre R\$ 70,00 m² e R\$ 80,00 m².

Com a construção do Centro Administrativo (figura 04), ocorreu uma especulação imobiliária e uma valorização da área - 89% -, de acordo com as respostas obtidas nos questionários aplicados.

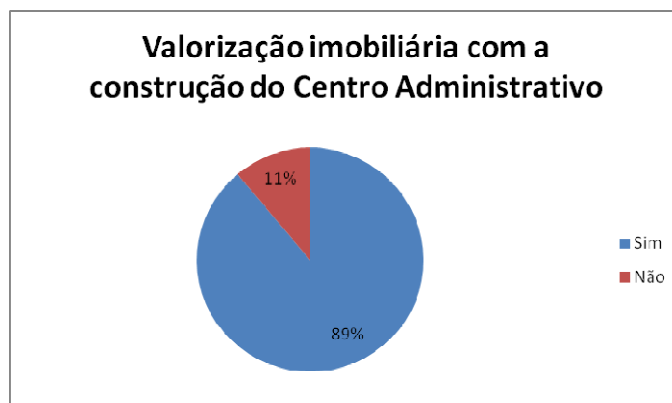


Figura 04: Valorização imobiliária com a construção do centro administrativo.
Fonte: CAIXETA, 2008

Com base nos dados do Corpo de Bombeiros, no ano de 2007, a Avenida em questão sofreu 23 acidentes de trânsito, mas não apresentou ocorrências graves no período das chuvas. Em 2006, foram 19 acidentes de trânsito. A infra-estrutura da Avenida Fátima Porto não é a mais adequada no período das chuvas, quando ocorre uma proliferação de mosquitos e o volume de água no Córrego do Monjolo aumenta, acarretando problemas pluviais. O aumento de acidentes pode ser compreendido pelo crescimento das construções na área.

De acordo com essa mesma fonte de dados, em 2008, houve 15 ocorrências referentes às chuvas e seis referentes aos acidentes de trânsito. Tais fatos acarretam uma desvalorização da área. Esta desvalorização pode ser compreendida com os resultados mencionados nos questionários pelas imobiliárias, uma vez que 78% dos respondentes afirmam existir obstáculos à compra e venda de imóveis (figura 05).

Dentre esses obstáculos, destacam o mau cheiro, o barro, a presença de insetos. Além disso, alguns trechos são estreitos (dificultam o trânsito dos caminhões) e possuem um asfalto ruim. Esses aspectos dificultam as negociações imobiliárias na região da Avenida Fátima Porto e seu entorno, atualmente. Ou seja, sua localização geográfica favorável não é suficiente para fazer face aos desafios da exigência, por parte da população, de condições que propiciem qualidade de vida. Nesse sentido, respeitar a dinâmica da natureza é algo indispensável. Do contrário, a população, pelo menos uma parte dela, corre o risco de sofrer as conseqüências das inundações.

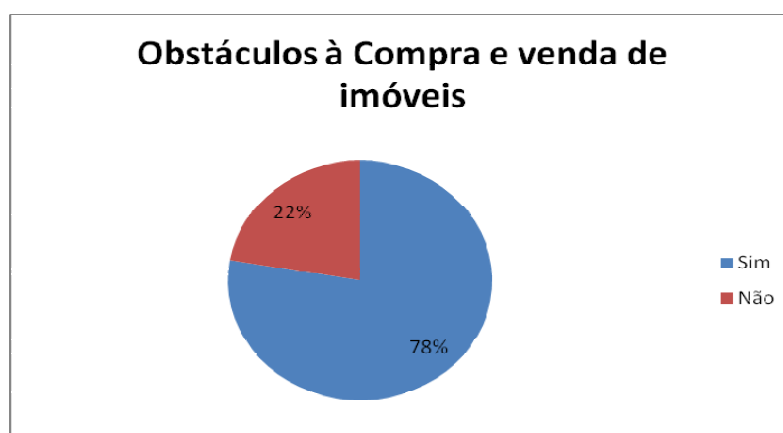


Figura 05: Obstáculos à compra e venda de imóveis na Avenida Porto e entorno.
Fonte: Questionários 2008, CAIXETA

No dia 17 de dezembro de 2008, a Avenida Fátima Porto sofreu uma inundação importante, mostrando que o aumento da área construída diminuiu a infiltração da água da chuva pelo solo. O impacto foi assim registrado pela imprensa:

Na Avenida Fátima Porto, o Córrego Monjolo transbordou e um veículo, modelo kombi, teve que ser amarrado a uma árvore para não ser levado pelas águas. Ainda na avenida, uma equipe do GATE, Grupo de Ações Táticas Especiais da Polícia Militar, ajudou no resgate de alunos que estavam ilhados em uma creche que também foi invadida pela enxurrada. (NUNES, 2008)

As fotos das figuras 06, 07, 08 e 09, abaixo mostram o período de seca, quando o córrego tem o leito reduzido e a água acusa forte odor, e se apresenta de coloração escura e poluída, por causa do lançamento do esgoto. No período de chuvas, vê-se que o nível da água aumentou, sua coloração ficou similar à cor de barro, e que a vegetação recuperou o verdor. Porém, a degradação ambiental na área do entorno do córrego é visível em ambos os períodos.



Figuras 06 e 07: A foto à esquerda é do período da seca e a foto à direita do período da chuva.
Fonte: CAIXETA, 2008



Figuras 08 e 09: A foto à esquerda é do período da seca e a foto à direita do período da chuva.
Fonte: CAIXETA, 2008

Nas figuras 10 e 11, mostra-se que, no período da chuva, há uma modificação na edificação que foi construída para a contenção das águas, que é retirada e deixa a raiz da planta à vista, mas esta não é afetada como a edificação.



Figuras 10 e 11: A foto à esquerda é do período da seca e a foto à direita é do período da chuva.
Fonte: CAIXETA, 2008

Para se verificar como o nível da água subiu na Avenida Fátima Porto e no entorno, observe-se as figuras 12 e 13, efetuadas no momento da inundação, no dia 17 de dezembro de 2008. O córrego ultrapassou o nível do leito normal e a Avenida Fátima Porto confundiu-se com o mesmo; a água da chuva ultrapassou a ponte.



Figuras 12 e 13: As fotos no momento das chuvas do dia 17 de dezembro de 2008, e a junção do córrego com a Avenida Fátima Porto.
Fonte: NUNES, 2008

Percebe-se, pois, como os recursos naturais sofrem com as modificações resultantes da intervenção humana. E quando não ocorre um planejamento levando em conta os inevitáveis impactos das edificações, a população, principalmente os mais desfavorecidos economicamente, sofrem duramente as conseqüências das enchentes, pois geralmente habitam as áreas de maior risco.

É essencial implantar, por exemplo, um manejo da bacia hidrográfica para controlar a fluxo e o uso da água no espaço urbano. É preciso realizar estudos ambientais para reduzir os efeitos catastróficos da devastação desenfreada dos recursos naturais. Os gestores públicos precisam avaliar tais impactos, para que a população da cidade possa desfrutar de condições que propiciem qualidade de vida.

Considerações Finais

A Geografia é fundamental para a compreensão da relação da sociedade com o meio natural, antes de qualquer coisa porque inclui as questões políticas que, em geral, definem a organização do espaço, inclusive o traçado urbano de uma cidade.

O estudo da Avenida Fátima Porto, na cidade de Patos de Minas, mostra que sua construção provocou, inicialmente, uma valorização da área, devido à resolução dos problemas sanitários que aí existiam e também por sua proximidade com o centro da cidade.

Mas, logo em seguida, ocorreu uma desvalorização da área, pois é forte o odor do Córrego do Monjolo, uma vez que os bairros despejam seus esgotos nele, sinal de que os interceptores ali construídos já não suportam o volume de esgotos. No entanto, com o deslocamento do Centro Administrativo para o bairro Eldorado, próximo à Avenida Fátima Porto, ocorreu uma nova valorização da referida área.

A Geografia Política e a Geopolítica estão presentes na formação do espaço geográfico, desde a escala urbana até a escala global.

É o que se pode verificar no estudo das relações e interligações entre a cidade de Patos de Minas e a política brasileira, esta última inserida na dinâmica global contemporânea, marcada por crescentes tensões geopolíticas entre os Estados, mas também no interior de cada um, inclusive por causa dos novos desafios que as questões ambientais colocam à manutenção da vida na superfície da Terra.

Referências

ANDRADE, M. C. **Geopolítica do Brasil**. Campinas: Papirus, 2001, p. 88

BRITTO, Luiz Navarro de. **Política e Espaço Regional**. Ed. Nobel, São Paulo, 1986.

Instituto Brasileiro Geografia e Estatística. **IBGE**, Disponível em: www.ibge.gov.br. Acessado em 26 de outubro de 2008.

CORRÊA, R. L. **O espaço urbano**. São Paulo: Ática, 2005, 94p.

COURY, M. **A festa do milho, através dos tempos**. Patos de Minas: Sindicato dos Produtores Rurais de Patos de Minas e Fundação Casa da Cultura do Milho, 2008.

CUNHA, S. B. GUERRA, A. J. T. **A questão ambiental: diferentes abordagens**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2003.

MELLO, A. Oliveira. **100 anos de comércio em Patos de Minas**. Patos de Minas: Edição do Clube de Diretores Lojistas de Patos de Minas, 1992.

MELLO, A. Oliveira. **Patos de Minas: minha cidade**. 17. Ed. Patos de Minas: Editora da Academia Patense de Letras, 1982. 185p.

_____. **Patos de Minas, meu bem querer**. 3. Ed. Patos de Minas: Edição Prefeitura Municipal – SEMED, 2008.

_____. **Patos e Minas hoje**. Prefeitura Municipal de Patos de Minas, 1980.

NUNES, I. **Patos Notícias**. Disponível em: www.patosnoticias.com.br. Acessado em 23 de dezembro de 2008.

PREFEITURA DE PATOS DE MINAS: Disponível em: www.patosdeminas.mg.gov.br
Política Nacional do Meio Ambiente, Lei 6938/81. Disponível em: www.planalto.gov.br
Acessado em 26 de outubro de 2008.

RAFFESTIN, Claude. **Por uma geografia do poder**. São Paulo: Ática, 1993.

VLACH, Vânia Rubia F. Acerca da geografia, da política, da geograficidade: fragmentos metodológicos. **Sociedade & Natureza**, Uberlândia, n. 21 e 22, 1999, p. 97-109.

VLACH, Vânia O estado-nação moderno na contemporaneidade: uma outra geopolítica. **Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales**. Barcelona: Universidad de Barcelona, 1 de agosto de 2008, vol. XII, núm. 270 (32). <<http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-270/sn-270-32.htm>> [ISSN: 1138-9788]