

UNIVERSIDADE FEDERAL DE VIÇOSA

Planejamento e gestão urbano-territoriais em debate: o caso do bairro Porto Seguro em Caratinga-MG

Marcio Henrique do Sacramento Candido
Magister Scientiae

**VIÇOSA - MINAS GERAIS
2025**

MARCIO HENRIQUE DO SACRAMENTO CANDIDO

Planejamento e gestão urbano-territoriais em debate: o caso do bairro Porto Seguro em Caratinga-MG

Dissertação apresentada à Universidade Federal de Viçosa, como parte das exigências do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, para obtenção do título de *Magister Scientiae*.

Orientador: Italo I. Caixeiro Stephan

**VIÇOSA - MINAS GERAIS
2025**

**Ficha catalográfica elaborada pela Biblioteca Central da Universidade
Federal de Viçosa - Campus Viçosa**

T

C217p
2025

Candido, Marcio Henrique do Sacramento, 1998-
Planejamento e gestão urbano-territoriais em debate: o caso
do bairro Porto Seguro em Caratinga-MG / Marcio Henrique do
Sacramento Candido. – Viçosa, MG, 2025.

1 dissertação eletrônica (151 f.): il. (algumas color.).

Inclui apêndices.

Orientador: Ítalo Itamar Caixeiro Stephan.

Dissertação (mestrado) - Universidade Federal de Viçosa,
Departamento de Arquitetura e Urbanismo, 2025.

Referências bibliográficas: f. 141-146.

DOI: <https://doi.org/10.47328/ufvbbt.2025.300>

Modo de acesso: World Wide Web.

1. Planejamento urbano - Caratinga (MG). 2. Espaços
públicos - Caratinga (MG) - Administração. I. Stephan, Ítalo
Itamar Caixeiro, 1957-. II. Universidade Federal de Viçosa.
Departamento de Arquitetura e Urbanismo. Programa de
Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo. III. Título.

CDD 22. ed. 307.763098151

MARCIO HENRIQUE DO SACRAMENTO CANDIDO

Planejamento e gestão urbano-territoriais em debate: o caso do bairro Porto Seguro em Caratinga-MG

Dissertação apresentada à Universidade Federal de Viçosa, como parte das exigências do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, para obtenção do título de *Magister Scientiae*.

APROVADA: 24 de fevereiro de 2025.

Assentimento:

Marcio Henrique do Sacramento Candido
Autor

Italo Itamar Caixeiro Stephan
Orientador

Essa dissertação foi assinada digitalmente pelo autor em 15/05/2025 às 15:39:52 e pelo orientador em 15/05/2025 às 15:55:33. As assinaturas têm validade legal, conforme o disposto na Medida Provisória 2.200-2/2001 e na Resolução nº 37/2012 do CONARQ. Para conferir a autenticidade, acesse <https://siadoc.ufv.br/validar-documento>. No campo 'Código de registro', informe o código **B3V3.BZ3T.DBXP** e clique no botão 'Validar documento'.

Aos meus pais, Luciana e José Márcio, que, entre sonhos e trabalho, me possibilitaram trilhar caminhos tão distantes quanto este.

AGRADECIMENTOS

A Deus, pelo apoio em momentos de solidão, pela esperança em momentos de desânimo, pelo conforto em momentos de ansiedade. Por estar comigo nos bons e maus momentos; pela vida, sabedoria e esperança de um futuro melhor.

Aos meus pais, Luciana e José Márcio, pelo apoio, incentivo e amor. A meus familiares que viveram comigo a experiência do mestrado, entre as alegrias e superações. À Vó Santa, que foi a primeira a compartilhar esse sonho comigo, e que agora me vê, de longe, chegar lá.

Ao meu orientador, Professor Ítalo Stephan, que me ensinou coisas para além da academia; pela paciência, pelo conhecimento, pela amizade.

A meus amigos, preciosa família que construí em Viçosa, que me deram as mãos para percorrer o caminho, com força e a alegria de sempre. Obrigado especialmente à Lourdes, Camilla, Wilian, Mari, Nina e Filipe, de coração.

À Universidade Federal de Viçosa, pela oportunidade de conhecer novos campos, percorrer novos caminhos. À Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de Minas Gerais (FAPEMIG) pela concessão da bolsa de estudos, que foi fundamental para a dedicação ao mestrado.

Ao Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Viçosa, e aos seus professores. Ao Pupa, que me abrigou com tanto aconchego nesses dois anos e me possibilitou tantas trocas.

A todos os entrevistados nesta pesquisa que, de forma voluntária, me ajudaram a construir esse trabalho com compromisso e dedicação.

A todos que, de alguma forma, torceram, rezaram, me incentivaram para que eu realizasse esse sonho, muito obrigado!

Este trabalho foi realizado com o apoio das seguintes agências de pesquisa brasileiras: Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior – Brasil (CAPES) – Código de Financiamento 001, Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de Minas Gerais (FAPEMIG) e Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq).

RESUMO

CANDIDO, Marcio Henrique do Sacramento, M.Sc., Universidade Federal de Viçosa, fevereiro de 2025. **Planejamento e gestão urbano-territoriais em debate: o caso do bairro Porto Seguro em Caratinga-MG.** Orientador: Italo Itamar Caixeiro Stephan.

Este trabalho investiga os aspectos ligados ao planejamento e gestão urbano-territoriais no município de Caratinga-MG que impactam a produção do espaço urbano do bairro Porto Seguro, no distrito de Cordeiro de Minas. A pesquisa traz o estudo de caso do bairro Porto Seguro como amostra para se entender o município de Caratinga, considerando ainda a necessidade de se estudar o distrito municipal como importante interlocutor entre as escalas local e municipal, e especialmente no caso deste trabalho, uma área que é vetor de expansão urbana para a Região Metropolitana do Vale do Aço, que é o bairro Porto Seguro. A pesquisa de natureza aplicada, com objetivos de caráter exploratório-descritivos, tem metodologia que se baseia em pesquisa bibliográfica e documental, pesquisa de campo para se entender a realidade local, observação do espaço urbano e entrevistas com agentes da sociedade e gestão pública. O estudo parte de um entendimento de conceitos básicos, como planejamento e gestão urbano-territoriais, o espaço urbano e sua produção, e os fenômenos e processos socioespaciais ligados à produção da cidade capitalista. Após o referencial, o trabalho apresenta uma caracterização e contextualização histórica sobre Caratinga e a Região Metropolitana do Vale do Aço, bem como a política urbana dos respectivos casos. Por fim chega-se aos resultados, com as discussões sobre o bairro Porto Seguro e o planejamento e gestão urbano-territoriais em Caratinga. Os resultados indicam que o Poder Público de Caratinga ainda enfrenta muitos desafios no planejamento e gestão de seu espaço municipal, com legislação urbanística que não atende a todo o município. Diante de novas demandas regionais, o bairro Porto Seguro cresce sem o atendimento à infraestrutura básica, como saneamento, mobilidade urbana, e oferta de equipamentos de lazer. A realidade é bem mais complexa do que se pode observar, com fenômenos e processos socioespaciais surgindo enquanto o espaço urbano se reproduz sob a influência constante do modelo capitalista de desenvolvimento.

Palavras-chave: Planejamento urbano em cidades médias. Gestão urbana. Produção do espaço urbano. Caratinga-MG. Distrito Municipal.

ABSTRACT

CANDIDO, Marcio Henrique do Sacramento, M.Sc., Universidade Federal de Viçosa, February, 2025. **Urban-territorial planning and management in debate: the case of the Porto Seguro neighborhood in Caratinga, Minas Gerais, Brazil.** Adviser: Italo Itamar Caixeiro Stephan.

This work investigates the aspects related to urban-territorial planning and management in the municipality of Caratinga-MG that impact the production of urban space in the Porto Seguro neighborhood, located in the Cordeiro de Minas district. The research presents a case study of the Porto Seguro neighborhood as a sample to understand the municipality of Caratinga, also considering the need to study the municipal district as an important interlocutor between local and municipal scales, and especially in this work's case, an area that is a vector for urban expansion for the Metropolitan Region of Vale do Aço, which is the Porto Seguro neighborhood.

The applied research, with exploratory-descriptive objectives, is based on bibliographic and documentary research, field research to understand the local reality, observation of urban space, and interviews with agents of society and public management. The study begins with an understanding of basic concepts such as urban and territorial planning and management, urban space and its production, and the socio-spatial phenomena and processes linked to the production of the capitalist city.

After the theoretical framework, the work presents a characterization and historical contextualization of Caratinga and the Metropolitan Region of Vale do Aço, as well as the urban policy of the respective cases. Finally, it arrives at the results, with discussions about the Porto Seguro neighborhood and urban-territorial planning and management in Caratinga. The results indicate that the Public Authority of Caratinga still faces many challenges in the planning and management of its municipal space, with urban legislation that does not meet the needs of the entire municipality. In the face of new regional demands, the Porto Seguro neighborhood is growing without adequate basic infrastructure, such as sanitation, urban mobility, and the provision of leisure facilities. The reality is much more complex than can be observed, with socio-spatial phenomena and processes emerging as urban space is reproduced under the constant influence of the capitalist development model.

Keywords: Urban planning in medium-sized cities. Urban management. Production of urban space. Caratinga-MG. Municipal District.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 - Mapa de Minas Gerais com destaque para a Região Intermediária de Ipatinga e o município de Caratinga.	18
Figura 2 - Mapa da localização de Caratinga e sua região imediata.	19
Figura 3 - Vista parcial da área central de Caratinga, década de 2010.	21
Figura 4 - Vista parcial do Residencial Porto Seguro.	24
Figura 5 - Localização do bairro Porto Seguro.	25
Figura 6 - Mapa da Capitania de Minas Gerais (c. 1776).	54
Figura 7 - Limites do município de Caratinga em 1922.	56
Figura 8 - Vista parcial da cidade de Caratinga na década de 1940.	58
Figura 9 - Mapa atual do município de Caratinga-MG e seus distritos.	61
Figura 10 - Mapa de bairros e perímetro urbano de Caratinga-MG.	70
Figura 11 - Mapa atual da Região Metropolitana do Vale do Aço.	75
Figura 12 - Organograma da Agência da RMVA.	76
Figura 13 - Vista parcial de Ipatinga durante a construção do mergulhão sob a BR-381.	79
Figura 14 - Vila operária do bairro Horto em Ipatinga, por volta de fins da década de 1950.	80
Figura 15 - Mapa de fluxos de atividades e serviços com destino ao AP de Ipatinga.	82
Figura 16 - Vista para as ruas da sede de Cordeiro de Minas, 2021.	88
Figura 17 - Mapa de Implantação do projeto do Campus Lagoa do Piau do Instituto Doctum.	89
Figura 18 - Vista ampla da região do distrito de Cordeiro de Minas a partir de um dos pontos mais altos do Loteamento Parques do Vale.	91
Figura 19 - Distrito de Cordeiro de Minas, Caratinga-MG.	91
Figura 20 - Recorte do Mapa de Perímetro Urbano de Caratinga-MG.	94
Figura 21 - Vista dos empreendimentos do bairro Porto Seguro.	95
Figura 22 - Macrozoneamento dos municípios do Núcleo Metropolitano da RMVA, segundo o PDDI.	96
Figura 23 - Evolução urbana do bairro Porto Seguro entre 1985 e 2024.	98
Figura 24 - Configuração atual do bairro Porto Seguro.	101

Figura 25 - Distâncias entre o bairro Porto Seguro e os principais equipamentos e locais de atração do Vale do Aço.	103
Figura 26 - Vistas externa e interna da Escola Municipal Dona Sebastiana Rita Theodoro, no bairro Porto Seguro em Caratinga-MG.	108
Figura 27 - Posto de saúde do bairro Porto Seguro, em Caratinga-MG.....	109
Figura 28 - Espaço utilizado pelos moradores para a prática de atividades recreativas em um dos empreendimentos do bairro Porto Seguro, em Caratinga-MG.	110
Figura 29 - Configuração de uso do solo e infraestrutura urbana da Ilha do Rio Doce e Loteamento Residencial Parque Rio Doce em Caratinga-MG.	114
Figura 30 - Ruas da Ilha do Rio Doce e do Loteamento Residencial Rio Doce, bairro Porto Seguro, em Caratinga-MG.....	115
Figura 31 - Configuração de uso do solo e infraestrutura urbana do Loteamento Residencial Porto Seguro em Caratinga-MG.	117
Figura 32 - Comércio e ETE no Residencial Porto Seguro.....	117
Figura 33 - Configuração de uso do solo e infraestrutura urbana do Empreendimento Parques do Vale em Caratinga-MG.	118
Figura 34 - Loteamento Parques do Vale.....	119
Figura 35 - Planta do empreendimento Parques do Vale em Caratinga-MG.	120
Figura 36 - Mapa de zoneamento do empreendimento Parques do Vale.	121
Figura 37 - Processos de diferenciação e desigualdade socioespacial no bairro Porto Seguro.....	124
Figura 38 - Processo de justaposição no bairro Porto Seguro.	125
Figura 39 - Fenômeno da dispersão urbana no bairro Porto Seguro em Caratinga-MG.	126
Figura 40 - Fenômeno de fragmentação socioespacial no bairro Porto Seguro em Caratinga-MG.....	127
Figura 41 - Processo de exclusão no bairro Porto Seguro em Caratinga-MG.	128
Figura 42 - Fenômeno da autosegregação no bairro Porto Seguro em Caratinga-MG.	130
Figura 43 - Processo de periferização no bairro Porto Seguro em Caratinga-MG. .	131
Gráfico 1 - Evolução da população urbana, rural e total de Caratinga-MG, entre 1970 e 2022.	64

Quadro 1 - Metodologia adotada, de acordo com os objetivos específicos.	26
Quadro 2 - Resumo das entrevistas previstas e executadas durante a pesquisa	30
Quadro 3 - Relação entre os agentes e o código utilizado para identificação na pesquisa e neste trabalho.	32
Quadro 4 - As escalas do planejamento	42
Quadro 5 - Relação dos municípios emancipados diretamente do território de Caratinga.....	59
Quadro 6 - Características gerais dos distritos de Caratinga-MG.	62
Quadro 7 - Legislação urbanística municipal de Caratinga	66
Quadro 8 - Comparação entre o Plano Diretor de 2019 e sua aplicação em Caratinga-MG.	68
Quadro 9 - Comparação entre a Lei Municipal nº 3.171/2009 e Lei Municipal nº4.039/2024	71
Quadro 10 - Empreendimentos do bairro Porto Seguro	101
Quadro 11 - Comparação entre o valor dos lotes no bairro Porto Seguro e em bairros do Vale do Aço.	104
Quadro 12 - O bairro Porto Seguro e a legislação urbanística municipal de Caratinga-MG.	111

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - População dos distritos de Caratinga, do estado de Minas Gerais e Brasil comparadas.....	63
Tabela 2 - População do distrito de Cordeiro de Minas.....	92

LISTA DE SIGLAS E ABREVIATURAS

ACESITA	Companhia Aços Especiais Itabira
ALMG	Assembleia Legislativa de Minas Gerais
AMEVALE	Assembleia Metropolitana da Região do Vale do Aço
AP	Arranjo Populacional
APA	Área de Proteção Ambiental
APP	Área de Proteção Permanente
ARMVA	Agência de Desenvolvimento da Região Metropolitana do Vale do Aço
BR-116	Rodovia Santos Dumont
BR-262	Rodovia Senador Eliseu Resende
BR-474	Rodovia Feliciano Miguel Abdala
CAPES	Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior
CENIBRA	Celulose Nipo-Brasileira S/A
CEP-UFV	Comitê de Ética em Pesquisa com Seres Humanos da UFRV
CF-88	Constituição da República Federativa do Brasil de 1988
CM	Colar Metropolitano
COPASA	Companhia de Saneamento de Minas Gerais
DR-ARMVA	Diretoria de Regulação Metropolitana da ARMVA
EC	Estatuto da Cidade
EM	Estatuto da MetrÓpole
EFL	Estrada de Ferro Leopoldina
EFVM	Estrada de Ferro Vitória-Minas
ETE	Estação de Tratamento de Esgoto
FAPEMIG	Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de Minas Gerais
FJP	Fundação João Pinheiro
HIS	Habitação de Interesse Social
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IDH	Índice de Desenvolvimento Humano
IPEA	Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada
LRC	<i>Leopoldina Railway Company</i>
MERCOSUL	Mercado Comum do Sul
MG-329	Rodovia Durval Alves de Faria
MG-425	Rodovia do Álcool

MZEU	Macrozona de Expansão Urbana
MZU	Macrozona Urbana
MZUE	Macrozona de Urbanização Específica
NM	Núcleo Metropolitano
OE	Objetivo específico
ONU	Organização das Nações Unidas
OTAN	Organização do Tratado do Atlântico Norte
PD	Plano Diretor
PDDI	Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado
PERD	Parque Estadual do Rio Doce
PEU	Projeto de Estruturação Urbana
REGIC	Região de Influência das Cidades
RFFSA	Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima
RGIme	Região Geográfica Imediata
RGInt	Região Geográfica Intermediária
RM	Região Metropolitana
RMVA	Região Metropolitana do Vale do Aço
SEINFRA	Secretaria de Estado de Infraestrutura, Mobilidade e Parcerias
SUDENE	Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste
SNUC	Sistema Nacional de Unidades de Conservação
TCLE	Termo de Consentimento Livre e Esclarecido
UC	Unidade de Conservação
UFV	Universidade Federal de Viçosa
USIMINAS	Usinas Siderúrgicas de Minas Gerais S.A.
ZA	Zona de Amortecimento
ZEIS	Zona Especial de Interesse Social
ZEUI	Zoneamento de Expansão Urbana e Industrial
ZEIRH	Zona Especial de Interesse para Recarga Hídrica
ZPP	Zonas de Preservação Permanente
ZPR	Zona de Preservação Relativa
ZURBR	Zona Urbana com Baixa Restrição

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	15
2. PLANEJAMENTO E GESTÃO URBANO-TERRITORIAIS NO CONTEXTO DO SÉCULO XXI: DINÂMICAS, FENÔMENOS E PROCESSOS	33
2.1. Reflexões sobre planejamento e gestão urbano-territoriais	33
2.1.1. Afinal, o que é o espaço urbano?	33
2.1.2. Planejamento e gestão urbano-territoriais: definições e inter-relações.	36
2.1.3. As escalas do planejamento	41
2.2. A produção do espaço urbano	45
2.2.1. Uma discussão necessária: quem produz o espaço urbano?	46
2.2.2. Processos, dinâmicas e fenômenos socioespaciais ligados à produção do espaço urbano	49
3. CARATINGA E REGIÃO METROPOLITANA DO VALE DO AÇO: ENTRE O CONTEXTO MUNICIPAL E O CONTEXTO REGIONAL	52
3.1. A ocupação tardia da Região Leste de Minas e a formação do município de Caratinga	52
3.2. Características gerais do município de Caratinga.....	60
3.3. A Política urbana em Caratinga	65
3.4. O contexto regional: breve caracterização da Região Metropolitana do Vale do Aço.....	73
4. PLANEJAMENTO E GESTÃO URBANO-TERRITORIAIS EM CARATINGA-MG: CONSEQUÊNCIAS PARA O DISTRITO DE CORDEIRO DE MINAS	84
4.1. O distrito de Cordeiro de Minas e a expansão urbana da RMVA.....	84
4.2. O Caso do bairro Porto Seguro.....	95
4.2.1. Ilha do Rio Doce e Loteamento Parque Rio Doce	113
4.2.2. Loteamento Residencial Porto Seguro e Condomínio Recanto dos Pássaros.....	115

4.2.3. Empreendimento Parques do Vale	118
4.2.4. Análise dos processos e fenômenos socioespaciais do bairro Porto Seguro	121
4.3. Considerações sobre o Capítulo 4	131
5. CONSIDERAÇÕES FINAIS	135
5.1. Por uma nova visão do planejamento e gestão urbano-territoriais: possíveis encaminhamentos.....	138
5.2. Limitações da pesquisa e recomendações para trabalhos futuros.....	140
REFERÊNCIAS.....	141
APÊNDICE A – Quadro resumo com os processos e formas socioespaciais ligados à produção do espaço urbano.....	147
APÊNDICE B – Roteiro de entrevista semiestruturada	150

1. INTRODUÇÃO

Este trabalho trata de diferentes questões relacionadas ao planejamento e gestão urbano-territoriais¹ e como esses podem impactar a produção do espaço urbano de uma determinada localidade em um município extenso e repleto de particularidades. Nesse sentido, o estudo explora os desafios enfrentados no planejamento e gestão urbano-territoriais de Caratinga, um município do leste de Minas Gerais, dadas suas características físicas e territoriais. Para aprofundar a compreensão desta problemática, utilizou-se como estudo de caso uma pequena porção do município: a região denominada de bairro Porto Seguro², localizada no distrito de Cordeiro de Minas, na divisa com os municípios de Santana do Paraíso e Ipatinga, e que engloba empreendimentos relativamente recentes e comunidades estabelecidas há algum tempo. Assim, o estudo foca na análise das interações desse bairro, considerando tanto o contexto municipal quanto o regional, elementos que estão presentes em sua formação e expansão urbana.

De modo geral, a formação das cidades brasileiras, historicamente, foi influenciada por diversos agentes. Condicionantes como relevo, hidrografia, estrutura regional e economia foram fundamentais para que vários centros que, hoje, são polos de importância local e regional, se consolidassem (Sena Filho, 2006). Somados a isso têm-se a intensa modernização que despontou como consequência do crescimento do mercado e da considerável industrialização, especialmente em meados do século passado, após o crescimento e aprimoramento do transporte e das movimentações (Santos, 2018).

¹ Utilizou-se nesta pesquisa o conceito de planejamento e gestão urbano-territoriais, pois abarcam tanto as dimensões urbanas, relativas às questões socioespaciais, quanto as dimensões físico-territoriais, relacionadas à ocupação do solo, infraestrutura e morfologia urbana, e às interações regionais e políticas públicas de desenvolvimento (Souza, 2005, 2020). Abordar esses conceitos somente no âmbito urbano ou físico-territorial não abarcaria tantas questões que são levantadas sobre o caso que foi estudado.

² Como será destacado mais à frente, denomina-se como “Bairro Porto Seguro” todos os empreendimentos localizados no distrito de Cordeiro de Minas, em Caratinga, especificamente na divisa com o município de Santana do Paraíso. Essa localidade está distante a, aproximadamente, 83 km da sede de Caratinga, e 8,5 km do centro de Ipatinga. A região compreende os empreendimentos Loteamento Parque Rio Doce, Loteamento Parques do Vale, Condomínio Parque Lagoa Silvana, Condomínio Recanto dos Pássaros, Ilha do Rio Doce, Haras Clube do Cavalo, Clube Náutico Lagoa Silvana e o próprio Loteamento Residencial Porto Seguro.

Nas últimas décadas, esse processo de urbanização tem se intensificado em centros urbanos que, anteriormente, não sofriam expressivo crescimento, especialmente no interior do país. As denominadas cidades médias³ passam por uma crescente em seu desenvolvimento e tem sido palco de diversos estudos, a considerar aqueles relativos à questão urbana. Assim, essas cidades que tradicionalmente apresentavam características de menor densidade populacional e um ritmo de crescimento mais controlado, agora enfrentam desafios semelhantes aos de grandes centros urbanos, como problemas de infraestrutura, expansão desordenada e insuficiência de políticas públicas efetivas (Armorim Filho e Sena Filho, 2007; Sposito, 2007).

É notório que as redes urbanas que surgiram como produto desses movimentos são, muitas vezes, carentes de planejamento e gestão urbanos eficazes, o que corrobora para a construção de espaços inadequados e/ou pouco atrativos para os seus habitantes, acentuando mazelas que perduram até os dias atuais. De tal forma, o planejamento urbano, como pressuposto, mostra-se como uma alternativa para mitigar os impactos da expansão acelerada, de forma a garantir qualidade de vida e justiça social. No entanto é preciso considerar que o planejamento ainda se apresenta distante da sociedade, mesmo que os avanços legais e as tentativas de participação mostrem-se em destaque (Maricato, 2021).

A pesquisa teve como área de estudo o município de Caratinga, localizado na mesorregião do Vale do Rio Doce, leste do estado de Minas Gerais. Desde a última regionalização⁴ elaborada pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE,

³ O conceito de cidade média é amplamente debatido na literatura e envolve critérios que vão além do porte populacional, incluindo aspectos funcionais e estruturais. Segundo o IBGE (2020), cidades médias são, em geral, aquelas com população entre 100.000 e 500.000 habitantes, e caracterizadas por sua função de polarização regional e integração à rede urbana nacional. Autores como Sposito (2007) destacam a importância dessas cidades como intermediárias entre metrópoles e pequenas localidades, enquanto Santos (2018) enfatiza seu papel estratégico na hierarquia urbana e na articulação entre o local e o global. Além disso, Corrêa (2007) ressalta a relevância dessas cidades na descentralização de atividades econômicas e serviços especializados, apontando sua contribuição para a organização territorial. Considera-se para este trabalho, portanto, que “cidade média” é aquela que, do ponto de vista demográfico, possui uma população próxima ou maior que 100.000 habitantes, mas que, além disso, possui relevância junto à rede urbana. Tais localidades, considerando também a hierarquia urbana, possuem certa centralidade em relação aos municípios circunvizinhos, dadas sua influência e importância, na oferta de atividades de serviços, comércio e gestão pública e empresarial (Corrêa, 2007; Santos, 2018; Sposito, 2007; IBGE, 2020).

⁴ Instituída em 2017 pelo IBGE, a regionalização do Brasil em Regiões Geográficas Intermediárias e Imediatas substitui as antigas microrregiões e mesorregiões, vigentes desde 1989. Essa divisão surgiu

Caratinga integra a denominada Região Geográfica Intermediária (RGInt)⁵ de Ipatinga (FJP, 2021). Por sua vez, a RGInt de Ipatinga⁶ (Figura 1) é composta por 44 municípios que, conjuntamente, ocupam uma área territorial de 13.241,06 km² (FJP, 2021). Em termos físico-territoriais, Caratinga é o único município da RGInt de Ipatinga que possui mais de 1.000 km², alcançando 1.258,69 km², maior do que a área média dos municípios da região, de 300,93 km², e até mesmo da média estadual de 687,91 km² (FJP, 2021).

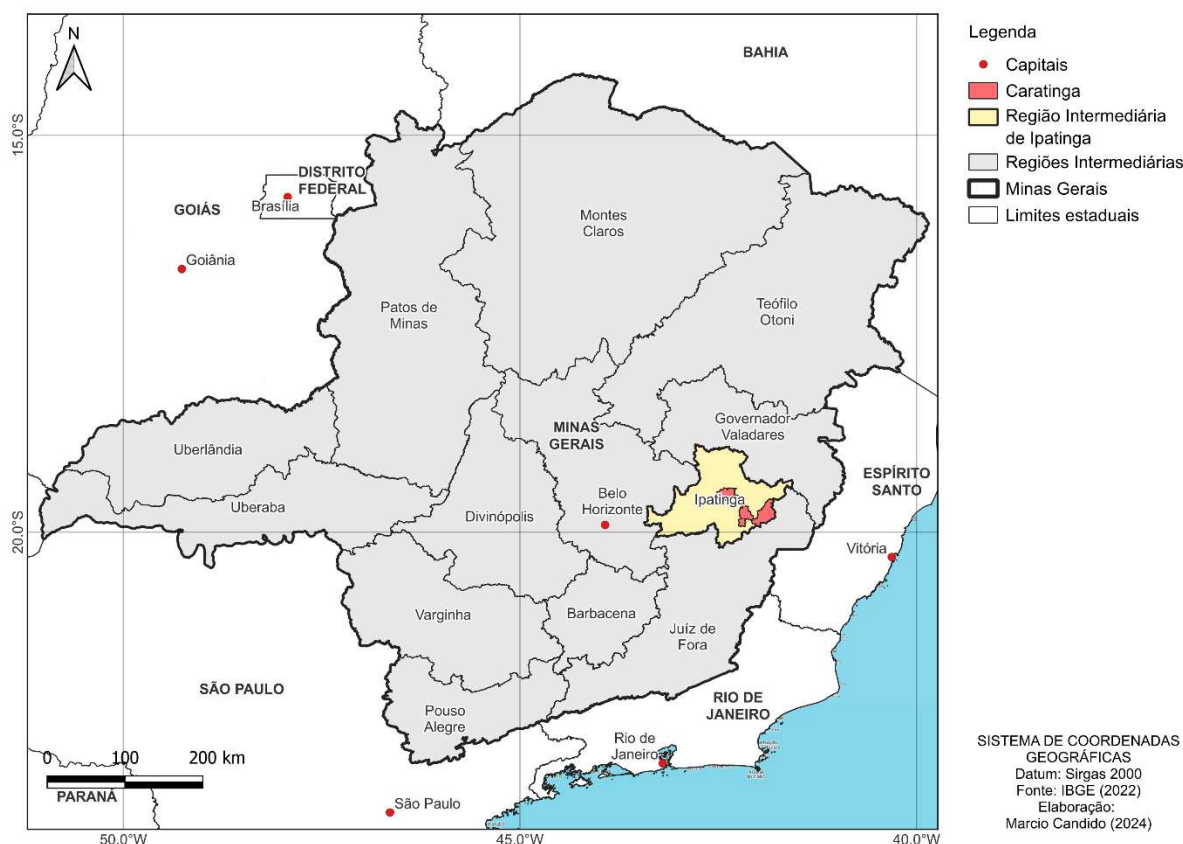
Pode-se salientar que a localização de Caratinga na região é favorecida principalmente por estar numa posição central em relação à três capitais do Sudeste brasileiro, distando-se a aproximadamente 300 km da capital Belo Horizonte, 311 km de Vitória e 475 km do Rio de Janeiro. Um outro aspecto da dinâmica regional é a presença da Região Metropolitana do Vale do Aço - RMVA, a qual Caratinga compõe o seu Colar Metropolitano (CM) juntamente com outros 23 municípios (Minas Gerais, 2024). A Figura 1 mostra a localização de Caratinga em relação à Região Intermediária de Ipatinga, às capitais do sudeste brasileiro e ao estado de Minas Gerais.

com o intuito de reorganizar, de maneira mais coesa, a organização da rede urbana brasileira, refletindo as novas interações territoriais que acontecem entre os centros urbanos (IBGE, 2021).

⁵ As Regiões Geográficas Intermediárias (RGInts) são compostas por várias regiões imediatas agrupadas em função de centros que oferecem serviços mais complexos e especializados, como universidades, hospitais de alta complexidade e grandes centros administrativos. Elas têm um papel estratégico na articulação regional e no planejamento territorial, abordando demandas mais específicas e de longo prazo (IBGE, 2021).

⁶ A RGInt de Ipatinga é composta por três Regiões Geográficas Imediatas: Caratinga, Ipatinga e João Monlevade (FJP, 2021).

Figura 1 - Mapa de Minas Gerais com destaque para a Região Intermediária de Ipatinga e o município de Caratinga.



Fonte: elaborado pelo autor (2024) a partir de base cartográfica e dados do IBGE (2022).

Em linhas gerais, Caratinga é a sede da Região Imediata (RGI_{me})⁷ de Caratinga (Figura 2), cuja extensão abrange mais quinze municípios⁸ (IBGE, 2023). Além disso, o município é cortado por três rodovias federais, dentre elas a BR-116 (Rodovia Santos Dumont, antiga Rio-Bahia), importante corredor viário nacional que atravessa o perímetro urbano da cidade no sentido norte-sul, a BR-458, que faz a ligação com o Vale do Aço, e a BR-474 (Rodovia Feliciano Miguel Abdala), que interliga a região até o norte do estado do Espírito Santo. Outras rodovias de nível

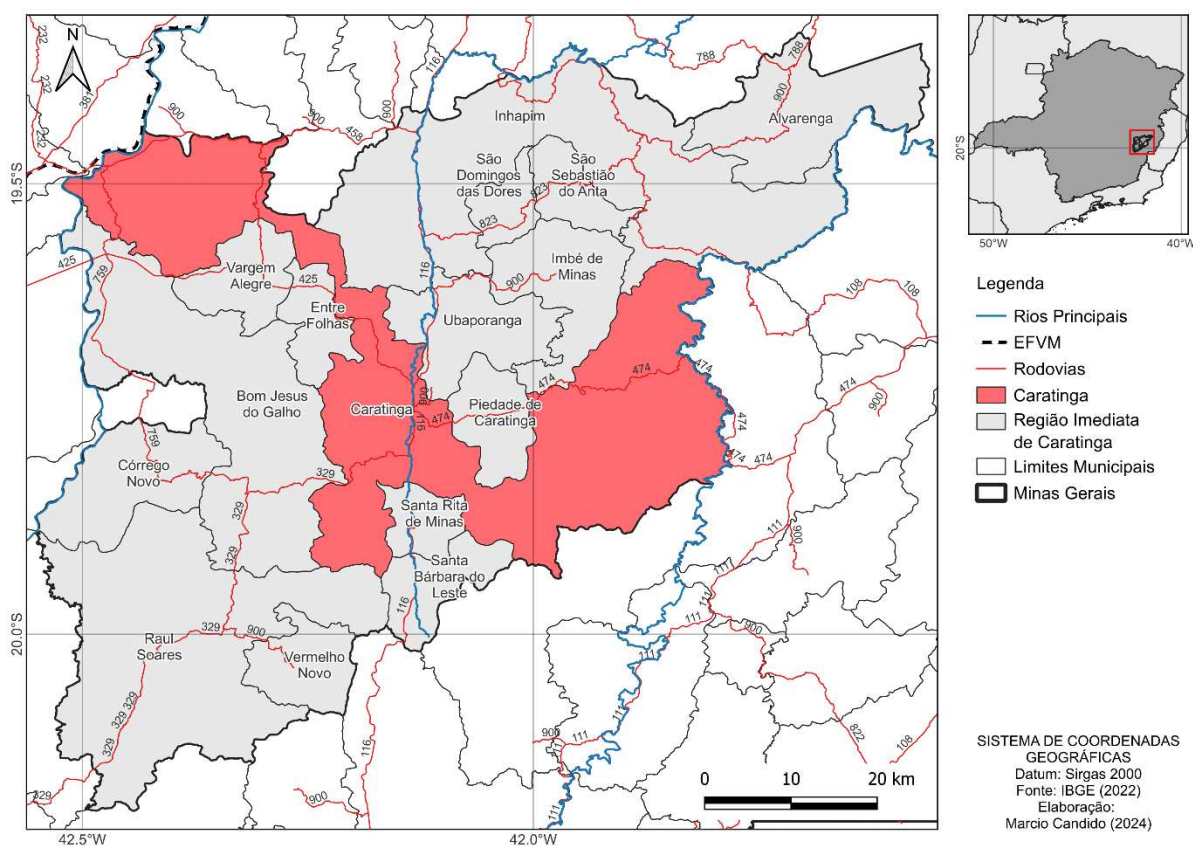
⁷ As Regiões Geográficas Imediatas (RGI_{me}) correspondem aos espaços formados por municípios que se organizam em torno de um ou mais centros urbanos próximos. Essas regiões atendem a necessidades cotidianas como saúde básica, educação, compras e serviços públicos. Sua configuração reflete a dinâmica cotidiana de deslocamento e consumo da população.

⁸ Fazem parte da Região Geográfica Imediata de Caratinga os municípios de Alvarenga, Bom Jesus do Galho, Caratinga, Córrego Novo, Entre Folhas, Imbé de Minas, Inhapim, Piedade de Caratinga, Raul Soares, Santa Bárbara do Leste, Santa Rita de Minas, São Domingos das Dores, São Sebastião do Anta, Ubaporanga, Vargem Alegre e Vermelho Novo (FJP, 2021).

estadual também são importantes para a ligação externa do município, dentre elas a MG-425 (Rodovia do Álcool), uma alternativa para se chegar ao Vale do Aço, e a MG-329 (Rodovia Durval Alves de Faria), que conecta a cidade com localidades da Zona da Mata mineira, como Rio Casca e Ponte Nova, e com a BR-262 (Rodovia Senador Eliseu Resende), via nacional transversal que conecta Belo Horizonte à Vitória.

Pode-se destacar, ainda, a presença de municípios limítrofes predominantemente pequenos que, na maior parte dos casos, emanciparam-se diretamente de Caratinga, dentre eles Bom Jesus do Galho, Vargem Alegre, Entre Folhas, Santa Rita de Minas, Santa Bárbara do Leste, Ipaba, Bugre, Iapu, Inhapim, Ubaporanga, Piedade de Caratinga, Imbé de Minas, Ipanema, Simonésia e Santana do Paraíso. Municípios de porte demográfico maior, podendo ser considerados cidades médias, também fazem divisa com Caratinga, são eles: Ipatinga e Timóteo. A Figura 2 traz a localização de Caratinga e seu contexto regional imediato.

Figura 2 - Mapa da localização de Caratinga e sua região imediata.



Fonte: Elaborado pelo autor (2024), a partir de base cartográfica e dados do IBGE (2022).

De acordo com a Regiões de Influência das Cidades - REGIC (IBGE, 2018)⁹, em se falando da hierarquia urbana das cidades¹⁰, o município de Caratinga é classificado como um Centro Sub-Regional B, nível 3B. Essa classificação indica a influência que Caratinga exerce a nível regional, oferecendo serviços e funções de gestão que atendem não apenas à sua população local, mas também a municípios circunvizinhos. No entanto, sua área de influência é mais restrita quando comparada a centros urbanos de hierarquia superior, como as Capitais Regionais ou Metrôpoles. No caso, o Arranjo Populacional de Ipatinga-MG e o Arranjo Populacional de Belo Horizonte - MG, classificados como Capital Regional C – 2C e Metrôpole – 1C, respectivamente, exercem uma influência maior na hierarquia urbana, que também incide sob Caratinga (IBGE, 2018).

Ainda, Caratinga pode ser enquadrado como município isolado e que se encontra no limite para se tornar uma cidade de médio porte demográfico¹¹. O seu território é extenso e espraiado, abrangendo áreas próximas à RMVA, à oeste, até o vale do Rio Manhuaçu, à leste, somando uma distância de 122 km por terra entre os

⁹ A REGIC (Rede de Influência das Cidades), é uma pesquisa que mapeia e classifica a hierarquia urbana das cidades brasileiras, analisando suas relações de influência e a organização espacial. Esse estudo auxilia na compreensão das dinâmicas territoriais no Brasil, fornecendo subsídios para o planejamento urbano e regional, orientando políticas públicas e iniciativas de desenvolvimento urbano e regional. Além disso, a REGIC também tem o potencial de auxiliar na elaboração de políticas públicas, uma vez que revela as desigualdades no acesso a serviços e infraestrutura entre diferentes níveis da hierarquia urbana, destacando a necessidade de descentralização e fortalecimento de cidades médias e pequenas (IBGE, 2018).

¹⁰ Segundo a REGIC (IBGE, 2018), a hierarquia urbana é a classificação dos centros urbanos brasileiros de acordo com a sua influência e importância, indicando sua centralidade e seu nível de articulação territorial em atividades de serviços, comércio e gestão pública e empresarial na rede urbana. A classificação varia entre Metrôpoles (Grande Metrôpole Nacional, Metrôpole Nacional e Metrôpole), centros de maior influência e articulação, que atuam em âmbito nacional e internacional; Capitais Regionais, centros urbanos com influência significativa em áreas regionais e que polarizam cidades vizinhas, subdivididas em A, B e C; Centros Sub-regionais, que exercem influência em áreas mais restritas dentro das próprias regiões, e são subdivididos em A e B; Centros de Zona, cidades com influência restrita a localidades próximas, como pequenos polos urbanos e subdivididos em Centros de Zona A e B; e, Centros Locais, cidades que desempenham papel de suporte em suas áreas imediatas, sem influência significativa sobre outras localidades (IBGE, 2018).

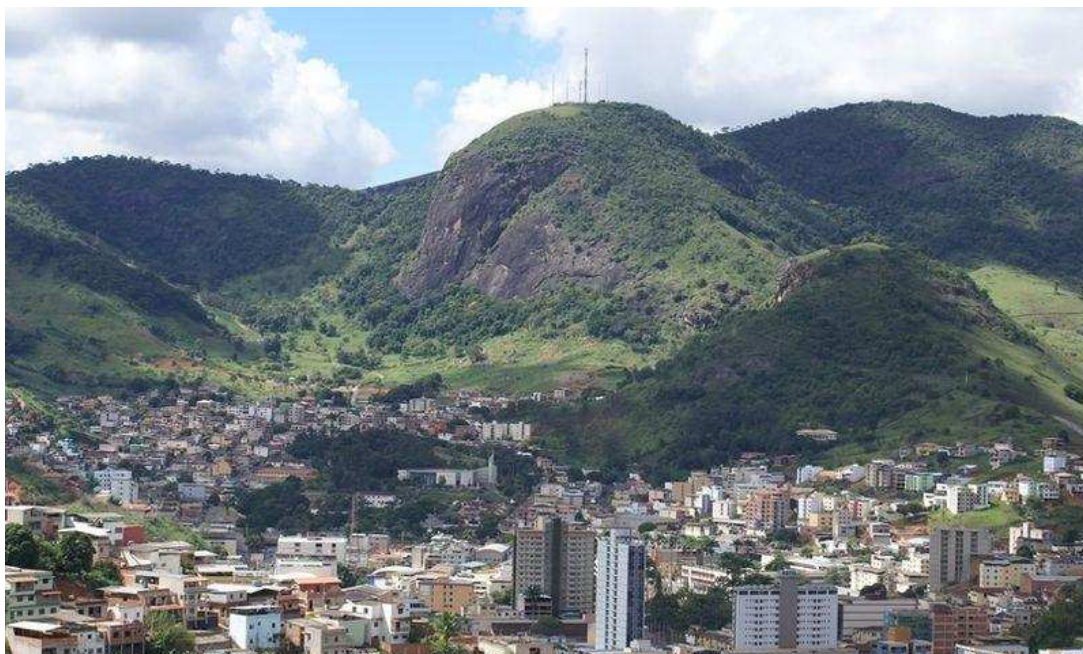
Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/geociencias/organizacao-do-territorio/redes-e-fluxos-geograficos/15798-regioes-de-influencia-das-cidades.html>. Acesso em 30 dez. 2024.

¹¹ Para o IBGE as cidades que possuem população entre 100.000 e 500.000 habitantes são consideradas de médio porte demográfico e Caratinga, com 87.360 habitantes, está próxima de alcançar esse porte, apesar de já poder ser considerada como cidade média devido também à sua relevância na rede urbana (IBGE, 2023).

distritos mais extremos, o que foge do padrão dos municípios do leste mineiro. Tamaña extensão traz à tona um contraste de características geográficas e sociais de acordo com cada região do município e um grande desafio para o planejamento e a gestão urbano-territoriais.

Geograficamente, Caratinga está localizada na latitude 19°37'30"S, em um relevo acidentado com altitude média de 578 metros, dentro do domínio dos "Mares de Morros", típico dos planaltos dissecados do leste de Minas (Sena Filho, 2006). A rede de drenagem da cidade está inserida na Bacia Hidrográfica do Rio Doce, destacando os principais afluentes que cortam os limites municipais, o Rio Caratinga, o Rio Manhuaçu e o Rio Preto. Desde sua emancipação, em 1890, a cidade vem sofrendo expansões sucessivas, primeiramente ao longo dos vales e da hidrografia e, posteriormente, seguindo a ferrovia e a rodovia. Tais características influenciam a morfologia urbana local, retratada na Figura 3.

Figura 3 - Vista parcial da área central de Caratinga, década de 2010.



Fonte: Redes sociais (2024).

As transformações urbanas contemporâneas refletem a complexidade das dinâmicas socioespaciais que moldam cidades de diferentes escalas e contextos. Essas mudanças são particularmente relevantes em cidades interioranas de porte médio, cuja expansão urbana ocorre de maneira acelerada desde o último século (Santos, 2018). Este é o caso de Caratinga, que vem sofrendo diversas alterações no

seu espaço urbano nas últimas décadas. Seja na malha urbana da sede do município, com a expansão de bairros através de diferentes vetores ou em áreas distantes da cidade, o espaço municipal traz novas demandas que afetam diretamente o planejamento e a gestão urbano-territoriais.

Paralelamente, o estudo da cidade média é de fundamental importância para entender-se as dinâmicas que envolvem a rede urbana brasileira. A articulação entre as pequenas, médias e grandes cidades, o seu contexto de inserção e as redes consolidadas mostram o quão importante é o papel deste tipo de abordagem de pesquisa. Tendo em vistas as muitas camadas que a cidade pode assumir, entremeando suas carências e potencialidades, muito se tem para entender e desenvolver (Sposito, 2007).

A referida pesquisa partiu da premissa de entender as dinâmicas e particularidades que as cidades médias possuem. Muito mais que apenas entender a caracterização e conceituação do que seria uma cidade média é considerar os aspectos que fomentam a sua produção e consumo num cenário de mundialização do capital, levando em consideração também as condicionantes locais e as suas funções na rede urbana (Corrêa, 2007).

Dentro deste aspecto, a pesquisa visa ampliar o campo de estudo dos pequenos e médios municípios e de suas redes, abrangendo localidades que até então possuem pesquisas escassas sobre a sua estrutura urbana e espaço municipal. Emancipado em 1890, o município de Caratinga passou por diversas transformações sociais e espaciais que moldaram a sua estrutura geográfica e urbana. No século XXI observam-se novas relações regionais que impactam a produção do espaço urbano da sede do município e também de outras regiões, como a expansão da RMVA para áreas dos municípios do colar metropolitano. O caso do bairro Porto Seguro é crucial para o entendimento destes processos, uma vez que sua localização estratégica fomenta diversas particularidades e desafios em seu planejamento e gestão urbano-territoriais.

Além disso, por estar inserido no contexto de um distrito municipal, justifica-se ainda mais a adoção do bairro Porto Seguro como estudo de caso, visto que o recorte em escala do distrito municipal é especialmente relevante, pois evidencia uma lacuna significativa na literatura acadêmica sobre planejamento e gestão urbano-territoriais no Brasil. Os distritos frequentemente ocupam uma posição entre a sede municipal e áreas periféricas, desempenhando funções que vão desde o suporte a fluxos

econômicos e sociais até o atendimento de demandas locais específicas (Coura e Stephan, 2022; Pina et al., 2008).

A escala do distrito é, portanto, fundamental para compreender as dinâmicas espaciais e socioeconômicas que ocorrem em localidades como o bairro Porto Seguro, que, embora seja caracterizado como um aglomerado rural¹², apresenta atributos urbanos que desafiam as classificações tradicionais. Estudar essa escala oferece uma oportunidade de compreender como políticas públicas e práticas de planejamento podem ser ajustadas para atender melhor às necessidades locais e regionais. Em se tratando da complexidade que envolve o objeto de estudo aqui apresentado, o bairro Porto Seguro, suas dinâmicas no âmbito municipal e regional, a pesquisa surge como uma possibilidade de destrinchar os fenômenos e processos que emergem daquele contexto, dentro de sua escala, de forma a servir de subsídio para o planejamento urbano-territorial e também para futuras pesquisas.

Especificamente sobre o recorte espacial desta pesquisa, o bairro Porto Seguro (Figura 4) está situado no distrito de Cordeiro de Minas, na divisa entre os municípios de Caratinga e Santana do Paraíso, em Minas Gerais. Embora não haja uma lei municipal que institua formalmente toda a região como um bairro, optou-se por adotar essa denominação, tendo em vista que a região não possui uma nomenclatura única, mas, pelo contrário, é vista de forma fragmentada e individual entre cada empreendimento, o que tende a dificultar ainda mais a implementação de políticas de planejamento pela gestão.

Vale frisar que, ademais, que a adoção do termo “Bairro Porto Seguro” surge a partir de mapas com o levantamento e delimitação de bairros disponíveis no site da Prefeitura Municipal de Caratinga¹³ e que adotam a mesma nomenclatura. De tal modo, trazer a definição de bairro é também uma maneira de simplificação dos termos geográficos, já que é a definição que melhor se encaixa na problemática do estudo. Além disso, legislações e decretos municipais classificam os empreendimentos do bairro Porto Seguro, separadamente, como áreas urbanas, como a Lei nº 3.171/2009,

¹² Segundo o IBGE (2024), aglomerados rurais são áreas localizadas no espaço rural que apresentam algum grau de concentração populacional (50m ou menos de distância entre as edificações), mas que não se enquadram na definição de áreas urbanas. Ver mais em: <https://censo2010.ibge.gov.br/materiais/guia-do-censo/glossario.html#:~:text=Aglomerado%20rural%20%2D%20Agrupamento%20de%20popula%C3%A7%C3%A3o,%C3%A1rea%20legalmente%20definida%20como%20rural.>

¹³ Disponível em: <https://caratinga.mg.gov.br/download/>. Acesso em 12 set. 2023.

a Lei nº 3.201/2010, o Decreto nº 130, de 27 de julho de 2020, e o Decreto Executivo nº 161, de 30 de junho de 2023 (Caratinga, 2009, 2010, 2020, 2023).

Localizado a aproximadamente 83 km da sede urbana de Caratinga e 8,5 km do centro de Ipatinga, o bairro Porto Seguro engloba diversos empreendimentos, incluindo o Loteamento Parque Rio Doce, Loteamento Parques do Vale, Condomínio Parque Lagoa Silvana, Condomínio Recanto dos Pássaros, Ilha do Rio Doce, Haras Clube do Cavalo, Clube Náutico Lagoa Silvana e o próprio Loteamento Residencial Porto Seguro. Essa característica evidencia a complexidade daquele espaço, com dinâmicas socioespaciais que transcendem o âmbito local e recebem influência da escala regional. O recorte escolhido permite uma análise detalhada das políticas públicas e práticas de planejamento aplicadas à região, com o objetivo de compreender os fenômenos emergentes e oferecer subsídios para a gestão territorial e o planejamento urbano-regional.

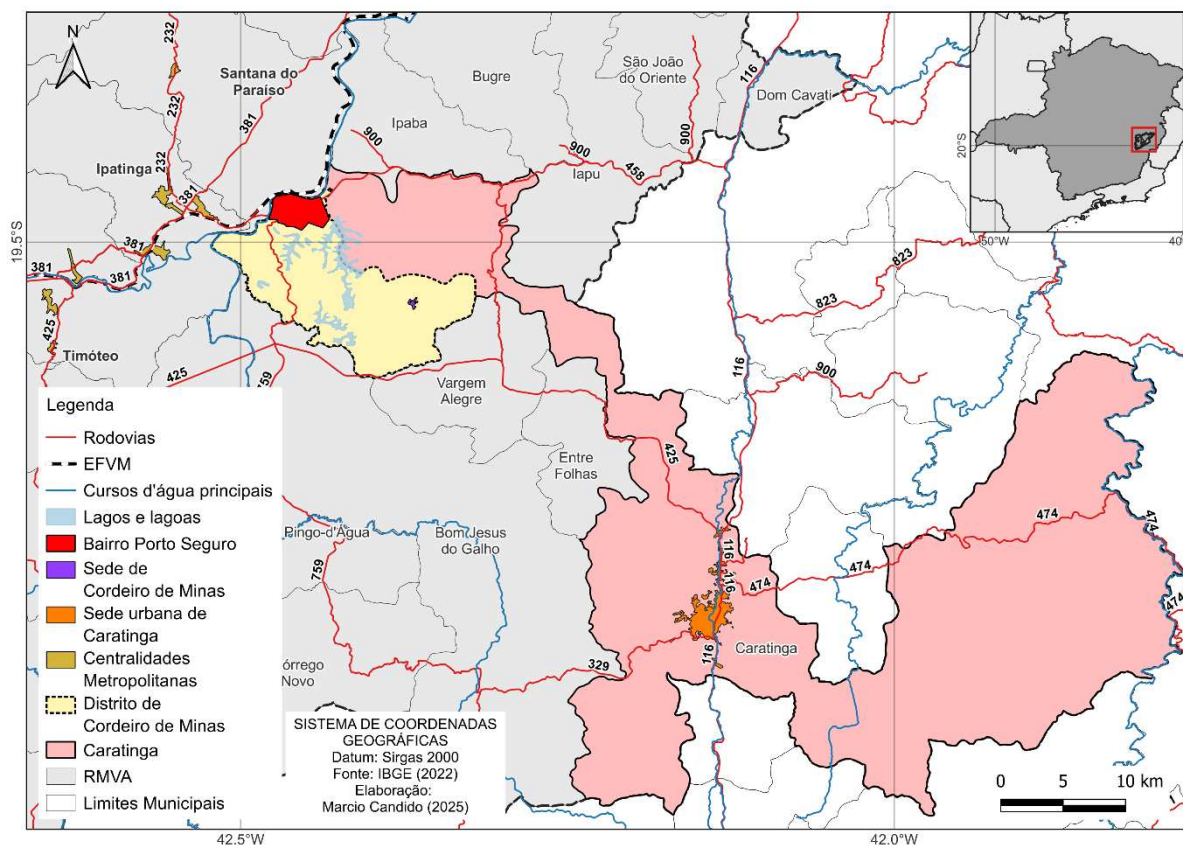
As Figuras 4 e 5 apresentam uma visualização parcial e a localização do bairro Porto Seguro em relação à sede urbana de Caratinga, ao distrito de Cordeiro de Minas e às centralidades metropolitanas instituídas no Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado (PDDI) da RMVA (Minas Gerais, 2024).

Figura 4 - Vista parcial do Residencial Porto Seguro.



Fonte: arquivo pessoal do autor (2024).

Figura 5 - Localização do bairro Porto Seguro



Fonte: Fonte: Elaborado pelo autor (2025), com base cartográfica e dados do IBGE (2022).

A pesquisa teve como objetivo geral **identificar e analisar os aspectos ligados ao planejamento e gestão urbano-territoriais no município de Caratinga-MG que impactam a produção do espaço urbano do bairro Porto Seguro**. O marco temporal para a realização desta pesquisa é o final dos anos 1990, quando o empreendimento Residencial Porto Seguro se instalou na região de estudo. Para responder ao objetivo geral, quatro objetivos específicos foram elaborados:

- OE 01: Identificar e analisar o processo de formação e evolução do território municipal de Caratinga, desde o início de seu povoamento, de modo a compreender as alterações que contribuiriam para a atual configuração dos limites geográficos do município e do contexto regional existente.
- OE 02: Caracterizar e mapear a ocupação urbana no bairro Porto Seguro, localizado no distrito de Cordeiro de Minas.

- OE 03: Identificar, caracterizar e analisar os fenômenos socioespaciais que se configuram na região do bairro Porto Seguro.

- OE 04: Identificar e analisar a legislação urbanística municipal vigente e outras políticas urbanas que impactem na produção do espaço urbano do bairro Porto Seguro.

O referido trabalho trata-se de uma pesquisa de caráter exploratório e descritivo. A pesquisa descritiva busca, segundo Rampazzo (2010, p. 55), “descobrir, com a precisão possível, a frequência com que um fenômeno ocorre, sua relação e sua conexão com outros, sua natureza e suas características” e a pesquisa exploratória, por sua vez, busca conceituar e entender ideias e fenômenos inerentes a uma população, comunidade ou local (Marconi e Lakatos, 2017, p. 6). Por conseguinte, esses tipos de pesquisa encaixam-se na problemática proposta, pois seu foco é a análise e identificação de fatos ou fenômenos que constroem a localidade estudada dentro do contexto municipal e regional.

A pesquisa ainda recorre ao Estudo de Caso, uma vez que aborda os “fenômenos contemporâneos inseridos em algum contexto da vida real” (Yin, 2001, p. 19). Dessa forma busca-se compreender o espaço em estudo no que se refere ao seu planejamento e gestão urbano-territoriais ligados ao município e os aspectos regionais que incidem sobre a produção do seu espaço, uma vez que este é um vetor de expansão da RMVA (ARMVA, 2019). Este tipo de método encaixa na problemática da pesquisa, uma vez que, segundo Yin (2001, p. 20), o Estudo de Caso é recorrido em pesquisas de planejamento regional e municipal, como estudos de plantas, bairros ou instituições públicas, que incidem sobre a gestão urbana de uma determinada área. O Quadro 1 faz um paralelo entre os objetivos específicos e os métodos utilizados.

Quadro 1 - Metodologia adotada, de acordo com os objetivos específicos.

Objetivos específicos (OE)	Métodos	Como?	Fontes
OE 01: Identificar e analisar o processo de formação e evolução do território municipal de Caratinga, desde o início de seu	Pesquisa bibliográfica	Pesquisa do contexto histórico de formação do município de Caratinga de modo a compreender a atual configuração dos limites geográficos do	Livros de autores, artigos científicos, teses, dissertações, sites oficiais, anais de eventos, etc.

<p>povoamento, de modo a compreender as alterações que contribuíram para a atual configuração dos limites geográficos do município e do contexto regional existente.</p>		<p>município e do contexto regional que se estabeleceu. Para isso, a pesquisa se baseará em autores que narram a história da cidade, como Saygli (2011) e Val (1977), e da região, como Soares (2009), Sena Filho (2006), Dias (2021), entre outros.</p>	
	<p>Pesquisa documental</p>	<p>Pesquisa da formação do município de Caratinga, desde o início de seu povoamento por volta de 1848 até o período após as últimas emancipações na década de 1990, através do levantamento e análise de dados e registros históricos contidos em sites oficiais, como os da Prefeitura e Câmara Municipal, Álbum Chorographico de Minas Gerais, e de fotografias e mapas.</p>	<p>Mapas, registros fotográficos, Site da Prefeitura Municipal, Site da Câmara Municipal, Site do IBGE, Site do Álbum Chorographico Municipal de Minas Gerais, Jornais e Periódicos, Google Earth, Atos oficiais, etc.</p>
<p>OE 02: Caracterizar e mapear a ocupação urbana no bairro Porto Seguro, localizado no distrito de Cordeiro de Minas.</p>	<p>Pesquisa bibliográfica</p>	<p>Pesquisa da conformação do espaço urbano do bairro Porto Seguro e suas particularidades.</p>	<p>Livros, artigos científicos, teses, dissertações, sites oficiais, anais de eventos, etc.</p>
	<p>Visitas ao local</p>	<p>Visitas ao local para observar e analisar a forma e evolução urbana do bairro Porto Seguro frente às demandas regionais e aos aspectos municipais.</p>	<p>Sites oficiais, Google Earth, mapa da área urbana, fotografias e visita ao local, Prefeitura Municipal de Caratinga, ARMVA, dentre outros.</p>
	<p>Indução</p>	<p>Observação, comparação e identificação das</p>	<p>Sites oficiais, Google Earth, mapa da área urbana e de sua</p>

		relações existentes entre o espaço urbano em consolidação na localidade e as questões ligadas ao âmbito municipal e regional.	evolução, fotografias e outros registros e visita ao local.
OE 03: Identificar, caracterizar e analisar os fenômenos socioespaciais que se configuram na região do bairro Porto Seguro.	Pesquisa bibliográfica	Pesquisa dos temas de conurbação, urbanização dispersa e planejamento e gestão urbanos, bem como o papel e as competências municipais frente ao colar metropolitano.	Livros, artigos científicos, teses, dissertações, sites oficiais, anais de eventos, etc.
	Observação	Observação e análise da forma e evolução urbana do bairro Porto Seguro frente às demandas regionais e aos aspectos municipais.	Sites oficiais, Google Earth, mapa da área urbana, fotografias e visita ao local, Prefeitura Municipal de Caratinga, ARMVA, dentre outros.
OE 04: Identificar e analisar a legislação urbanística municipal vigente e outras políticas urbanas nos âmbitos municipal e regional que impactem na produção do espaço urbano do bairro Porto Seguro.	Pesquisa bibliográfica	Pesquisa dos aspectos ligados ao planejamento e gestão urbana do município e da RMVA que incidem sobre o bairro Porto Seguro, de forma a entender a dinâmica de produção do espaço urbano daquela área.	Site da Prefeitura Municipal, Câmara Municipal, ARMVA, teses, dissertações e artigos que tratem sobre a gestão e desenvolvimento urbanos da RMVA, dentre outros.
	Pesquisa documental	Pesquisa da legislação municipal vigente que abarca a região em estudo, como Lei do Perímetro Urbano, Lei orgânica, Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo Urbano, Plano Diretor, dentre outras, e das diretrizes e legislações de desenvolvimento regional que partem da RMVA, como o Plano	Lei do Perímetro Urbano de Caratinga, Plano Diretor de Caratinga, Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo Urbano de Caratinga, Leis Complementares, Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado da RMVA, Estatuto da Cidade, Estatuto da Metrópole, etc. Estes documentos

		Diretor de Desenvolvimento Integrado. O conteúdo destes documentos será analisado, de maneira a possibilitar a compreensão dos mesmos na produção do espaço do bairro Porto Seguro.	serão levantados no Site da Prefeitura de Caratinga, Câmara Municipal, ARMVA e outros órgãos.
	Entrevista	Entrevista com os principais agentes que envolvem o espaço em estudo, seja ele líder de associação de morador, representantes de secretarias e departamentos da Prefeitura Municipal ou vereadores.	Entrevista com pessoas relacionadas à gestão urbana e à liderança do bairro, como secretário de obras, chefe do departamento de planejamento urbano, líderes de associação de moradores, etc.

Fonte: elaborado pelo autor (2024).

Como um dos métodos mais utilizados no processo deste trabalho, a pesquisa de campo, realizada através de visitas ao local de estudo, foi determinante para o entendimento da dinâmica do bairro Porto Seguro. A partir dessas visitas foi possível a realização de outros métodos, como a observação e as entrevistas, obter fotografias recentes do bairro, entender questões físicas e de infraestrutura, e especialmente, fazer uma imersão junto à população residente. Sem o método da pesquisa de campo, diversos questionamentos e apreensões sobre o bairro não poderiam ser encontrados, o que comprometeria os resultados finais da pesquisa.

As entrevistas semiestruturadas¹⁴ desempenharam um papel fundamental em todas as etapas da pesquisa, especialmente diante das dificuldades encontradas na obtenção de informações em documentos e na bibliografia selecionada. Assim, as entrevistas emergiram como uma das principais fontes de dados para preencher lacunas na investigação.

¹⁴ Vale mencionar que a pesquisa, especialmente as entrevistas, só tiveram início após aprovação do Comitê de Ética em Pesquisa com Seres Humanos (CEP) da Universidade Federal de Viçosa (UFV).

A definição da amostra para as entrevistas seguiu um critério que garantisse a representatividade das diferentes perspectivas envolvidas na gestão e na vivência do bairro Porto Seguro. Inicialmente, estabeleceu-se um total de dez entrevistados, prevendo uma margem de segurança caso houvesse recusas. A seleção dos participantes foi dividida em dois grupos principais¹⁵: agentes ligados à gestão pública e moradores do bairro. Para a escolha dos primeiros, analisou-se o organograma da Prefeitura de Caratinga, identificando as secretarias municipais mais pertinentes ao estudo, especialmente aquelas relacionadas ao planejamento urbano, economia e obras. A partir dessa análise, foi realizado o contato com os representantes dessas secretarias. Já no segundo grupo, foram selecionadas pessoas que residem e/ou trabalham no bairro Porto Seguro, no município de Caratinga, por, no mínimo, dois anos, com vivência contínua no bairro.

Ao longo da pesquisa a realização das entrevistas ficou limitada ao total de sete agentes, menos que os dez iniciais propostos. Alguns agentes ligados à gestão pública não responderam o contato e não se conseguiu moradores disponíveis em algumas áreas, como a Ilha do Rio Doce. Tal fato trouxe pouco prejuízo ao andamento da pesquisa, que foi contemplado com perguntas complementares que surgiam ao longo das entrevistas, e que é a premissa de uma entrevista semiestruturada. O Quadro 2 apresenta as entrevistas previstas, as entrevistas realizadas e observações a respeito daquelas que não foram executadas.

Quadro 2 - Resumo das entrevistas previstas e executadas durante a pesquisa

Agentes	Número de entrevistas previstas	Número de entrevistas realizadas	Observações
Gestão	4	3	Buscou-se entrevistar os agentes ligados à gestão pública de Caratinga, sendo cargos ligados à então Secretaria de Desenvolvimento Econômico, Secretaria de Obras e Departamento de Planejamento

¹⁵ A decisão de se trabalhar as entrevistas a partir de dois grupos, gestão e sociedade, aparece com as demandas que surgiram ao longo da pesquisa e também do referencial utilizado (Corrêa, 2003; Souza, 2020). Com os principais grupos definidos, buscou-se entrevistar agentes ligados à secretarias que estivessem ligadas de diversas formas ao planejamento, seja de maneira econômica ou social, e agentes da sociedade civil que estivessem imersos na realidade da região estudada por um período de, no mínimo, dois anos.

			Urbano. Das entrevistas realizadas, um dos agentes já havia deixado o seu cargo junto à gestão.
Sociedade	6	4	Buscou-se entrevistar pessoas que residem nos diferentes empreendimentos localizados no bairro Porto Seguro. Entretanto, devido à disponibilidade e outras questões pessoais no dia da visita ao local de pesquisa, foram entrevistados apenas moradores/trabalhadores do Residencial Porto Seguro e Residencial Rio Doce.

Fonte: elaborado pelo autor (2025).

Além disso, as entrevistas seguiram todo o processo ético e legal estabelecido pelas normas da Universidade Federal de Viçosa (UFV). Após submissão à Plataforma Brasil em novembro de 2023, o projeto foi aprovado pelo Comitê de Ética em Pesquisa com Seres Humanos (CEP-UFV) em dezembro do mesmo ano, com todos os documentos e ajustes devidamente preenchidos e validados. As visitas ao bairro, realizadas para levantamento de dados e conhecimento da realidade local, ocorreram em dois períodos distintos: janeiro e maio de 2024. As entrevistas, conforme estabelecido nas resoluções do CEP-UFV, foram conduzidas no segundo período.

Vale destacar que a realização das entrevistas exigiu a preparação de documentos essenciais, como o Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE) e o Termo de Sigilo e Confidencialidade. Os participantes que concordaram voluntariamente em integrar a pesquisa foram previamente informados sobre os procedimentos de sigilo, os objetivos do estudo e os cuidados com os dados coletados. Após esses esclarecimentos, todos assinaram o TCLE, garantindo a conformidade ética do processo. Dessa forma, foi possível realizar as entrevistas de maneira ética, segura e profissional, possibilitando a obtenção de novas perspectivas sobre o local de estudo.

Para assegurar o sigilo e a integridade dos participantes, bem como a melhor utilização dos dados registrados, os entrevistados foram codificados, garantindo que suas informações pessoais não fossem divulgadas, conforme detalhado no Quadro 3.

Quadro 3 - Relação entre os agentes e o código utilizado para identificação na pesquisa e neste trabalho.

Agentes	Código utilizado	Descrição
Gestão	AG01	Agente ligado à gestão pública - 01
	AG02	Agente ligado à gestão pública - 02
	AG03	Agente ligado à gestão pública - 03
Sociedade	AS01	Agente ligado à sociedade (bairro Porto Seguro) - 01
	AS02	Agente ligado à sociedade (bairro Porto Seguro) - 02
	AS03	Agente ligado à sociedade (bairro Porto Seguro) - 03
	AS04	Agente ligado à sociedade (bairro Porto Seguro) - 04

Fonte: elaborado pelo autor (2025).

Por fim, o trabalho aqui apresentado foi estruturado em cinco capítulos, incluindo a introdução e as considerações finais. Assim, tornou-se possível atender aos objetivos da pesquisa e detalhar o processo metodológico utilizado de maneira organizada, e fundamentando-se no referencial teórico adotado. Partindo da introdução, aqui discutida como capítulo 1, apresentou-se o capítulo 2 como a revisão de literatura acerca dos temas de planejamento e gestão urbano-territoriais e do espaço urbano e sua produção no contexto da cidade capitalista. O terceiro capítulo, por sua vez, apresenta uma caracterização tanto do município de Caratinga, quanto da Região Metropolitana do Vale do Aço, apresentando aspectos geográficos, históricos, demográficos, dentre outros. No capítulo 4 encontram-se os principais resultados e discussões do estudo de caso apresentado ao fim da pesquisa, com dados e análises pertinentes sobre o bairro Porto Seguro. O quinto capítulo reúne as considerações finais, sintetizando as conclusões do estudo e sugerindo desdobramentos futuros. Por fim, as referências bibliográficas, os apêndices complementam a dissertação, assegurando a fundamentação teórica e metodológica da pesquisa.

2. PLANEJAMENTO E GESTÃO URBANO-TERRITORIAIS NO CONTEXTO DO SÉCULO XXI: DINÂMICAS, FENÔMENOS E PROCESSOS

Este capítulo aborda reflexões acerca dos conceitos de planejamento urbano e gestão urbana, no âmbito físico-territorial, a produção do espaço urbano e seus agentes, e as dinâmicas, fenômenos e processos socioespaciais emergentes na cidade capitalista. Tais reflexões são feitas a partir de leituras bibliográficas de diferentes autores que discorrem sobre os temas em livros, artigos científicos de periódicos, dissertações e teses. Toda esta discussão teórica é de fundamental para a construção deste trabalho, que apresentará caracterizações e análises pertinentes a uma localidade em constante transformação.

Ainda, optou-se pela divisão deste capítulo em duas seções, abarcando desde as questões relativas ao planejamento e gestão urbano-territoriais, a produção do espaço urbano e seus agentes, e os fenômenos socioespaciais que se constituem no contexto estabelecido pelos primeiros. Desta forma pretende-se estabelecer uma linha de raciocínio que parta da escala maior deste trabalho, o contexto municipal, passando pelas particularidades do bairro até o encontro com as demandas regionais que impactam a produção daquele espaço.

2.1. Reflexões sobre planejamento e gestão urbano-territoriais

Ao se estudar a cidade, sua rede e suas conexões, é preciso considerar amplos fatores que influenciam seu desenvolvimento. É fundamental entender as dinâmicas de produção e reprodução do espaço, bem como as transformações que ocorrem ao longo do processo de urbanização. Isso implica em analisar os atores que participam da construção do espaço, as condições que moldam sua forma, os desafios em pensar e gerenciar suas especificidades e, principalmente, sobre qual espaço está sendo discutido (Lopes Júnior; Santos, 2010).

2.1.1. Afinal, o que é o espaço urbano?

A ideia de espaço urbano é, muitas vezes associada a ruas, edifícios e ao conjunto tradicional de elementos que compõe uma cidade. De fato, ao aprofundar o termo “espaço” na obra de Milton Santos (2021, p. 78), este é definido como “um

conjunto de objetos e relações”. Nesse sentido, os objetos, sejam naturais ou artificiais, desempenham um papel central ao intermediar e concretizar as “ações do homem”, configurando o espaço como um produto da ação humana (Santos, 2021).

Entretanto, ainda de acordo com Santos (2021), enquanto de um lado o termo “espaço” é associado à reunião das marcas históricas deixadas pela relação do homem com a natureza, a configuração territorial e a sociedade, o “espaço urbano”, por sua vez, assume uma condição de produto, ao trazer em si a concentração de ações passadas, e condicionante, ao assumir a transformação de ações presentes no contexto espacial (Pereira, 2019; Santos, 2021).

Para além disso, o espaço urbano deve ser observado também como uma construção social e histórica, para além de sua dimensão física, resultante da interação entre agentes, usos e dinâmicas que moldam a cidade ao longo do tempo. De tal forma, como conceito básico dos estudos que envolvem as cidades, o espaço urbano pode ser compreendido como produto social, moldado pela sociedade. Ele é, ao mesmo tempo, produto e condicionante, processo e resultado; a mesma sociedade que forma o espaço, não se desvincula dele (Santos, 2021).

De modo geral, o espaço urbano é o resultado de um conjunto de ações e reações reunidas pelo tempo, carregando elementos de uma história ainda em construção. Para Corrêa (2003, p. 07),

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 futuro 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.

Sendo assim, o espaço urbano é fruto da articulação entre os diversos usos da terra, formando uma organização espacial da cidade que evidencia características específicas de cada área urbana e seu zoneamento. Corrêa (2003) afirma que o espaço urbano é, ainda, “fragmentado e articulado”, uma manifestação direta de processos sociais. Nesse cenário, o espaço da cidade capitalista assume também o

papel de ser reflexo da sociedade, se adaptando às necessidades da população que a ele está imposta, e projetando, simultaneamente, suas particularidades sobre essa sociedade (Corrêa, 2003).

Além disso, o espaço urbano, por sua fragmentação e articulação, torna-se tanto reflexo quanto condicionante social, podendo ser descrito como “um conjunto de símbolos e um campo de luta” (Corrêa, 2003, p. 09). Este é um fator que reforça o embate pelo espaço nas cidades, tão intrínseco nas questões vividas na atualidade, e que assume consequências que impactam a forma urbana e o cotidiano dos cidadãos que vivem e consomem o espaço da urbe. E mesmo que haja transformações em suas formas e funções sociais, o espaço da cidade se mantém, com todos os conflitos, como “o cenário e o objeto das lutas sociais” (Corrêa, 2003).

Nos dias atuais, o espaço urbano revela-se ainda mais intrincado, baseado em novas demandas e questões que se refletem em fenômenos como expansão urbana desordenada e informalidade, fragmentação socioespacial, além de déficit de infraestrutura e serviços públicos. A mundialização do capital tende a impor regras, que influenciam diretamente a construção da cidade, introduzindo noções atualizadas sobre o espaço e acirrando ainda mais as relações de poder. Diante disso, o espaço urbano toma novas características, particularidades que permitem a sua reprodução, seguindo a agenda de um modelo neoliberal, fortificado pela a transição do capital industrial para o capital financeiro, a chamada “virada espacial”¹⁶. Neste sentido, o espaço assume o papel de produtor ao mesmo tempo que se configura como produto, tornando-se “um momento do processo produtivo” (Carlos, 2015, p. 05), e adquirindo o status de mercadoria. Como destaca Harvey (2014, p. 70), o espaço passa a ser visto como “uma forma fictícia de capital”.

A morfologia das cidades contemporâneas é diretamente configurada pela reprodução do espaço frente à demanda capitalista. Novas ocupações suscitam a ascensão de novos fenômenos, que podem apresentar-se em conjunto, na maior parte das vezes, ou isolados. As camadas que compõem o espaço da urbe tendem a ser mais complexas dentro de territórios municipais cada vez mais dissociados. A

¹⁶ O termo “virada espacial”, segundo Carlos (2015), diz respeito ao momento que a terra passa a ser tratada como mercadoria, a partir da transição do capital industrial para o capital financeiro. Com isso, o espaço urbano deixa de ser apenas um pano de fundo ou dado natural para se tornar uma dimensão ativa e fundamental na produção e reprodução das relações sociais. Fonte: CARLOS, A.F. A virada espacial. In: *Mercator*, Fortaleza, v. 14, n. 4, Número Especial, p.7-16, dez. 2015.

mudança que acarretou nessa nova dinâmica influencia diretamente a cidade e sua reprodução, e suscita um novo modelo, baseado principalmente na competitividade urbana, como salientado por Vainer (2013, p. 76):

Se durante longo período o debate acerca da questão urbana remetia, entre outros, a temas como crescimento desordenado, reprodução da força de trabalho, equipamentos de consumo coletivo, movimentos sociais urbanos, racionalização do uso do solo, a nova questão urbana teria, agora, como nexos central a problemática da competitividade urbana.

Em suma, dadas as complexidades de sua produção no contexto histórico e social vividos, é fato que o espaço urbano se torna cada vez mais um ponto importante de discussão. Como um produto social vivo, o espaço urbano é dinâmico, resultado das interações variadas de múltiplos agentes ao longo do tempo. Esse espaço, enquanto fragmentado e articulado, reflexo e condicionante social, conecta partes distintas em uma teia de relações sociais e econômicas, ainda que desiguais e conflitantes, refletindo as dinâmicas capitalistas de acumulação e os conflitos de classe que emergem nessas relações (Carlos, 2015; Corrêa, 2003). Além de sua funcionalidade, o espaço urbano carrega uma dimensão simbólica, onde monumentos, ruas e outros elementos assumem significados variados, construídos pelas opiniões e valores de diferentes grupos sociais. Assim, ele se configura como um campo de lutas, permeado por contradições que simultaneamente o fragmentam e articulam, mantendo-o em constante transformação (Corrêa, 2001, 2003).

Dada tamanha complexidade, compreender e atuar sobre o espaço urbano em suas dimensões físicas, simbólicas e sociais exige ferramentas que lidem com seus múltiplos significados e dinâmicas. É nesse contexto que planejamento e gestão urbanos surgem como instrumentos indispensáveis para enfrentar os desafios impostos pelas desigualdades e pelos processos de transformação contínua (Maricato, 2021).

2.1.2. Planejamento e gestão urbano-territoriais: definições e inter-relações

Com o século XXI, em meio ao fortalecimento do sistema capitalista, moldado pelo neoliberalismo e intensificado pela globalização, fica cada vez mais evidente a posição da cidade enquanto protagonista das dinâmicas sociais e econômicas.

Todavia, as crises desencadeadas por esse modelo evidenciam a instabilidade e a complexidade crescente do espaço urbano. As cidades, diante de uma intensa urbanização e adensamento, se veem pressionadas a um modelo excludente, que cria barreiras e espaços fragmentados, o que acentua as divisões existentes na sociedade. No Brasil essa tendência não é diferente: o que se tem desenhado em meio a esse contexto são cidades cada vez mais desiguais, contrapondo, por vezes, a modernidade de grandes centros, com a precariedade das periferias. Segundo Villaça (2003, p. 29), o quadro prático é desanimador:

A cidade brasileira é hoje o país. O Brasil está estampado nas suas cidades. Sendo o país, elas são a síntese das potencialidades, dos avanços e também dos problemas do país. Vamos falar dos problemas. Nossas cidades são hoje o *locus* da injustiça social e da exclusão brasileiras. Nelas estão a marginalidade, a violência, a baixa escolaridade, o precário atendimento à saúde, as más condições de habitação e transporte e o meio ambiente degradado. Essa é a nova face da urbanização brasileira.

Se por um lado, a crise exposta pela urbanização acelerada em face ao neoliberalismo se agrava cada vez mais, por outro, novos olhares surgem e ajudam a buscar soluções que possam mitigar problemas no cenário urbano. É fato a imprescindibilidade de se compreender todos os aspectos que circundam o espaço das cidades, suas relações sociais, simbólicas e materiais, e buscar estratégias que ajudem a organizar sua estrutura. Dessa maneira é que o planejamento e gestão urbanos, aqui entendidos como instrumentos de intervenção também de dimensões físico-territoriais no âmbito municipal, despontam como alternativas viáveis para enfrentar a crise urbana contemporânea (Maricato, 2015).

O conceito de planejamento e gestão urbano-territoriais, por vezes, pode ser confundido e tratado de forma dissociada, sem qualquer comunicação. Contudo, falar de planejamento urbano também é falar de gestão urbana, uma vez que o primeiro é parte fundamental na consolidação do segundo. Como uma rede que se conecta, planejamento e gestão urbanos são conceitos interligados, apesar das claras distinções, tanto em termos de temporalidade quanto de objetivos. Enquanto o planejamento é projetado para o futuro, atuando de forma prospectiva na busca por antecipar problemas e oportunidades, a gestão opera no presente, como uma

resposta às necessidades imediatas, lidando com condições e desafios reais (Souza, 2020).

Como instrumentos de organização do espaço urbano, planejamento e gestão são peças-chave na formulação de estratégias que promovem justiça social e melhoria da qualidade de vida. Longe de serem concorrentes, planejamento e gestão trabalham para auxiliar na organização e mitigação de problemas da urbe, sendo a gestão a efetivação parcial das condições que o planejamento buscou construir. Sobre esse ponto, Souza (2020, p. 46) afirma:

Planejamento e gestão não são termos intercambiáveis, por possuírem referenciais temporais distintos e, por tabela, por se referirem a diferentes tipos de atividades. [...] O planejamento é a preparação para a gestão futura, buscando-se evitar ou minimizar problemas e ampliar margens de manobra; e a gestão é a efetivação, ao menos em parte (pois o imprevisível e o indeterminado estão sempre presentes, o que torna a capacidade de improvisação e a flexibilidade sempre imprescindíveis), das condições que o planejamento feito no passado ajudou a construir. Longe de serem concorrentes ou intercambiáveis, planejamento e gestão são distintos e complementares.

Em se tratando especificamente de planejamento urbano-territorial, este caracteriza-se, em sua essência, por requerer uma abordagem que foge das visões mais simplistas e tecnocráticas, exigindo um olhar mais abrangente, flexível e adaptativo. O processo histórico que permeia uma sociedade e o seu local de vivência, a urbe, carrega em si uma interação entre o previsível e o não-previsível, o que suscita uma ação que busque a relação entre realidade e possibilidade. É isso o que Souza (2020, p. 51) enfatiza ao trazer que o desafio real é “planejar de modo não racionalista e flexível”, afinal, todas as condicionantes que confluem a complexidade do espaço urbano podem ser surpreendidas pelo inesperado da história.

Essa abordagem reconhece todo o contexto dos processos urbanos, suas nuances e imprevisibilidades. O planejamento é, então, indispensável e arriscado, e deve ser pensado como um exercício dinâmico capaz de unir os fatos que estão sempre em mudança. Para além disso, o planejamento deve englobar não apenas o urbanismo e o desenho urbano, como ressaltado por Souza (2020), mas também considerar o contexto social, econômico e histórico da sociedade. Por isso, ainda, a dimensão urbana deve ser analisada junto com a dimensão físico-territorial do espaço,

concatenando noções sociais às técnicas espaciais já conhecidas e debatidas (Lemos; Magalhães Junior; Wstane, 2019; Souza, 2020).

Se o planejamento urbano-territorial trabalha visando os projetos futuros, a gestão urbano-territorial, por sua vez, tem o papel de mediar o presente, articulando ações voltadas para as demandas imediatas. Enquanto instrumento capaz de administrar a cidade em meio aos conflitos de interesses e às desigualdades estruturais, a gestão representa o ponto de equilíbrio entre as necessidades emergentes e as diretrizes previamente estabelecidas. Dessa forma confirma-se a reflexão de Souza (2020) sobre a complementariedade dos dois termos, onde o planejamento busca antever as ações futuras que a gestão deverá desenvolver.

A gestão, no entanto, deve ir além da simples execução de planos preexistentes. É necessário que os gestores, aqueles que estão trabalhando diretamente com as demandas, demonstrem capacidade de improvisação e flexibilidade, pois os elementos do imprevisível e do indeterminado são elementos permanentes no contexto urbano. É uma característica importante em um ambiente urbano permeado de crises, desigualdades e mudanças incessantes. Dessa forma, a gestão urbana-territorial, ao atuar como elo entre as possibilidades projetadas pelo planejamento e as realidades cotidianas, reafirma sua posição como um componente essencial das estratégias de desenvolvimento urbano e socioespacial¹⁷ (Franzini, 2024; Souza, 2005, 2020).

Souza (2020, p. 73) ainda traz um debate sobre a relação do desenvolvimento urbano com a reflexão sobre planejamento e gestão, duas estratégias que vão além da teoria puramente acadêmica, mas que entram para o escopo das soluções de demandas e problemas urbanos:

No entanto, se a finalidade última do planejamento e da gestão é a superação de problemas, especialmente fatores de injustiça social, e a melhoria da

¹⁷ Para Souza (2005, 2020), o termo desenvolvimento urbano pode ser entendido como um processo associado à expansão física, econômica e funcional das cidades, ligado ao crescimento demográfico e à transformação da infraestrutura e dos serviços urbanos. Entretanto, esse desenvolvimento nem sempre significa uma melhoria equitativa para todos os cidadãos, pois tende a estar marcado por contradições, como exclusão social, especulação imobiliária e desigualdades socioespaciais. O termo desenvolvimento socioespacial, por sua vez, foca nas relações entre o espaço urbano e os processos sociais que o produzem, transcendendo a dimensão física do desenvolvimento urbano. O desenvolvimento socioespacial reflete as dinâmicas de poder, exclusão e apropriação do espaço, muitas vezes aprofundando as desigualdades (Souza, 2005, 2020).

qualidade de vida, ambos deveriam ser vistos como pertencendo ao amplo domínio das estratégias de desenvolvimento, ao lado de estratégias de desenvolvimento regional, nacional etc. Planejamento e gestão urbanos, vistos por essa ótica de ciência social, nada mais são que estratégias de desenvolvimento urbano, alimentadas por pesquisa social básica, tanto teórica quanto empírica (ou seja, diagnósticos).

Ambas estratégias, planejamento e gestão devem partir para um pensamento “além da problemática”, buscando superar as “fronteiras artificiais”, moldadas por fenômenos socioespaciais na malha urbana, para alcançar um “aprendizado mútuo” que se debruça também sob as soluções (Souza, 2020, p. 100).

Além disso, em uma sociedade marcada por desigualdades — como aquelas expressas no acesso desigual à moradia, à infraestrutura urbana e à centralidade dos serviços — planejamento e gestão urbanos-territoriais, não podem ser vistos sob a ótica de neutralidade. Sobre isso Souza (2020, p. 83), afirma que “propostas específicas e experiências concretas de planejamento e gestão urbanos jamais serão ‘neutros’”, uma vez que a própria sociedade é tomada pelo contraste entre as forças hegemônicas e as necessidades coletivas. Por isso as intervenções advindas do planejamento e da gestão no espaço urbano devem ser “entendidos à luz de uma teia de relações em que a existência de conflitos de interesse [...] é um ingrediente sempre presente” (Souza, 2020, p. 83), o que leva ao debate social em cima de ambos os termos.

Planejamento e gestão urbano-territorial, embora distintos em temporalidade e funções, são indissociáveis e trabalham juntos no enfrentamento dos complexos desafios urbanos contemporâneos. Como estratégias de desenvolvimento urbano, o planejamento e a gestão do espaço urbano não são monopólio do Estado. Na reflexão de Souza (2020, p. 86), ambos devem ser compreendidos como práticas sociais aplicadas, que demandam interdisciplinaridade e o diálogo contínuo entre diferentes saberes, a fim de responder às múltiplas dimensões da crise urbana. Sendo assim, é sumariamente importante que outras organizações da sociedade civil, como ONGs e cooperativas, participem efetivamente das discussões e implementação de suas ações (Souza, 2020).

Em suma, planejamento e gestão são processos distintos, porém complementares, que materializam as dimensões política, social e técnica do desenvolvimento urbano: enquanto o planejamento busca antecipar a evolução dos

fenômenos urbanos, estabelecendo intenções, metas e diretrizes, a gestão atua na administração das demandas imediatas, operando com os recursos disponíveis. Ambos estão intrinsecamente relacionados ao espaço urbano, em suas múltiplas formas, significados e contradições. Entender que o objetivo maior do planejamento e da gestão urbanos é, nas palavras de Souza (2020, p. 75), garantir a “melhoria da qualidade de vida e o aumento da justiça social”, pode guiar as discussões e ações que reverberem nas múltiplas camadas da sociedade, respondendo até mesmo aos aspectos mais intrincados da crise urbana.

2.1.3. As escalas do planejamento

Quando se aborda o planejamento, deve-se levar em conta que esse pode assumir diferentes configurações a depender do nível escalar de sua atuação. É comum trabalhar com quatro referenciais espaço-escalares nas proposições de intervenção no espaço urbano, são elas: local, regional, nacional e internacional. Todavia, é rasa a tentativa de se encaixar nesses termos toda complexidade que envolve planejar para os diferentes níveis e, por isso, deve-se levar em conta a discussão sobre as escalas dentro do planejamento em si. Sobre isso Souza (2020, p. 105) destaca:

Na realidade, as escalas não são [...] nem imutáveis, nem “naturais”, sendo, isso sim, produtos de mudanças tecnológicas, modos de organização humana e da luta política. Isso significa que não apenas a natureza da interação entre as escalas, mas o peso de cada uma delas e mesmo a abrangência física de algo como “escala local ou escala nacional” não está fixado de uma vez por todas, sendo, pelo contrário, parte do processo de criação histórica.

De fato, as escalas do planejamento não são entidades fixas, enrijecidas no espaço-tempo, mas sim construções do processo histórico, moldadas pelas transformações tecnológicas, modos de organização social e disputas políticas. Por apresentarem flexibilidade e variabilidade, as escalas permitem ações em diferentes contextos, adaptando-se às demandas sociais e territoriais. O Quadro 4, adaptado de Souza (2020), ilustra as principais características e interações entre os diferentes níveis de planejamento.

Quadro 4 - As escalas do planejamento

Escala Geográfica	Descrição principal	Relevância para o planejamento urbano	Plano/atividade de planejamento ou gestão
Internacional - global	Abrange o mundo inteiro através de fenômenos de ordem econômica no sistema capitalista, ou de entidade virtualmente mundial (como a ONU).	Orienta diretrizes globais para as políticas urbanas, como as conferências da ONU.	Planejamento econômico realizado por grandes empresas transnacionais e entidade supranacionais.
Internacional - grupo de países	Agregado de países que podem corresponder a um bloco político (como a OTAN), econômico (como o MERCOSUL) ou político e econômico (como a União Europeia).	Importante para entender certas semelhanças entre a urbanização dos países.	Não é, via de regra, uma escala muito importante para o planejamento.
Nacional	Abrange o território de um Estado soberano, moldando influências culturais, políticas e econômicas.	Impacta diretamente a vida local por meio de políticas nacionais (tributação, segurança, etc.).	O Brasil, dadas as suas particularidades físico-territoriais e à pouca "cultura do planejamento", não atinge essa escala de planejamento.
Regional	Espaço vivido que compreende características econômicas, culturais e simbólicas entre o nível local e nacional.	Influencia a rede urbana e as condições de políticas públicas locais.	Planos de desenvolvimento regional realizados por agências de desenvolvimento.
Local	Refere-se a espaços vividos diretamente no cotidiano, permitindo uma interação intensa e formação de identidades.	Proximidade com o poder estatal local; favorece a participação política direta.	Planos diretores de municípios, planos de desenvolvimento integrados de áreas com mais de um município, etc.
Macrolocal	Corresponde às metrópoles e regiões metropolitanas; integra múltiplos municípios com fluxos intensos.	Fundamental para a gestão integrada de serviços e planejamento metropolitano.	Planos de desenvolvimento e macrozoneamento de regiões metropolitanas.
Mesolocal	Nível da cidade ou município; difícil vivência direta do espaço urbano como um todo, porém, relevante para mobilizações.	Importante para a gestão municipal e planejamento de políticas públicas locais.	Planos diretores municipais; planos específicos (mobilidade urbana, etc.) referentes a uma única cidade.

Microlocal	Abrange recortes como quarteirão, bairro ¹⁸ , sub-bairro e setores geográficos ¹⁹ .	Essencial para a gestão participativa e implementação de políticas habitacionais.	Projetos de Estruturação Urbana (PEUs), que detalham os pontos do plano diretor para cada bairro/setor geográfico.
------------	---	---	--

Fonte: elaborado pelo autor (2024) com base em Souza (2020).

Dessa forma, o que se entende por local, municipal, regional, nacional e internacional não pode ser tomado como regra, pois é uma variável em constante redefinição. Essas dimensões são parte integrante da construção histórica e do planejamento, e compreendê-las é imprescindível para adotar estratégias que respondam às realidades específicas de localidades e regiões (Souza, 2020). Tal perspectiva é evidente, por exemplo, no Brasil, onde o planejamento em diferentes escalas permite integrar iniciativas municipais, e até mesmo regionais, às diretrizes estaduais e federais, promovendo maior coesão territorial e eficiência administrativa.

Além disso, embora muito negligenciada nos estudos de planejamento e gestão urbano-territoriais, a escala do distrito municipal é fundamental para o entendimento das relações intermediárias entre os níveis microlocal e mesolocal. Segundo Meirelles (2008, p. 76), “a divisão em distritos e subdistritos é de natureza meramente administrativa”, o que torna os distritos, portanto, subdivisões criadas para descentralizar os serviços públicos.

Para a Constituição Federal de 1988 – CF-88 (Brasil, 1988), os municípios têm autonomia para criar, organizar ou extinguir distritos, desde que respeitada a legislação estadual. Entretanto, os distritos não possuem autonomia política, jurídica ou financeira, permanecendo dependentes do município-sede para atender às demandas da comunidade.

¹⁸ Como base conceitual utiliza-se a pesquisa socioespacial de Marcelo Lopes de Souza (1989). Para o autor, o bairro é mais do que uma simples unidade geográfica; ele é entendido como um espaço de “subjetividades compartilhadas”, composto por três dimensões inter-relacionadas: o composicional (o espaço físico), o interacional (relações sociais entre indivíduos e grupos) e o simbólico (a imagem ou identidade coletiva do bairro).

¹⁹ Ainda segundo Souza (1989), o setor geográfico pode abranger múltiplos bairros e incluir dimensões maiores, com uma “personalidade” própria.

É neste ponto que se destaca o nível escalar distrital: apesar de não possuírem autonomia institucional, os distritos assumem um papel estratégico como elo intermediário entre o poder público municipal e as localidades mais afastadas do núcleo urbano. Seu posicionamento geográfico e social os coloca em condição privilegiada para facilitar a interlocução entre gestores e comunidades locais, viabilizando uma escuta mais próxima das necessidades cotidianas da população e promovendo maior eficiência no encaminhamento das demandas. Isso é especialmente relevante em contextos de baixa capilaridade do poder público e de carência de políticas públicas nas margens dos municípios. A questão da descentralização é o ponto chave na manutenção dessas subdivisões municipais, mesmo que não apresentem autonomia política, jurídica ou financeira (Meirelles, 2008).

Ademais, em se tratando de seus aspectos físico-territoriais, de acordo com Coura e Stephan (2022, p. 435),

Nos distritos, percebe-se uma concentração de casas em determinado espaço, porém, em sua grande maioria, casas térreas, unifamiliares, em centro de lotes, preservando uma parte do lote não construída. A preservação de um quintal é importante para as criações de animais e o cultivo de hortaliças e de pomar. Embora haja pouca verticalização na área de concentração das construções, a pavimentação das vias, a constituição de espaços públicos, as formas de parcelamento imprimem um aspecto urbano nas vilas. [...] O distrito é, portanto, um pedaço do município constituído por uma parcela de área rural e por algumas aglomerações, com ou sem perímetro urbano.

Com características marcadamente distintas da sede urbana, os distritos carregam em si a proximidade da dicotomia campo-cidade, onde a configuração urbana existe, porém, sem deixar de lado a proximidade e dependência das atividades rurais. Da mesma forma, a concentração de habitações unifamiliares, a presença de quintais produtivos e a relativa falta de verticalização, características frequentemente observadas em distritos, podem servir de base para o desenvolvimento de iniciativas que aliem questão urbana e rural, reforçando ainda mais o vínculo entre planejamento local e qualidade de vida (Coura e Stephan, 2022).

Apesar de suas limitações administrativas, os distritos oferecem potencial significativo para o planejamento urbano-territorial, sobretudo em contextos de

desigualdade geográfica e demográfica. De modo geral, como destaca Coura e Stephan (2022), os distritos são estruturados para melhorar a gestão local, mas continuam vinculados ao município em aspectos econômicos e culturais. Com isso, os distritos ainda apresentam determinado grau de dependência socioeconômica com a sede urbana, variando também segundo sua distância geográfica com a mesma (Coura e Stephan, 2022). Assim, os distritos representam uma escala privilegiada para implementar estratégias que conciliem o planejamento urbano-territorial com as demandas locais, contribuindo para uma gestão mais inclusiva e eficiente no âmbito municipal.

2.2. A produção do espaço urbano

A produção do espaço urbano é um processo dinâmico que reflete as interações entre diferentes agentes, interesses econômicos, políticos e sociais, materializados em formas espaciais que respondem e influenciam os fenômenos urbanos. Aliás, quando se pensa no espaço urbano, reflexo e condicionante das relações sociais, percebe-se que a sua produção é ainda mais complexa, abrangendo camadas diversas da sociedade que o reproduz (Corrêa, 2003). Analisar o espaço urbano e sua produção exige, por um lado, uma reflexão sobre os agentes produtores do espaço e, por outro, uma reflexão sobre os processos e dinâmicas socioespaciais que emergem dessa produção.

Como discutido anteriormente, o espaço urbano constitui-se como um reflexo direto das dinâmicas sociais e econômicas que estruturam a sociedade contemporânea. Voltando à ideia de Corrêa (2003), as formas espaciais que compõem o espaço surgem como materializações de funções sociais, como produção, prestação de serviços e atividades simbólicas, sendo moldadas pelos processos históricos e estruturais que movimentam a sociedade. Dessa maneira, o espaço urbano não é somente o cenário, mas uma dimensão ativa que interage com a totalidade da reprodução social (Corrêa, 2003)

Reafirmando essa perspectiva, no artigo “Sobre agentes sociais, escala e produção do espaço: um texto para discussão”, Corrêa (2023, p. 43) discorre:

A produção do espaço, seja o da rede urbana, seja o intraurbano, não é o resultado da "mão invisível do mercado", nem de um Estado hegeliano, visto

como entidade supraorgânica, ou de um capital abstrato que emerge de fora das relações sociais. É consequência da ação de agentes sociais concretos, históricos, dotados de interesses, estratégias e práticas espaciais próprias, portadores de contradições e geradores de conflitos entre eles mesmos e com outros segmentos da sociedade.

Ao destrinchar a proposta abordada por Corrêa (2023), reafirma-se que a produção do espaço urbano é, de fato, profundamente marcada pelas contradições sociais que estruturam a sociedade. Sua função e permanência nas relações urbanas, vinculadas ao sistema capitalista e neoliberal, reverberam em diferentes condições na configuração espacial das cidades — desde situações precárias de infraestrutura, habitação, emprego e segurança urbana em determinadas áreas, até a especulação imobiliária e a supervalorização de outras.

À vista disto, conforme Maricato (2013), o espaço urbano não apenas reflete desigualdades, mas também as reproduz, em um contexto onde agentes sociais concretos, com interesses e estratégias diversas, disputam seu uso e apropriação (Corrêa, 2023; Maricato, 2021). Em resumo, esse é um processo que reforça as dinâmicas desiguais e segregadoras do sistema capitalista, evidenciando o papel central do espaço na reprodução das relações sociais contemporâneas (Carlos, 2015).

2.2.1. Uma discussão necessária: quem produz o espaço urbano?

A produção do espaço urbano não é um ato isolado, mas sim um processo coletivo no qual diversos agentes, como o Estado, o mercado, e os indivíduos, por exemplo, desempenham papéis interdependentes e, muitas vezes, conflitantes. Essa configuração, ao mesclar as relações espaciais, através de fluxos e atividades diversas, seja em menor ou maior grau, trazem à tona o profundo vínculo entre o espaço urbano e a sociedade (Corrêa, 2003). Apesar dos agentes que participam desse vínculo, Corrêa (2023, p. 43-44) destaca:

Os agentes sociais da produção do espaço estão inseridos na temporalidade e espacialidade de cada formação socioespacial capitalista. Refletem, assim, necessidades e possibilidades sociais, criadas por processos e mecanismos que muitos deles criaram. E são os agentes que materializam os processos sociais na forma de um ambiente construído, seja a rede urbana, seja o

espaço intraurbano. Afirma-se que processos sociais e agentes sociais são inseparáveis, elementos fundamentais da sociedade e de seu movimento.

Com isso, pode-se afirmar que os agentes sociais que produzem o espaço se adequam a cada realidade socioespacial que estão inseridos, a depender do processo histórico que estão submetidos. A produção do espaço, portanto, é indissociável dos processos sociais e dos próprios agentes que os realizam (Corrêa, 2023).

Além disso, os agentes sociais que produzem o espaço urbano podem ser categorizados através de diversos olhares. Na visão de Vasconcelos (2023), estes agentes podem ser desde indivíduos e famílias até instituições públicas ou privadas, sejam elas legais ou informais. Segundo o autor, cada agente carrega interesses, estratégias e práticas que refletem as dinâmicas sociais, econômicas e políticas de cada período histórico (Vasconcelos, 2023).

Imprescindíveis nos estudos urbanos, os agentes podem se materializar de acordo com a posição social presente. Sobre isso, Vasconcelos (2023, p. 91-92) contextualiza as dimensões e possibilidades que cada agente pode assumir. O autor ressalta que agentes privados, como empresas imobiliárias, e agentes públicos, como órgãos governamentais, frequentemente operam de forma complementar ou contraditória. Ao mesmo tempo, segundo o mesmo autor, práticas formais e informais coexistem, como na atuação de ocupações urbanas e mercados ilegais, refletindo as contradições da produção do espaço urbano (Vasconcelos, 2023). A interação entre agentes sociais, sejam hegemônicos ou periféricos, portanto, é marcada por conflitos e convergências que moldam o espaço urbano (Corrêa, 2023; Vasconcelos, 2023).

Traçando uma linha de pensamento sobre os agentes produtores do espaço, ainda no contexto do conceito de espaço urbano, Corrêa (2003, p. 12) destacou a categorização dos agentes a partir da visão de cinco categorias, por vezes distintas, por vezes mescladas; são elas:

a) os proprietários dos meios de produção: normalmente grandes consumidores do espaço, são aqueles vinculados às grandes indústrias e empresas comerciais. Pela dimensão de suas atividades, necessitam de terrenos amplos e baratos, que atendam às demandas locais. Tendem a agir de forma conflituosa com outros agentes, a citar os proprietários fundiários, devido à disponibilidade de terras no mercado, e o Estado, com vias da implantação de infraestrutura para atender os seus interesses.

b) os proprietários fundiários: com potencial interesse na expansão das cidades, esses agentes atuam no sentido de obterem maior renda fundiária, focando no valor de troca da terra. Em busca de atender a objetivos próprios, podem atuar pressionando o Estado, especialmente no nível municipal, interferindo nas legislações urbanísticas.

c) os promotores imobiliários: são aqueles que realizam, parcial ou totalmente, as operações de incorporação, financiamento, construção e comercialização do capital-mercadoria em capital-dinheiro acrescido de lucro. Podem se apresentar de diferentes formas, desde o proprietário-construtor do terreno, passando pelas empresas e incorporadoras atuantes na construção, até mesmo os bancos e o próprio Estado.

d) o Estado: com uma atuação complexa e variável, este agente pode se manifestar, simultaneamente, tanto como um grande industrial, consumidor, proprietário e promotor do espaço, quanto como agente de regulamentação do parcelamento e uso do solo. Essa é uma fonte das principais contradições desse agente pois, segundo Corrêa (2003, p. 24), a depender de sua posição, ajuda no fomento das desigualdades e segregação socioespacial e torna-se, assim, alvo constantes dos denominados “movimentos sociais urbanos”.

e) os grupos sociais excluídos: pelas discrepâncias da realidade capitalista, esses últimos são aqueles que não possuem renda suficiente para acessar necessidades básicas, dentre elas habitação, saúde, educação. O que sobra na realidade das cidades contemporâneas a esse grupo as áreas restantes, conformando assim as denominadas favelas²⁰ e cortiços.

²⁰ Utiliza-se aqui duas definições para o termo “favela”. Segundo o autor Marcelo Lopes de Souza, em sua obra “ABC do desenvolvimento urbano” (2005), as favelas podem apresentar diversas características, porém a que mais se destaca é a questão da ilegalidade. Esses locais, normalmente marcados por um nível de pobreza variável de acordo com a realidade local, se conformam a partir da ocupação de áreas públicas ou privadas, na maior parte das vezes ociosa, por terceiros. Outra característica marcante é a questão da infraestrutura, que pode se apresentar de forma precária ou inexistente. Independente dessas características, sempre irão existir estereótipos e preconceitos com a população que reside nessas localidades. Ademais, como segunda definição, o IBGE (2024) traz os termos “favela” ou “comunidades urbanas”, que se referem a áreas urbanas caracterizadas por moradias precárias, com infraestrutura e serviços públicos insuficientes ou inadequados, onde predominam as construções informais e ocupações irregulares.

2.2.2. Processos, dinâmicas e fenômenos socioespaciais ligados à produção do espaço urbano

A produção do espaço urbano é acompanhada por processos socioespaciais complexos, que expressam as dinâmicas de poder, exclusão e transformação que moldam as cidades contemporâneas. É a atuação dos agentes, sobretudo, que corroboram com as transformações do espaço urbano, através de processos sociais e formas espaciais. Dessa forma, tais elementos contribuem para a configuração espacial que cada localidade pode assumir (Corrêa, 2003).

Segundo Vasconcelos (2022, p. 18), os processos e formas socioespaciais estão intrinsecamente ao contexto histórico. A partir de “mudanças na economia (‘pós-fordismo’), redução do papel do Estado [e] migrações nacionais e internacionais”, as cidades se reestruturam, alinhada aos limites hegemônicos impostos pela globalização. Ademais, o fortalecimento de movimentos sociais é acompanhado pela perpetuação de desigualdades existentes e pela criação de novas, enquanto os conflitos raciais, religiosos e políticos seguem evidentes nesse cenário (Vasconcelos, 2022).

Nesse sentido, é fundamental entender como os processos podem se manifestar no espaço. Corrêa (2003) traz um detalhamento de como isso pode acontecer na prática, ao definir os processos e as formas espaciais como: (a) centralização e a área central; (b) descentralização e os núcleos secundários; (c) coesão e as áreas especializadas; (d) segregação e as áreas sociais; (e) dinâmica espacial da segregação; (f) inércia e as áreas cristalizadas. É importante frisar que esses processos, considerando o que o autor cita, podem ocorrer simultaneamente na mesma cidade, na mesma área, não sendo, portanto “excluídos entre si” (Corrêa, 2003, p. 37).

Por conseguinte, pode-se afirmar que os processos espaciais e suas formas são interdependentes, estruturando o espaço urbano de maneiras específicas. Toma-se como exemplo a centralização, considerada a causa das áreas centrais, onde serviços e infraestrutura estão concentrados. No caminho contrário, a descentralização impulsiona a formação de núcleos secundários, frequentemente articulados por meio de redes de transporte. Essa interação entre centralização e descentralização é evidente em grandes cidades brasileiras, exemplo prático onde as áreas centrais sofrem com o esvaziamento populacional, enquanto periferias crescem

rapidamente, sem infraestrutura adequada. Esse fenômeno reflete dinâmicas de segregação e inércia, que consolidam desigualdades históricas e ampliam a fragmentação socioespacial (Corrêa, 2003).

E é justamente a segregação socioespacial um dos processos mais presentes na contemporaneidade, resultado da interação entre políticas públicas, estratégias de mercado e desigualdades sociais. Esse processo, historicamente atuante na cidade capitalista, consolida hierarquias espaciais e restringe o acesso equitativo aos recursos urbanos, agravando as disparidades entre diferentes grupos sociais (Silva; Sposito, 2017). Dessa forma, portanto, a segregação socioespacial se manifesta em áreas sociais marcadas por desigualdades, enquanto a inércia resulta em áreas cristalizadas, muitas vezes resistentes às mudanças impostas por dinâmicas contemporâneas (Corrêa, 2003).

Com o objetivo de trazer profundidade à discussão, Vasconcelos (2022) traz uma abordagem desses processos e fenômenos socioespaciais de maneira crítica, especialmente devido o tratamento superficial sob o termo da segregação. O autor discute como o termo segregação, muitas vezes utilizado em estudos de cidades do chamado mundo desenvolvido está sendo apropriado e utilizado nos contextos de países emergentes e subdesenvolvidos, dotados de uma realidade completamente distinta. Para o autor, ainda, isso causa uma dificuldade na compreensão dos fenômenos nos diversos espaços, em contextos distintos (Vasconcelos, 2022).

Dessa maneira, Vasconcelos (2022) propõe uma análise mais detalhada, baseada na noção de segregação, porém que possuem interações mútuas. Esses processos podem ser agrupados em três grupos principais: as noções ligadas aos espaços, as noções ligadas principalmente aos indivíduos e as noções ligadas aos indivíduos e aos espaços, e que constam no Apêndice A deste trabalho.

Para a análise do bairro Porto Seguro, consideram-se os processos e fenômenos ligados à segregação, no contexto das cidades brasileiras, como apontado no estudo de Vasconcelos (2022). As desigualdades espaciais, que surgem como produto da ação dos agentes, num espaço cada vez mais complexo, não são homogêneas, mas, pelo contrário, refletem particularidades específicas do lugar que está inserida (Santos, 2018). Sendo assim, no cenário que o bairro Porto Seguro está inserido, entre as dinâmicas regionais de expansão urbana, fomentada pela demanda crescente do Vale do Aço, traça-se um paralelo com o processo que mais se apresenta em locais que margeiam os núcleos metropolitanos: a dispersão urbana.

A urbanização dispersa, no meio da dinâmica da cidade neoliberal e capitalista, é uma das manifestações que se apresenta ao contexto urbano e regional. Muitas vezes relacionada ao tradicional *urban spraw* presente na configuração urbana das cidades estadunidenses, a urbanização dispersa ou, como elucidado por Vasconcelos (2022, p. 20) “dispersão urbana”, assume diferentes conformações, podendo assumir o caráter de moldar as fronteiras da cidade, “formando novos núcleos articulados às redes de infraestrutura de transporte rodoviário e ferroviário” ou até mesmo no esvaziamento dos centros urbanos valorizados, que gera um subsequente “declínio e decadência” (Vasconcelos, 2022). A respeito do fenômeno da urbanização dispersa nas cidades brasileiras, Limonad (2011, p. 05) disserta:

No Brasil essa dispersão assume diversas manifestações em termos de sua localização espacial. Seja enquanto forma de expansão das periferias metropolitanas, seja através da multiplicação dispersa de pequenos aglomerados urbanos em bacias de emprego, seja sob a forma de clusters industriais, de serviços ou turísticos acompanhados muitas vezes pela formação de condomínios ou mega condomínios fora das áreas urbanas.

Sem dúvidas, o padrão da urbanização dispersa reconfigura a estrutura urbana, trazendo à tona diversas outras demandas e questões socioespaciais. Entretanto é preciso observar que tais táticas partem de grupos sociais diferentes, numa tentativa de, como salienta Limonad (2011, p. 11), “maximizar sua mobilidade espacial e acompanhar a crescente fluidez da mobilidade espacial do capital como um meio de garantir sua própria reprodução e sobrevivência”. De tal maneira, o modelo disperso cria uma descontinuidade no tecido urbano, articulada por interesses imobiliários, criando as novas espacialidades os vazios que emergem a partir do tecido desconexo, e materializando o desenvolvimento contínuo do capitalismo (Cisotto; Vitte, 2010).

Outros processos podem ser identificados nessa cidade resultante dos movimentos capitalistas. No caso do bairro Porto Seguro, identifica-se também fenômenos que são internos à localidade, como a fragmentação socioespacial, a diferenciação e desigualdade socioespacial, a autossegregação, a justaposição, a exclusão e a periferização. Sejam eles relacionados ao indivíduo, ao espaço ou a ambos, todos devem ser analisados sob a égide do contexto socioespacial que estão inseridos. Cada fenômeno emergente no espaço do bairro Porto Seguro será melhor apresentado e discutido no Capítulo 4, item 4.2.4.

Ao fim deste capítulo observa-se como o espaço urbano é complexo, assumindo características que podem até ser divergentes. A produção deste espaço deve ser considerada nos estudos urbanos, para que sirva de apoio às políticas de planejamento e gestão urbano-territoriais. O próximo capítulo vai abordar a questão municipal e regional deste trabalho, que envolve o município de Caratinga e a Região Metropolitana do Vale do Aço.

3. CARATINGA E REGIÃO METROPOLITANA DO VALE DO AÇO: ENTRE O CONTEXTO MUNICIPAL E O CONTEXTO REGIONAL

Este capítulo trata sobre a caracterização do município de Caratinga e da Região Metropolitana do Vale do Aço. Inicia-se, então, com o resgate histórico da formação dos limites municipais de Caratinga, desde o início seu povoamento em meados do século XIX até o ano de 2023, e a caracterização geral do município, sua sede e seus distritos, bem como da economia e população. Em seguida, traça-se um panorama da Região Metropolitana do Vale do Aço, o contexto de sua criação e atual configuração. Isso servirá de base para o entendimento do contexto do bairro Porto Seguro.

3.1. A ocupação tardia da Região Leste de Minas e a formação do município de Caratinga

A região leste de Minas Gerais, especialmente o Vale do Rio Doce, não apresentou significativo povoamento e abertura de trilhas, durante muitos anos, tendo sua ocupação acontecida mais tardiamente, se comparada à outras regiões do estado. Até o século XVI, algumas expedições marcaram as incursões oficiais de desbravamento do território correspondente ao atual estado de Minas Gerais. Podem-se destacar as bandeiras de Francisco Bruzza de Spinosa e do padre João Aspilcueta Navarro (1554); a de Martim de Carvalho (c. 1567); a de Sebastião Fernandes Tourinho (c. 1572-1573) e a de Antônio Dias Adorno (1574), que adentraram o território da então colônia portuguesa, mas que não obtiveram grande sucesso na busca por riquezas minerais, o que corroborou para a não ocupação efetiva das regiões percorridas (Moraes, 2005).

Por conseguinte, durante a ascensão da exploração aurífera nas minas, durante o século XVIII, a Coroa Portuguesa controlou a circulação de pessoas e mercadorias em toda a região cortada pelo rio Doce, de modo a evitar o contrabando de ouro extraído na região central mineira. A proximidade com a capitania do Espírito Santo e o próprio curso do rio colocavam a região como um ponto estratégico na província, o que dificultava ainda mais sua colonização (Moraes, 2005).

A localidade, na época, caracterizava-se naturalmente por florestas densas e relevo montanhoso, os atualmente denominados “Mares de Morros” (Sena Filho, 2006). Tal fato, somado à presença de indígenas, deu à região a alcunha de “Zona Proibida” ou “Sertões do Leste” (Saigly, 2011; Stephan; Soares; Ribeiro, 2012; Val, 1977). Isso só contribuiu mais para a dificuldade de mobilidade e transporte na região. Como descrito por (Soares, 2009, p. 4-5),

De fato, enquanto foi vigorosa a mineração nas áreas centrais, a Coroa procurou manter o isolamento e o despovoamento dos territórios a leste da capitania como forma de evitar a proliferação de rotas que permitissem o extravio dos quintos reais. Embora a efetividade das medidas proibitivas possa ser questionada, a densa floresta que cobria a região, onde se refugiaram diversas nações indígenas, configurou-se como uma barreira natural ao povoamento contínuo. Entretanto, à medida que os rendimentos das lavras começaram a decrescer e a agricultura ganhou maior importância relativa dentro das atividades econômicas mineiras, as áreas de plantação intensificaram seu avanço pelo interior da capitania.

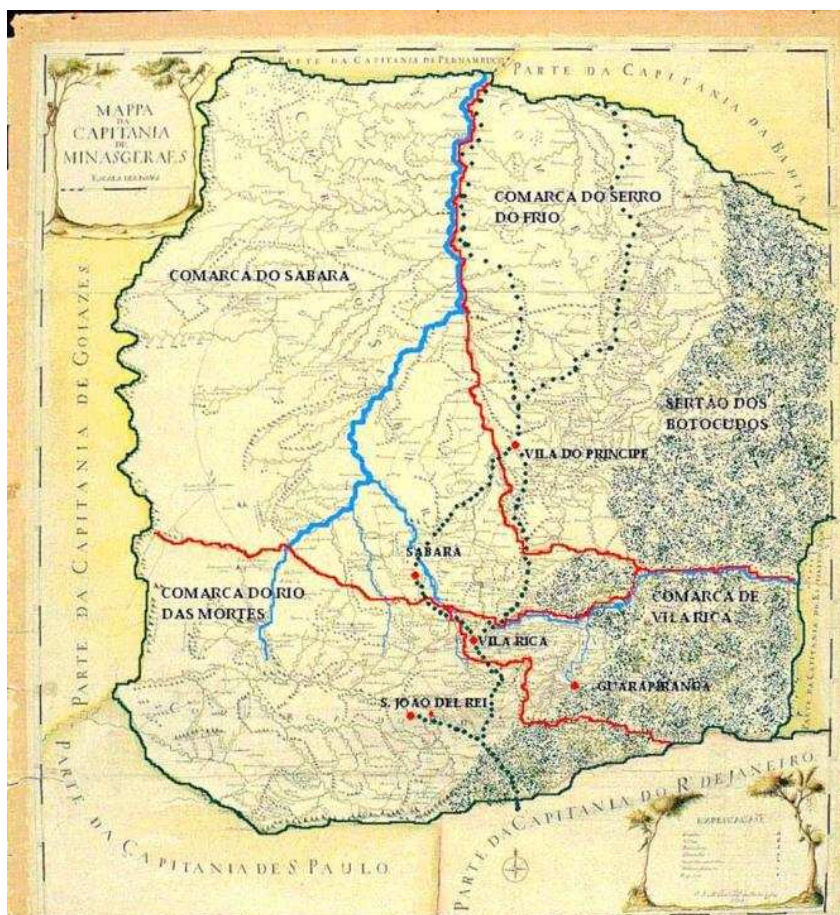
Para mais, segundo Dias (2021), na região até então não ocupada da Capitania de Minas Gerais, ao final do século XVIII, existiam apenas os Presídios de Abre Campo²¹ e de Cuieté²². Esses locais eram destinados aos “prisioneiros e degredados da região de Ouro Preto” (Dias, 2021, p. 154), porém formavam pequenos

²¹ Atual município de Abre Campo, Zona da Mata de Minas Gerais.

²² Segundo Val (1977, p. 69), o território do Cuieté foi descoberto por Sebastião Fernandes Tourinho, durante a expedição de 1573. Em 1693 existia na localidade um aldeamento de indígenas denominado de Casa da Casca e, posteriormente o Presídio do Cuieté. Atualmente a área, que está localizada no encontro das águas do rio Caratinga com o rio Doce, faz parte do município de Conselheiro Pena, sendo denominada de distrito de Cuieté Velho.

aglomerados urbanos. A Figura 6 retrata a delimitação da Capitania de Minas Gerais à época e pode-se observar, à leste, o denominado “Sertão dos Botocudos”, que se estendia pelas atuais mesorregiões da Zona da Mata e do Vale do Rio Doce.

Figura 6 - Mapa da Capitania de Minas Gerais (c. 1776)



Fonte: Mapa da Capitania de Minas Gerais, Joaquim José da Rocha, c. 1776.

Arquivo Histórico do Exército, RJ.

A ocupação da região da margem direita do rio Doce só se tornou possível após o auge do período aurífero em Minas, quando a região central já estava se consolidando (Moraes, 2007). A formação do município de Caratinga como se conhece hoje teve seu início em meados do século XIX, com a chegada das primeiras comitivas àquelas terras. Impulsionadas pela derrocada da exploração do ouro e voltados agora à busca de terras em boas condições para a agricultura, diversas expedições seguiram o leito dos rios e começaram a espalhar-se pela região. Foi assim que, segundo Val (1977, p. 49), deu-se origem ao embrião da atual cidade de Caratinga:

Em 1841, Domingos Fernandes Lana, poaieiro de Araponga, “com a influência resultante do bom preço da poaia” e em procura da mesma, partindo das proximidades da atual cidade de Abre Campo, com alguns índios, deliberou penetrar os sertões nas regiões dos rios Matipó e Sacramento Grande, alcançou as nascentes do Rio Caratinga, alcançou as nascentes do rio Caratinga, prosseguiu por onde é hoje a atual cidade desse nome, dobrou pelas águas do rio *Manhuassu*, chegando até o legendário Cuieté – a antiquíssima Casa da Casca de Antonio Rodrigues Arzão. Impressionados, Lana e seus companheiros, com a enorme quantidade de um tubérculo alimentício chamado caratinga (cará branco), que encontraram nas proximidades da atual cidade, deram aos montes que a esta dominam, o nome de Serra da Caratinga, origem de denominação da cidade.

O povoamento de Caratinga só ocorreu, de fato, a partir de 1848, quando algumas famílias fixaram-se na localidade às margens do atual rio Caratinga, formando um pequeno povoado, pertencente à época ao município de Mariana (Saygli, 2011; Val, 1977). Em 1866, Caratinga foi elevada à distrito, com o nome de São Roque de Caratinga, e agora passava a pertencer ao município de Ponte Nova, emancipado de Mariana em 1857 (Val, 1977). A Paróquia foi criada em 1873 através da Lei Provincial nº 2.027 e, a partir de 1877, Caratinga passava a compor o recém criado município de Manhauçu, desmembrado de Ponte Nova (Val, 1977).

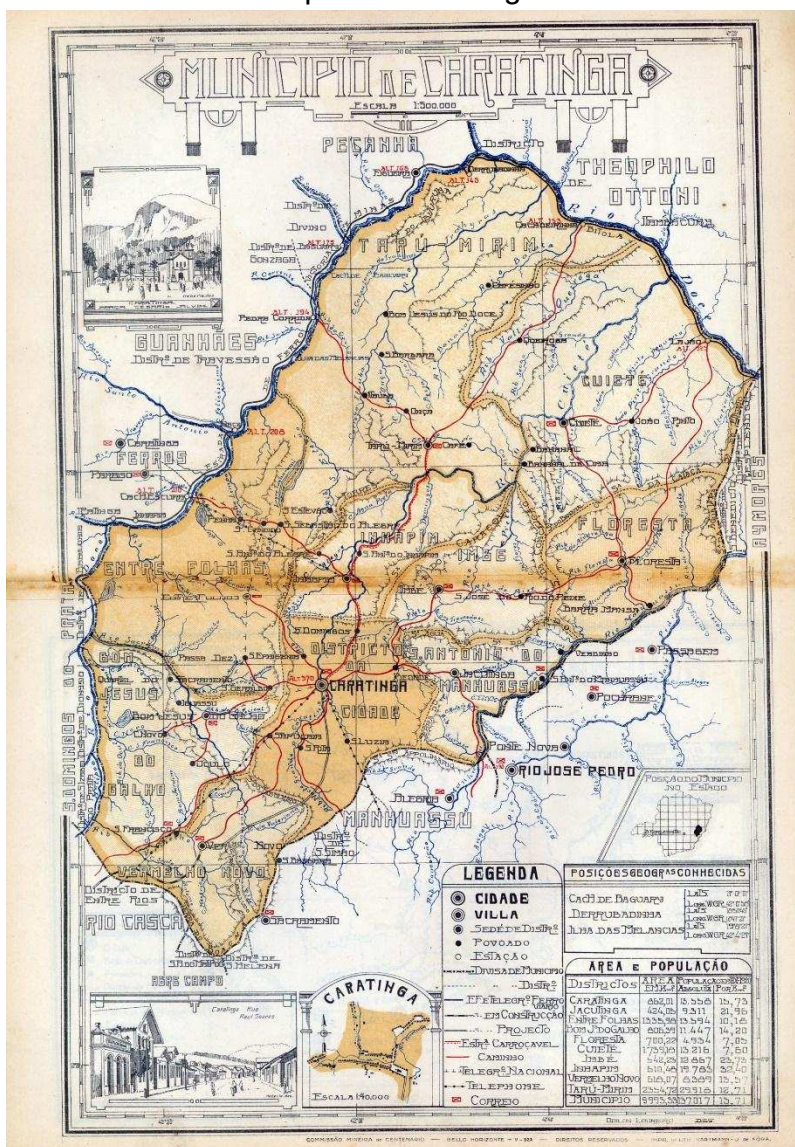
No fim do século XIX, uma onda republicana se instalou no Brasil, levando à Proclamação da República em 1889. Diante disso, em um movimento político em retribuição ao apoio da população local e tendo em vista a extensa dimensão do município de Manhauçu, em 6 de fevereiro de 1890, o então Presidente de Minas Gerais, Cesário Alvim, assinou a criação do município, com denominação de São João de Caratinga (Saygli, 2011; Val, 1977). Com isso, na época, Caratinga possuía cerca de 10.572 km² e contava com os distritos de Cuieté, Entre Folhas, Inhapim, Santo Antônio do Manhauçu e Vermelho Novo, além da sede (Val, 1977).

Desde sua emancipação, o município de Caratinga vem sofrendo desmembramentos sucessivos que alteraram sua forma e contribuíram para a sua configuração atual. Entre 1890 e 1920, o município perdeu os territórios que compreendem os atuais municípios de Ipanema e Resplendor, alcançando, segundo

Saigly, (2011, p. 65), uma área de 9.993 km² e 137.017 habitantes no fim da década de 1910.

A Figura 7 mostra os limites municipais de Caratinga em 1922, quando os distritos de Tarumirim, Cuieté, Floresta, Vermelho Velho e Vermelho Novo ainda pertenciam à Caratinga. Pode-se observar, além do mais, que a extensão do município de Caratinga englobava vastas áreas à margem direita do rio Doce, chegando até o atual município de Governador Valadares, a cerca de 120 km da sede urbana. Os municípios limítrofes, à época, eram *Teóphilo Ottoni*, Peçanha, Guanhães, Ferros, São Domingos do Prata, Rio Casca, Abre Campo, *Manhuassu*, Rio José Pedro e Aymorés.

Figura 7 - Limites do município de Caratinga em 1922.



Fonte: Álbum Chorographico Municipal do Estado de Minas Gerais (1922).

Em 1923, Caratinga sofreu, de acordo com Val, (1977, p. 99), “o terceiro e o maior dos desmembramentos do município”, com a justificativa de que “a vastidão do município não permitia uma administração eficiente”. Com isso, os distritos de Tarumirim, Floresta e Cuieté foram incorporados ao território do recém criado município de Itanhomi, e os distritos de Vermelho Velho e Vermelho Novo sendo anexados ao município de Matipó (atual Raul Soares). Neste sentido a conformação territorial de Caratinga foi reduzida para 4.863 km², com cerca de 50.000 habitantes, e tendo em seus limites os distritos de Inhapim, Entre Folhas, Santo Antônio do *Manhuassu*, Veadinho, Bom Jesus do Galho e Imbé (Val, 1977).

Por conseguinte, nos anos que seguem as décadas de 1930 e 1940, período marcado por uma intensificação dos movimentos regionalistas e pelo desejo de descentralização administrativa, reforçado pela Constituição de 1937, a criação de novos municípios deu um salto considerável (Magalhães, 2007). De maneira a responder às demandas das comunidades locais por autonomia política e administrativa, em 1938, Inhapim foi desmembrado do território de Caratinga. Neste mesmo ano o município de Itanhomi foi suprimido e incorporado ao recém criado município de Tarumirim, tendo sido emancipado novamente somente em 1948. Em 1943, por sua vez, Bom Jesus do Galho alcançou a sua independência e a região de Santa Bárbara do Manhuaçu (atual Santa Bárbara do Leste) passou a pertencer aos limites de Caratinga (Val, 1977).

Durante esse tempo, a cidade de Caratinga continuava a se desenvolver ao longo dos vales e do leito do rio Caratinga e do córrego São João. Em 1915 foi criada a Diocese de Caratinga e, durante a década de 1930, construiu-se a Catedral de São João Batista, ocupando o lugar da antiga matriz, datada de 1880. Em 1930, ainda, foi inaugurada a estação da Estrada de Ferro Leopoldina - EFL²³, a partir do ramal de Raul Soares.

²³ A Estrada de Ferro Leopoldina (EFL) foi um importante corredor ferroviário que ligava diversos centros urbanos do sudeste de Minas Gerais, do Espírito Santo e do Rio de Janeiro à capital federal, à época a cidade do Rio de Janeiro. A Companhia Estrada de Ferro Leopoldina foi criada em 1873 com a premissa de alcançar o Vale do Jequitinhonha mineiro. De fato, a ferrovia nunca chegou a nenhuma cidade dessa região, porém cruzou diversos centros urbanos importantes, dada a economia cafeeira em ascensão durante fins do século XIX e início do século XX. Na década de 1880, por exemplo, a ferrovia alcançou centros como Ponte Nova, Muriaé e Carangola, instalando o ramal de Caratinga somente em 1930. Em 1897, credores ingleses adquiriram a ferrovia, que passou a ser denominada *Leopoldina Railway Company* - LRC, após uma primeira crise em sua administração. A partir da Crise de 1929, com o preço do café despencando e com a política de incentivo do automóvel feita pelo Governo Federal através também da construção de diversas rodovias, a EFL foi perdendo relevância

Na década seguinte, diversas melhorias foram feitas no sistema viário da cidade, com o calçamento das ruas e a construção de diversos edifícios, como o Palácio Episcopal, o primeiro edifício da Prefeitura e da Câmara Municipal, e na Praça Getúlio Vargas foram construídos o Fórum Desembargador Faria e Souza e o Cine Brasil. Ademais, em 1944, inaugurava-se o trecho da Estrada de Rodagem Federal, a BR-116, conhecida também como Rio-Bahia, e que significou um novo eixo de expansão para a cidade (Val, 1977). Tais fatos colocam o período das décadas de 1930 e 1940 como promissor, principalmente pelo grande desenvolvimento da cidade no sentido norte, ao longo da ferrovia e, posteriormente acompanhando a rodovia.

A Figura 8 mostra uma vista parcial para a atual Praça Cesário Alvim, centro de Caratinga, com a Catedral de São João Batista em primeiro plano e a estrada que viria a ser a BR-116 ao fundo.

Figura 8 - Vista parcial da cidade de Caratinga na década de 1940.



Fonte: Redes sociais (2022).

e sua existência tornou-se insustentável. Diante da queda nos lucros, a LRC é estatizada e incorporada à Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA) com a desativação dos primeiros ramais. O ramal de Caratinga da Estrada de Ferro Leopoldina foi desativado em 1978 e o edifício da Estação Ferroviária foi tombado pelo Poder Municipal em 1998.

Ver mais em: PAULA, Dilma Andrade. *Fim da Linha: a extinção de ramais da Estrada de Ferro Leopoldina – 1955-1974*. 2000. 356 f. Tese (doutorado em História). Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2000.

Na década de 1960, em meio ao processo de industrialização e modernização do país, o desenvolvimento econômico e a expansão das atividades agroindustriais e urbanas em algumas regiões levaram ao surgimento de demandas por criação de novos municípios, a fim de atender às especificidades locais e facilitar o processo de gestão pública (Magalhães, 2007). Dentro deste aspecto, uma nova onda de emancipações se configurou, com municípios sendo criados a partir de outros que já haviam sido desmembrados de Caratinga. A exemplo cita-se os municípios originados de Inhapim: Iapu (1948) e Dom Cavati (1962); Tarumirim: Sobrália, Engenheiro Caldas, Fernandes Tourinho e Tumiritinga (todos em 1962); Conselheiro Pena: Mantena (1943), Galileia (1948) e Alvarenga (1962); e Bom Jesus do Galho: Córrego Novo (1962). Sendo assim, mesmo que nenhum município tenha sido criado diretamente de Caratinga, a configuração da região se alterou, aproximando-se do que existe hoje na região.

Já nos anos que seguem o governo dos militares, entre as décadas de 1970 e 1980, a criação de novos municípios foi restringida e somente retomada após a redemocratização, com o marco da Constituição de 1988 (Magalhães, 2007). Com este cenário, na década de 1990 aconteceram, até então, os últimos desmembramentos no território caratinguense. Em 1992, emancipavam-se Entre Folhas, Ipaba, Santa Bárbara do Leste, Santa Rita de Minas e Ubaporanga e, em 1995, Imbé de Minas, Piedade de Caratinga e Vargem Alegre (Val, 1977). O Quadro 5 traz, de forma sintética, os municípios criados a partir do território original de Caratinga em ordem cronológica.

Quadro 5 - Relação dos municípios emancipados diretamente do território de Caratinga

Municípios	Data de Emancipação	Área atual (km²)
Caratinga	1890	1.258,69
Itanhomi	1923 (1948)*	487,25
Inhapim	1938	860,65
Tarumirim	1938	731,19
Bom Jesus do Galho	1943	593,12
Entre Folhas	1992	86,47
Ipaba	1992	113,77
Santa Bárbara do Leste	1992	106,50
Santa Rita de Minas	1992	68,76
Ubaporanga	1992	191,39

Imbé de Minas	1995	192,77
Piedade de Caratinga	1995	109,22
Vargem Alegre	1995	115,97
*O município de Itanhomi foi criado em 1923 passando a abrigar os distritos de Tarumirim, Floresta e Cuieté, até então pertencentes a Caratinga. Em 1938, Itanhomi foi suprimido e incorporado ao recém emancipado município de Tarumirim, só tendo sua emancipação de volta em 1948 (Val, 1977).		

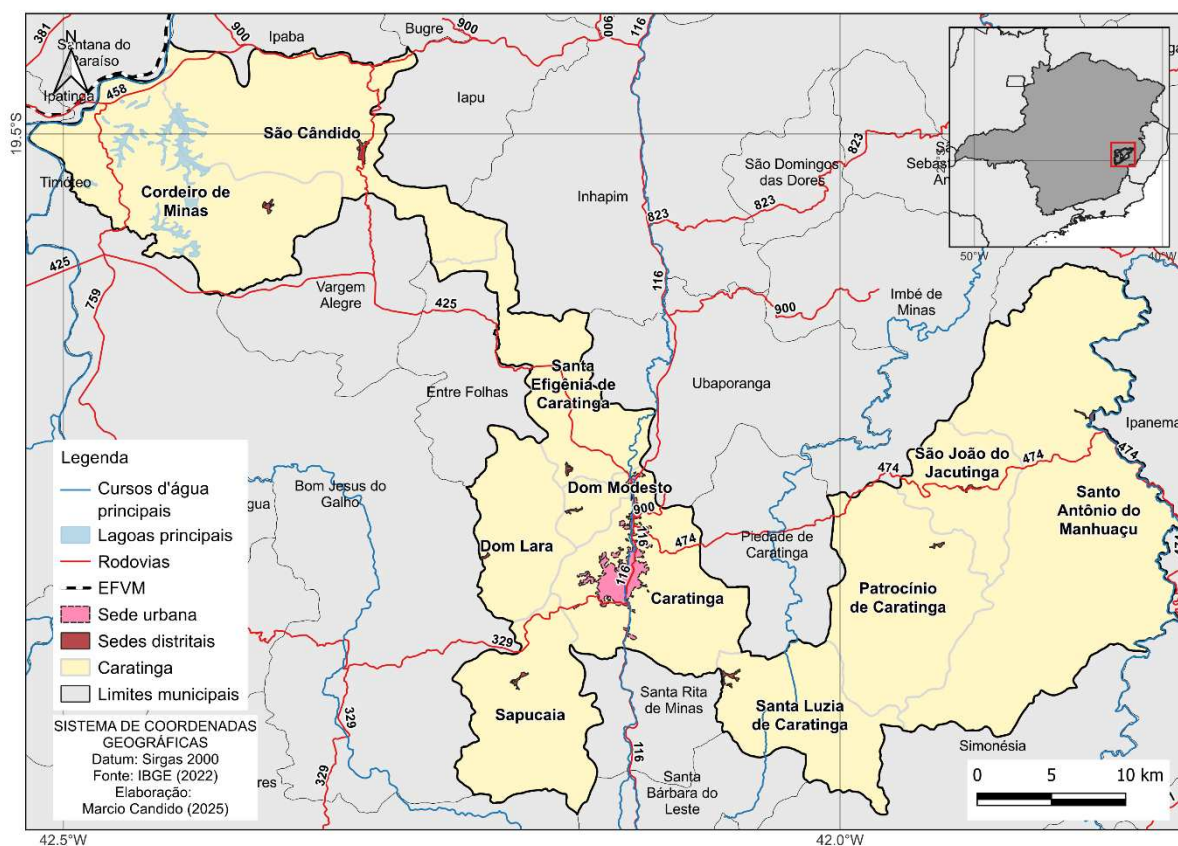
Fonte: elaborado pelo autor com base em dados do IBGE (2023).

3.2. Características gerais do município de Caratinga

O território atual do município de Caratinga apresenta diversas particularidades. Destacando-se em sua área total de 1.258,69 km² (IBGE, 2023), o município estende-se desde áreas próximas à RMVA, à noroeste, até o vale do rio Manhuaçu, à leste, configurando uma distância de 122 km por terra entre os distritos mais extremos. Tais características fogem o padrão dos municípios do leste mineiro, uma vez que a área de Caratinga é quase duas vezes a média de área dos municípios do estado, de cerca de 687,7 km².

Em se tratando da divisão distrital, Caratinga é composta por dez distritos e a sede, dentre eles Cordeiro de Minas, Dom Lara, Dom Modesto, Patrocínio de Caratinga, Santa Efigênia de Caratinga, Santa Luzia de Caratinga, Santo Antônio do Manhuaçu, São Cândido, São João do Jacutinga e Sapucaia (Figura 9).

Figura 9 - Mapa atual do município de Caratinga-MG e seus distritos.



Fonte: elaborado pelo autor (2024) com base no banco de dados do IBGE (2022).

O núcleo central da sede do município, por onde o povoamento iniciou-se, é localizado próximo ao rio, no entorno da principal praça da cidade e da Catedral de São João Batista. O desenvolvimento deste espaço urbano se deu ao redor da igreja de São João, erguida a partir de 1867, e posteriormente se ordenou às margens do córrego São João e do rio Caratinga. Outros elementos estruturadores do espaço urbano de Caratinga foram a Estrada de Ferro Leopoldina, que chegou à localidade em 1930, situada ao norte da cidade, e a rodovia BR-116, que teve o traçado construído na região na década de 1940, como mencionado no item 3.1 (Saigly, 2011; Val, 1977).

O território do município de Caratinga, no que se refere ao formato de seus limites, foi originado após anos de emancipações. Ainda mais destacado e complexo ao seu formato é a dimensão do território. Tamanha extensão traz à tona um contraste de características geográficas e sociais de acordo com cada região do município e um

grande desafio para a gestão e planejamento urbano. O quadro abaixo apresenta uma síntese de características gerais de cada distrito.

Quadro 6 - Características gerais dos distritos de Caratinga-MG.

Distrito	Ano de criação	Vias de acesso	Distância até a sede (km)	Condição das estradas	
				Pavimentada (km)	Não pavimentada (km)
Cordeiro de Minas	1991	BR-116, MG-425 e estrada de acesso	50,1	37,6	12,4
		BR-116, BR-458 e estrada vicinal	85,5	70,6	14,9
Dom Lara	1948	Rua Coronel Antônio Saturnino e estrada para Dom Lara	12,7	2,2	10,5
		MG-329 e estrada para Dom Lara	20,5	10,4	10,1
Dom Modesto	1992	Rua Deputado Dênio Moreira de Carvalho e estrada para Dom Modesto	8,6	4,6	4
		BR-116, Rua Niterói e estrada para Dom Modesto	11,1	5,6	5,5
		Avenida Professor Armando Alves da Silva, Avenida Carlos Leite de Mattos e estrada para Dom Modesto	12,2	5,4	6,8
Patrocínio de Caratinga	1991	BR-116, BR-474 e estrada vicinal	31,6	22,6	9
		BR-116, BR-474 e estrada para Patrocínio (via São João do Jacutinga)	40,5	34,9	5,6
Santa Efigênia de Caratinga	1948	BR-116, MG-425 e estrada para Santa Efigênia	17,1	14,8	2,3
		Rua Deputado Dênio Moreira de Carvalho, estrada para Dom Modesto e estrada vicinal	13,5	4,6	8,9
Santa Luzia de Caratinga	1991	BR-116 e estrada para Santa Luzia	16	16	-
		BR-116 e estrada vicinal do Presídio de Caratinga	13,8	6,6	7,2
Santo Antônio do Manhuaçu	1890	BR-116, BR-474 e estrada de acesso ao distrito	49,6	49,6	-

São Cândido	1952	BR-116 e MG-425	49,5	37,6	11,9
		BR-116, BR-458 e MG-425	73,7	64,8	8,9
São João do Jacutinga	1952	BR-116 e BR-474	35,6	35,6	-
Sapucaia	1948	BR-116, MG-329 e estrada de acesso ao distrito de Sapucaia	16,7	16,7	-

Fonte: elaborado pelo autor (2024) com base em pesquisa bibliográfica e documental e no banco de dados do *Google Maps* (2023).

De acordo com o IBGE, a população de Caratinga alcançou 87.360 habitantes em 2022. Sendo assim, a taxa de crescimento anual da população do município entre os Censos de 2010 e 2022 ficou em 0,21%, o que está abaixo da taxa estadual de 0,39% e da federal de 0,52%. Tal cenário atesta a tendência de baixo crescimento demográfico no município, ainda mais quando se compara com a estimativa de população apontada pelo IBGE em 2021, que era de 93.124 habitantes. A Tabela 1 mostra as características demográficas do município no período tratado.

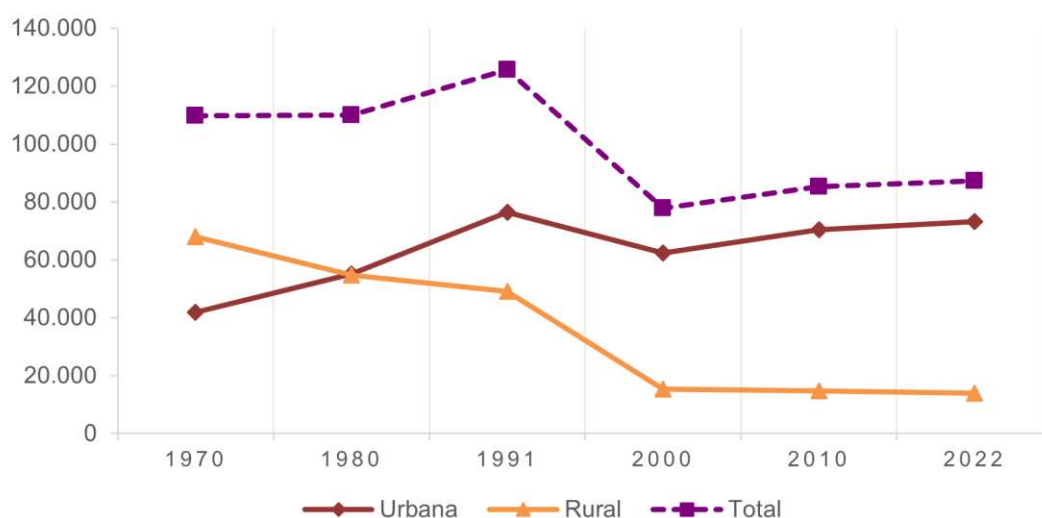
Tabela 1 - População dos distritos de Caratinga, do estado de Minas Gerais e Brasil comparadas

NÍVEL	POPULAÇÃO		
	Urbana	Rural	Total
Brasil	177.508.417	25.572.339	203.080.756
Minas Gerais	18.121.894	2.418.095	20.539.989
Caratinga (município)	73.299	14.061	87360
Caratinga (sede)	64.031	2.436	66.467
Cordeiro de Minas	2.388	281	2.669
Dom Lara	334	642	976
Dom Modesto	417	633	1.050
Patrocínio de Caratinga	565	1.567	2.132
Santa Efigênia de Caratinga	620	2.069	2.689
Santa Luzia de Caratinga	1.382	1.348	2.730
Santo Antônio do Manhuaçu	535	1.564	2.099
São Cândido	1.652	1.060	2.712
São João do Jacutinga	615	630	1.245
Sapucaia	760	1.831	2.591

Fonte: elaborado pelo autor (2024) com base em dados do Censo Demográfico de 2022 (IBGE, 2023).

Além disso, quando se destrincha o perfil demográfico do município de Caratinga percebe-se uma tendência de diminuição da população rural e aumento da população urbana, algo também constatado em municípios brasileiros de porte demográfico similar. Observando-se os dados dos Censos de 1991 a 2010, nota-se um aumento de 38,8% para a população urbana e uma diminuição de 37,4% população rural. Já outro fator importante a ser apontado é a mudança da dinâmica populacional ocorrida nos anos 1990. Entre o Censo de 1991 e o Censo de 2000 houve uma queda de 38,1% na população municipal, ocasionado principalmente pelas emancipações ocorridas entre os anos de 1992 e 1995. O Gráfico 01 deixa explícito o comportamento da população ao longo dos anos.

Gráfico 1 - Evolução da população urbana, rural e total de Caratinga-MG, entre 1970 e 2022.



Fonte: Censos demográficos 1970-2022 do IBGE.

No que se refere à hierarquia urbana das cidades, segundo o REGIC (IBGE, 2018), Caratinga é classificada como Centro Sub-regional B, destacado pela sua importância na região imediata como cidade polo de serviços e comércio, e cuja economia é caracterizada pela relevância do setor agrícola, especialmente devido à produção de café. Apesar disso, Caratinga não compõe arranjo populacional com seus municípios vizinhos e nem é classificada como município isolado, porém está próxima disso por possuir quase 100 mil habitantes (IBGE, 2018).

3.3. A Política urbana em Caratinga

A urbanização acelerada que ocorre no Brasil desde meados do século passado tem acentuado uma crise sem precedentes nas cidades brasileiras, especialmente nas cidades médias, interlocutoras entre os grandes e pequenos centros (Sposito, 2007). Em Caratinga, esse fenômeno não é diferente. O município tem experimentado diversas transformações em seu tecido urbano, incluindo o surgimento de novas áreas urbanizadas, o que impõe desafios adicionais aos gestores públicos. O planejamento e a gestão, essenciais para enfrentar a crise urbana contemporânea, como apontado por Maricato (2015), oferecem instrumentos que devem ser implementados em todas as escalas municipais.

A política urbana de Caratinga reflete os desafios enfrentados por cidades médias brasileiras, especialmente em um contexto de crescimento populacional e mudanças na malha urbana. Apesar de contar com um setor de Planejamento Urbano, o município enfrenta limitações significativas, como a ausência de uma equipe técnica qualificada, a falta de fiscalização eficaz e a desatualização da legislação urbanística. Esses problemas comprometem a organização e a gestão urbano-territorial, resultando em uma expansão urbana desordenada, caracterizada pela dispersão urbana e pela intensificação de fenômenos como a segregação socioespacial, o que agrava desigualdades e dificulta o acesso a serviços básicos.

A estrutura administrativa do município inclui um Departamento de Planejamento Urbano, que integra a Superintendência de Obras Públicas, vinculada à Secretaria de Obras Públicas e Defesa Social. No entanto, esse departamento é composto apenas por um engenheiro civil, sem a inclusão de arquitetos e urbanistas ou outros profissionais de áreas correlatas. A equipe concentra suas atividades na aprovação de projetos arquitetônicos, urbanísticos, de loteamentos e de execução de obras e os demais ligados à construção civil, atendendo conforme a demanda. Ainda, o departamento também disponibiliza horários para atendimento ao público, com agendamentos e informações acessíveis por meio do site oficial e contato telefônico. Entretanto, a fiscalização de obras é realizada exclusivamente mediante denúncias e carece de um corpo técnico dedicado a essa função. Além disso, a pasta enfrenta desafios relacionados à capacitação técnica e à organização interna, e a inexistência de um conselho de política urbana, com representantes do poder público e da

sociedade civil, é uma lacuna relevante. Esse cenário se comprova a partir da resposta do entrevistado AG03, apresentada abaixo:

[Sic] O planejamento urbano é, literalmente, o setor responsável pelo licenciamento de todas as obras e solicitações dentro do município. [...] Desde alvará de obras, de prédios, casas, loteamentos, condomínios, obras de movimentação de terra também passavam lá pela gente.

A legislação urbanística municipal de Caratinga também merece atenção. Enquanto algumas normas foram aprovadas recentemente, incluindo legislações de 2024, outras datam do final da década de 1980 e permanecem sem revisão até hoje. O quadro abaixo apresenta a relação das legislações urbanísticas de Caratinga, indicando suas respectivas datas de aprovação e revisão.

Quadro 7 - Legislação urbanística municipal de Caratinga

Legislação municipal	Denominação da Lei	Ano de aprovação	Ano de revisão
Lei Orgânica	Lei Orgânica nº 0/1990	1990	Não consta
Plano Diretor	Lei nº 3.759/2019	2007	2019
Lei de Uso e Ocupação do Solo	Lei nº 1.580/1986	1986	Não consta
Parcelamento do solo	Ver Lei nº 1.580/1986 e Lei nº 4.039/2024	Não consta separadamente	Não consta
Loteamentos de acesso restrito	Lei nº 3606/2016	2016	Não consta
Perímetro urbano	Lei nº 3.171/2009	2009	2024 (atualizada em partes com Lei nº 4.039/2024)
Expansão urbana	Lei nº 4.039/2024	2024	Não consta (mantém Lei 3.171/2009 e atualiza alguns artigos)
Plano de Mobilidade Urbana	Não consta	Não consta	Não consta
Plano de Habitação de Interesse Social	Lei nº 3.032/2007	2007	Não consta
Plano de Saneamento Básico	Lei nº 3613/2016	2016	Não consta
Código de Obras	Lei nº 1.613/1987	1987	Não consta
Código de Posturas	Lei nº 4.001/2024	2024	Não consta
Código Ambiental	Não consta	Não consta	Não consta

Fonte: elaborado pelo autor (2025).

Como apresentado no Quadro 7, a legislação municipal de Caratinga evidencia uma dicotomia preocupante: enquanto normas como o Plano Diretor (PD) passaram por reformulações recentes, outras, como a Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo Urbano, permanecem desatualizadas há mais de três décadas. Essa disparidade compromete a eficácia da política urbana local, uma vez que a aplicação de instrumentos urbanísticos adequados se torna inviável. Esse cenário agrava os desafios enfrentados pelo município, pois, sem uma legislação atualizada e efetivamente aplicada, o crescimento urbano tende a ocorrer de forma desordenada, expondo a população a áreas de risco e ameaçando recursos naturais, como os mananciais.

A Constituição Federal de 1988 garante o direito à cidade para todos e, nos artigos 182 e 183, delega ao Poder Público municipal a responsabilidade pela política de desenvolvimento urbano, com o objetivo de “ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes” (Brasil, 2016). O Plano Diretor, regulamentado pelo Estatuto da Cidade (Lei nº 10.257/2001), é o principal instrumento de planejamento urbano, estabelecendo diretrizes para o uso e a ocupação do solo, promovendo a gestão democrática e regulamentando ferramentas como a outorga onerosa do direito de construir e as Zonas Especiais de Interesse Social – ZEIS (Brasil, 2016). Além disso, deve ser elaborado com ampla participação popular e revisado periodicamente, em intervalos máximos de dez anos, para se adequar às dinâmicas urbanas e às novas demandas sociais, econômicas e ambientais (Brasil, 2008).

Historicamente, Caratinga contou com sucessivas reformulações de seus Planos Diretores. Um dos primeiros, instituído pela Lei Municipal nº 232/1959, enfatizava a abertura de novas ruas e a expansão urbana em um período de pleno crescimento (Val, 1977). Esse documento abordava parâmetros construtivos e diretrizes para o setor viário, além de prever a criação de uma “Comissão do Plano Diretor”, composta por técnicos de diversas áreas e presidida pelo prefeito (Caratinga, 1959).

No final do século XX, o município instituiu o Plano Diretor de 1996, por meio da Resolução nº 463/1996, que foi revisado em 2007 pela Lei nº 3.025. A mais recente revisão ocorreu em 2018, resultando na aprovação da Lei Municipal nº 3.759/2019. Apesar de abordar diversos aspectos urbanos, o PD de 2019 apresenta um caráter genérico e superficial, especialmente no que diz respeito a parâmetros construtivos e

ao uso e ocupação do solo. Tal lacuna se agrava pela ausência de atualização e implementação de leis complementares, como a Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo Urbano, apontadas no próprio plano como fundamentais para regulamentar essas questões. Como discutido por Souza (2020), a ineficácia do planejamento urbano-territorial decorre da falta de ações efetivas por parte da gestão municipal, comprometendo o desenvolvimento sustentável do município.

Para compreender melhor a relação entre o Plano Diretor de 2019 e sua articulação com as leis complementares, foi elaborado o Quadro 4, que compara os objetivos do plano com a situação atual de sua aplicação.

Quadro 8 - Comparação entre o Plano Diretor de 2019 e sua aplicação em Caratinga-MG.

Assunto	O que diz o Plano Diretor de 2019	Prazo para regulamentação	Situação atual
Zoneamento	Apenas mencionado	Não definido	Não foi elaborado
Uso e ocupação do solo	Mencionado e prazo estabelecido	2 anos	Não foi cumprido
Perímetro urbano	Apenas mencionado	Não definido	Lei nº 4.039/2024 altera artigos da Lei nº 3.171/2009 e disserta sobre as áreas de expansão
Parcelamento do solo	Apenas mencionado	Não definido	Não elaborado
Código de obras	Apenas mencionado	Não definido	Não elaborado
Código de posturas	Apenas mencionado	Não definido	Não elaborado
Plano de Mobilidade Urbana	Mencionado	2 anos	Não elaborado

Fonte: elaborado pelo autor (2025) com base em dados levantados da legislação municipal.

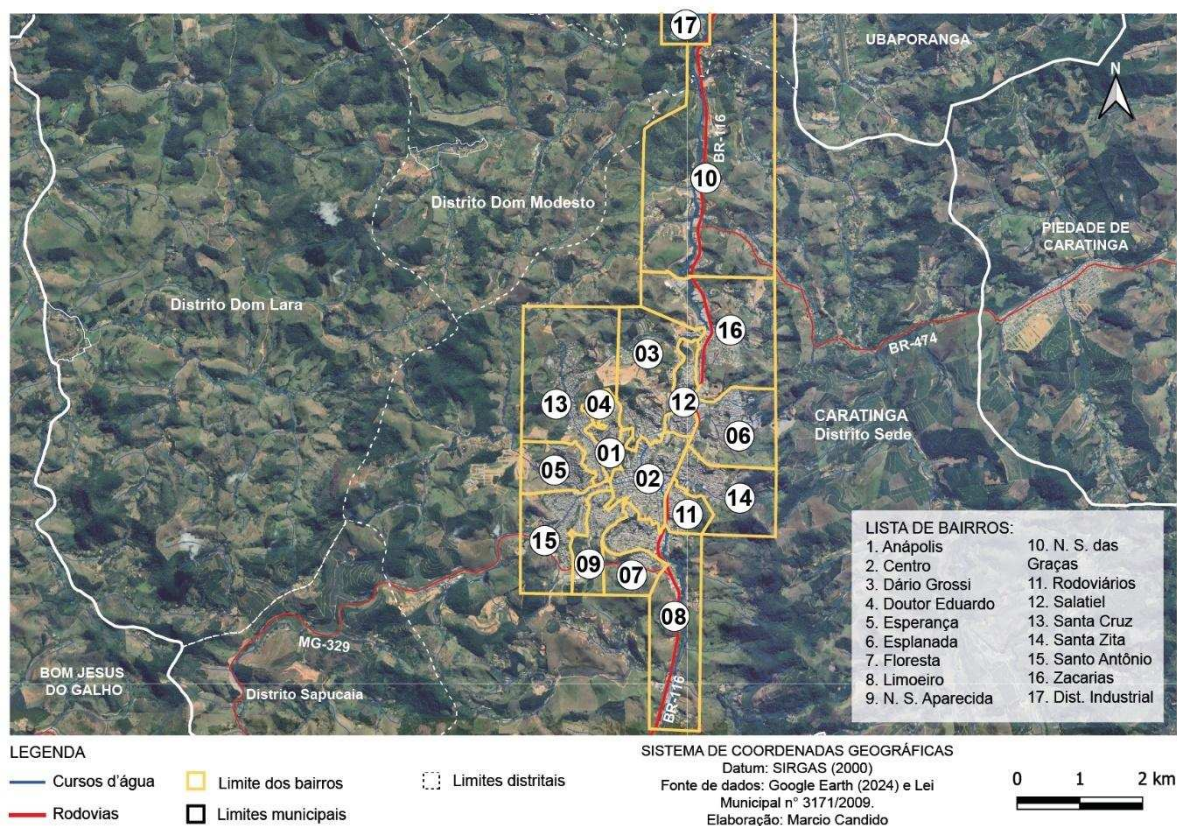
A Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo Urbano, denominada como Lei nº 1.580/1986, é uma das legislações urbanísticas mais antigas em vigor no município, juntamente com o Código de Obras (Lei nº 1.613/1987). Datada de 1986, a referida lei apresenta os parâmetros construtivos e zoneamento da cidade, detalhando desde os usos permitidos para cada área até os afastamentos que cada

edifício deve obedecer dentro do seu lote. Entretanto, a Lei pode ser considerada defasada e pouco eficiente, uma vez que seu documento é de difícil acesso e consulta e sua elaboração é anterior até mesmo à CF-88 e o próprio Estatuto da Cidade. Isso mostra uma falha na gestão do município, pois como previsto no Plano Diretor, essa lei deveria ser atualizada em até dois anos após a aprovação do mesmo (Caratinga, 2019). Conforme cita o entrevistado AG03, ligado à gestão do município:

[Sic] Nosso código de obras, ele é muito antigo, ele é de 87 [1987], se eu não me engano [Sic] ele teve pouquíssimas alterações e coisas bem pontuais, então ele é uma lei bem engessada, é [Sic] tem muitas coisas assim que já a gente não [Sic] tá fora da realidade do mundo que nós vivemos hoje. [...] Nossa lei de uso e ocupação do solo, ela parece que nunca foi usada, então ela entrou em desuso [sic] não há muitos arquivos, os anexos da lei foram perdidos, a Câmara não tem todos esses documentos dessa legislação. Nós não temos lei de zoneamento das cidades, específico [...]

Vale destacar aqui, ainda, as leis referentes ao perímetro e expansão urbana, importantes para ordenar o crescimento das áreas urbanas do município. A Lei Municipal nº 3171/2009, norma que trata sobre o Perímetro Urbano de Caratinga, foi aprovada em 2009 e está continua em vigor até o fechamento deste trabalho. A normativa traz a delimitação dos limites de cada distrito, dos bairros, das áreas de expansão direta e indireta, dos distritos industriais, bem como o Polígono Especial existente no distrito de Cordeiro de Minas (Caratinga, 2009). A Figura 10, elaborada pelo autor, traz a delimitação do perímetro da sede urbana do município, com a lista dos 16 bairros da cidade e o distrito industrial.

Figura 10 - Mapa de bairros e perímetro urbano de Caratinga-MG.



Fonte: elaborado pelo autor (2024) a partir de base de dados do IBGE (2022), Google Earth (2024) e Lei Municipal nº 3.171/2009.

Como discutido no item 3.3, que caracteriza o município de Caratinga, a cidade expandiu-se ao longo dos vales, acompanhando o Rio Caratinga e a BR-116. A análise do mapa do perímetro urbano revela que, na delimitação dos bairros, os limites naturais, como topos de morros e cursos d'água, frequentemente não foram considerados. Como consequência, o perímetro da cidade apresenta-se de forma ortogonal, com linhas retas tanto na divisão entre bairros quanto na transição para a zona rural.

Desde a aprovação da nova legislação, a cidade experimentou um crescimento significativo. Algumas áreas, especialmente no vetor oeste, como a região da Portelinha²⁴ — caracterizada por maior vulnerabilidade socioeconômica em relação a

²⁴ A Portelinha, como é abordado no estudo de Carneiro, Candido e Stephan (2024), é uma comunidade na cidade de Caratinga-MG, localizada numa área de expansão da cidade, o vetor oeste, e que possui características que mesclam-se entre o urbano e o rural. A localidade, como apontado no estudo, tem ocupação datada de 2003, e há muito tem sido deixada de lado nas discussões pelo Poder Público, o

outros bairros — e os novos assentamentos de Habitação de Interesse Social, localizados nessa mesma região, ainda não estão contemplados no perímetro urbano vigente (Carneiro; Candido; Stephan, 2024).

Outra norma fundamental a ser mencionada é a Lei Municipal n.º 4039/2024²⁵, que dispõe sobre a ampliação do perímetro urbano de Caratinga. Publicada em 23 de dezembro de 2024, essa legislação introduz uma nova abordagem para a regulamentação da expansão da sede municipal, considerando o crescimento recente em “áreas periurbanas e rurais” (Caratinga, 2024, Art. 1º). Ademais, a lei revoga os artigos 16, 17 e 18 da normativa de perímetro urbano anterior (Lei Municipal nº 3.171/2009), que discorria justamente sobre as áreas de expansão direta e indireta da cidade, e avança em determinados pontos, demarcando Zonas Especiais de Interesse Social - ZEIS (Caratinga, 2024), de modo a contemplar as exigências do Estatuto da Cidade (Brasil, 2008). O Quadro 9 apresenta uma comparação entre as principais mudanças introduzidas pela Lei n.º 4039/2024 em relação à norma de 2009.

Quadro 9 - Comparação entre a Lei Municipal nº 3.171/2009 e Lei Municipal nº4.039/2024

Lei Municipal nº 3.171/2009	Lei Municipal n.º 4039/2024
Não avança com o macrozoneamento e zoneamento da cidade, apesar de trazer a delimitação dos bairros e distritos.	Aponta macrozoneamento da cidade, com Macrozona Urbana (MZU), Macrozona de Expansão Urbana (MZEU), e Macrozona de Urbanização Específica (MZUE).
Não indica a criação nem delimitação de ZEIS.	Aponta a delimitação das ZEIS.
Não traz em seu conteúdo menção à zoneamento ambiental.	Aponta um Zoneamento Ambiental, dividido em: Zona Urbana com Baixa Restrição (ZURBR), Zona de Preservação Relativa (ZPR), Zonas de Preservação Permanente (ZPP), e Zona Especial de Interesse para Recarga Hídrica (ZEIRH).

que deixa aquela população à margem. O caso de estar fora do perímetro urbano da cidade é só mais um ponto neste complexo histórico.

Fonte: CARNEIRO, Camilla Magalhães; CANDIDO, Marcio Henrique do Sacramento; STEPHAN, Ítalo Itamar Caixeiro. Expansão urbana e ilegalidade: o caso da comunidade da Portelinha, em Caratinga-MG. *Revista Brasileira de Direito Urbanístico – RBDU*, Belo Horizonte, ano 10, n. 19, p. 267-292, jul./dez. 2024. DOI: 10.52028/RBDU.v10.i19.ART12.MG.

²⁵ Vale mencionar que, até o fechamento deste trabalho, o Anexo I, conforme indicado na Lei Municipal n.º 4039/2024, não estava disponível junto com a normativa.

Não aponta o assunto de parcelamento, uso e ocupação do solo urbano.	Não aponta mudanças nos coeficientes construtivos e outros assuntos relacionados a uso e ocupação do solo, e deixa a decisão a cargo de uma nova Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo Urbano (citada no Plano Diretor de 2019, mas não executada, mesmo vencido o prazo de 2 anos). Sendo assim, mantém as diretrizes e coeficientes da Lei Municipal nº 1.580/1986.
Menciona e delimita como Polígono Especial o empreendimento Parques do Vale, no bairro Porto Seguro, e o classifica como Zoneamento de Expansão Urbana e Industrial – ZEUI ²⁶ .	Não menciona o bairro Porto Seguro.

Fonte: elaborado pelo autor (2025) com base nas Leis Municipais nº 3.171/2009 e n.º 4039/2024.

Outro ponto importante dessa legislação é a introdução de um macrozoneamento, que estabelece três categorias: Macrozona Urbana (MZU), Macrozona de Expansão Urbana (MZEU) e Macrozona de Urbanização Específica (MZUE). A MZU corresponde à área da cidade já consolidada, na qual a legislação não impõe parâmetros específicos para parcelamento, ocupação e uso do solo, mesmo diante da existência de lotes ociosos com potencial de ocupação (Caratinga, 2024). A MZEU, por sua vez, abrange “áreas localizadas dentro do perímetro urbano da sede do município e contíguas à malha urbana consolidada e/ou projetada, caracterizadas por glebas ainda não parceladas” (Caratinga, 2024, Art. 5º). Embora a lei reconheça essa zona como vetor de expansão urbana, não estabelece diretrizes detalhadas para sua ocupação. Já a MZUE contempla “áreas dispersas pelo território municipal, com ocupação urbana de baixa densidade habitacional” (Caratinga, 2024, Art. 7º), prevendo a definição de critérios e parâmetros urbanísticos específicos, sobretudo para empreendimentos imobiliários do tipo chacreamentos.

Diante das recentes alterações na legislação urbanística de Caratinga, observa-se um esforço para adequar o planejamento urbano-territorial às demandas do crescimento da cidade. A ampliação do perímetro urbano e a introdução do macrozoneamento refletem uma tentativa de organizar a ocupação do solo de forma mais estruturada, reconhecendo tanto os vetores de expansão quanto a necessidade

²⁶ Ver item 4.1 deste trabalho.

de regulamentação de áreas de interesse social. No entanto, desafios persistem, especialmente no que se refere à efetiva implementação das diretrizes estabelecidas, à fiscalização do uso e ocupação do solo e à inclusão de áreas ainda não contempladas na nova delimitação. Além disso, a ausência de critérios e parâmetros urbanísticos claramente definidos e aplicáveis pode comprometer a eficácia das novas normativas, tornando-se um ponto crítico na regulamentação da expansão urbana.

3.4. O contexto regional: breve caracterização da Região Metropolitana do Vale do Aço

A Constituição Federal de 1988 (CF-88) é um verdadeiro marco na história brasileira, trazendo a fundamentação para diversas leis que surgiram em sua posterioridade, especialmente aquelas ligadas à questão urbana-territorial, como o Estatuto da Cidade (Lei Federal nº 10.257, de 10 de julho de 2001) e o Estatuto da Metrôpole (Lei Federal nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015). Trazendo ao debate diversos aspectos, a CF-88 institui conceitos e delega atribuições aos níveis de poderes acerca de diferentes formas de governança. Segundo artigo 25, § 3º da CF-88:

Art. 25. Os Estados organizam-se e regem-se pelas Constituições e leis que adotarem, observados os princípios desta Constituição.

§ 3º - Os Estados poderão, mediante lei complementar, instituir regiões metropolitanas, aglomerações urbanas e microrregiões, constituídas por agrupamentos de municípios limítrofes, para integrar a organização, o planejamento e a execução de funções públicas de interesse comum (Brasil, 2016).

Dessa maneira, a competência pela criação e gestão das regiões metropolitanas²⁷ fica a cargo dos Governos Estaduais, apesar de também atribuir à

²⁷ Segundo o IBGE, uma região metropolitana (RM) é uma área territorial delimitada por lei estadual, composta por um município principal (geralmente uma capital ou uma grande cidade) e outros municípios que apresentam alto grau de integração socioeconômica e funcional com este núcleo urbano central. Essa integração é caracterizada por fluxos de pessoas, bens, serviços e informações, bem como pela dependência de infraestrutura compartilhada, como transporte, saneamento e serviços públicos. O objetivo de criar uma região metropolitana é possibilitar o planejamento e a gestão integrada

União competências exclusivas, como a elaboração de planos nacionais e regionais de ordenação territorial e desenvolvimento econômico e social (art. 21, incisos IX, XV e XX). A Constituição Federal de 1988 estabeleceu um marco na organização do território brasileiro ao delegar aos estados a responsabilidade pela criação e gestão de regiões metropolitanas, aglomerações urbanas e microrregiões, conforme definido em seu artigo 25, § 3º, e ao atribuir à União competências exclusivas, como a elaboração de planos nacionais e regionais de ordenação territorial e desenvolvimento econômico e social (art. 21, incisos IX, XV e XX).

Complementando essas diretrizes, o Estatuto da MetrÓpole (Lei Federal nº 13.089/2015) consolidou um importante instrumento para o planejamento e gestão integrados das funções públicas de interesse comum em regiões metropolitanas, exigindo a elaboração de Planos de Desenvolvimento Urbano Integrado (PDUIs) e promovendo a governança interfederativa. Nesse contexto, a análise da Região Metropolitana do Vale do Aço (RMVA) torna-se essencial, uma vez que sua criação e estrutura organizacional refletem a aplicação dessas normativas, ao mesmo tempo em que destacam desafios e potencialidades para a articulação regional no Leste de Minas Gerais.

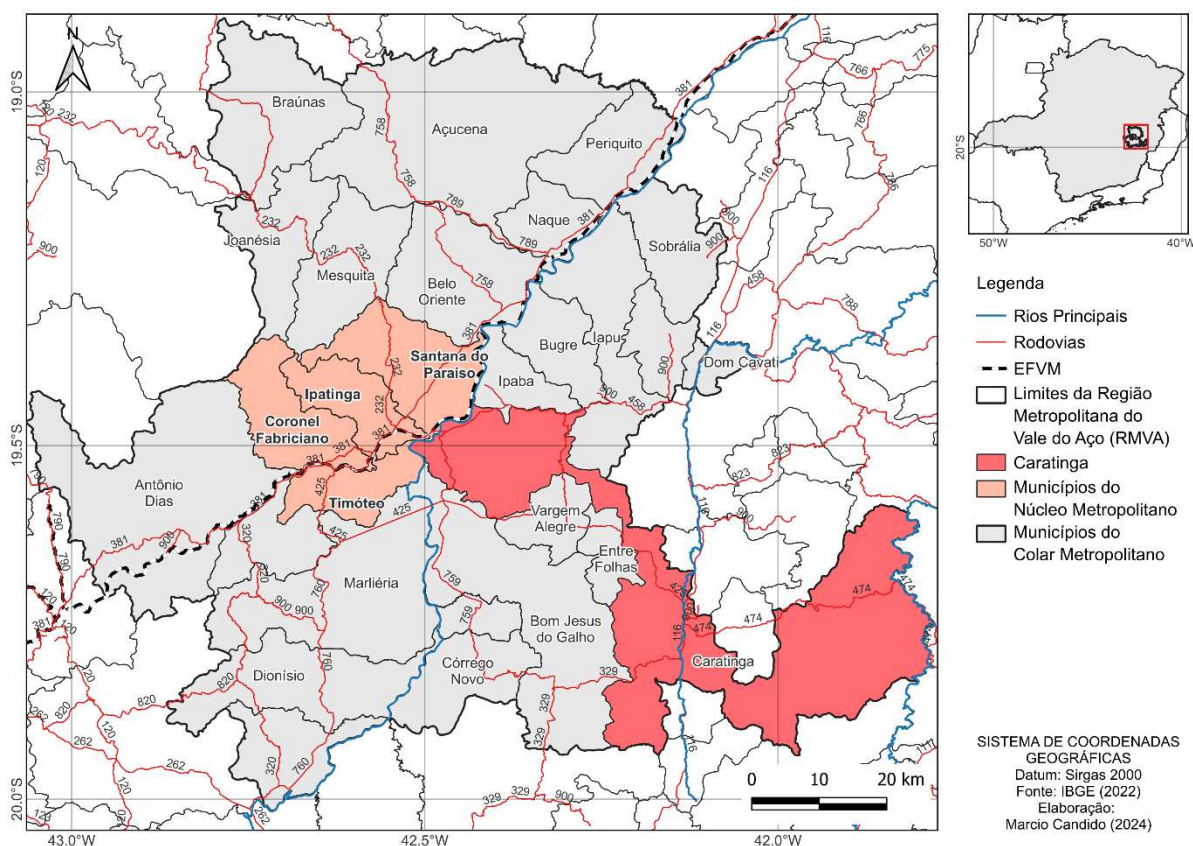
A Região Metropolitana do Vale do Aço (RMVA)²⁸ está localizada na porção leste do estado de Minas Gerais, às margens da BR-381 e da Estrada de Ferro Vitória-Minas (EFVM), a uma distância de 220 km de Belo Horizonte. Criada através da Lei Complementar Estadual nº 51/1998 e efetivada pelas Leis Complementares Estaduais nº 90/2006 e nº 112/2012, a RMVA é composta por quatro municípios do Núcleo Metropolitano (NM), dentre eles Coronel Fabriciano, Ipatinga, Santana do Paraíso e Timóteo, e 24 municípios do Colar Metropolitano (CM), dentre o qual Caratinga faz parte desde 2012 (PDDI, 2019). A Figura 11 traz os municípios e os limites da RMVA.

de funções públicas de interesse comum, ou seja, aquelas que afetam mais de um município dentro da região, como mobilidade urbana, habitação, saneamento básico e proteção ambiental (IBGE, 2023).

²⁸ Fazem parte da Região Metropolitana do Vale do Aço os seguintes municípios: Açucena, Antônio Dias, Belo Oriente, Bom Jesus do Galho, Braúnas, Bugre, Caratinga, Córrego Novo, Dionísio, Dom Cavati, Entre Folhas, Iapu, Ipaba, Jaguaráçu, Joanésia, Marliéria, Mesquita, Naque, Periquito,

Pingo D'água, São João do Oriente, São José do Goiabal, Sobrália e Vargem Alegre.

Figura 11 - Mapa atual da Região Metropolitana do Vale do Aço.

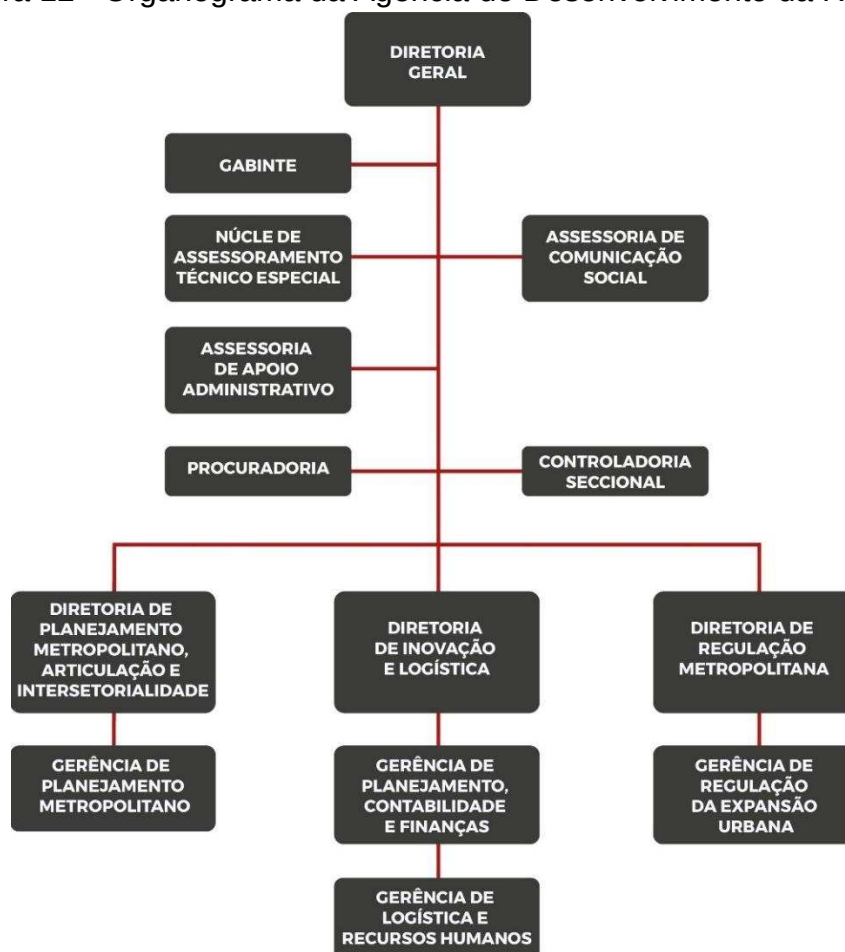


Fonte: Elaborado pelo autor (2024), com base cartográfica e dados do IBGE (2022).

Instituída pela Lei Complementar Estadual nº 122/2012, a Agência de Desenvolvimento Metropolitano da RMVA – ARMVA²⁹ é a autarquia responsável pela gestão da RMVA e está vinculada à Secretaria de Estado de Infraestrutura, Mobilidade e Parcerias (SEINFRA). Com caráter técnico e executivo, a agência tem entre suas atribuições o planejamento, assessoramento e regulação urbana, a viabilização de instrumentos para o desenvolvimento integrado da RMVA e o apoio à execução de funções públicas de interesse comum (Minas Gerais, 2012). Sua atuação concentra-se, principalmente, na promoção de uma expansão urbana ordenada no Vale do Aço, funcionando como um elo entre os municípios integrantes (Minas Gerais, 2012).

²⁹ Ver mais em: <https://www.agenciarmva.mg.gov.br>.

Figura 12 - Organograma da Agência de Desenvolvimento da RMVA.



Fonte: Agência de Desenvolvimento Metropolitano da RMVA (ARMVA, 2025). Disponível em: <https://www.agenciarmva.mg.gov.br/wp-content/uploads/2023/01/ORGANOGRAMA-AGENCIA-SITE-scaled.jpg>. Acesso em 12 jan. 2025.

No organograma da ARMVA, a questão urbana está presente, de forma indireta, em todas as diretorias, mas se insere especificamente na Diretoria de Regulação Metropolitana (DR-ARMVA), por meio da Gerência de Regulação da Expansão Urbana (Minas Gerais, 2012). Conforme previsto na Lei Complementar n.º122/2012, a DR-ARMVA é responsável por analisar, aprovar e emitir Diretrizes Metropolitanas³⁰ em todos os projetos de parcelamento do solo, além de realizar o

³⁰ O “Diretrizes Metropolitanas” é um documento, a nível de relatório técnico, composto por um conjunto de orientações e requisitos urbanísticos específicos para o desenvolvimento dos projetos de parcelamento do solo na modalidade loteamento para fins urbanos, com a finalidade de garantir o cumprimento à legislação em vigor aplicável ao projeto, a observância do planejamento metropolitano, e a compatibilização com as funções públicas de interesse comum. Disponível em: <https://www.agenciarmva.mg.gov.br/regulacao-urbana/diretrizes-metropolitanas/>. Acesso em 12 jan. 2025.

procedimento de anuência prévia³¹ e assessoramento técnico de municípios da RMVA no que tange à regulação do parcelamento, uso e ocupação do solo urbano (Minas Gerais, 2012). Segundo Alcântara (2019, p. 5), a atuação da agência como órgão técnico e gestor metropolitano antecede até mesmo o Estatuto da Metrópole – Lei Federal nº 13.089/2015 (Brasil, 2015), reforçando seu papel na promoção do desenvolvimento regional.

A saber, a região do Vale do Aço, anteriormente conhecida como Vale Verde devido às suas características físicas e geográficas, era marcada por uma densa vegetação da Mata Atlântica ao longo do relevo montanhoso e banhada pelo Rio Doce (Barbosa, 2010, p. 39). Sua formação está intimamente ligada à exploração de minério, especialmente na região da atual cidade de Itabira. De acordo com Alcântara (2019, p. 31), já em 1858 havia registros de um projeto de ligação ferroviária entre o estado do Espírito Santo e Itabira, margeando o Rio Doce. No entanto, foi apenas no início do século XX que essa conexão se concretizou, com a criação da Companhia Estrada de Ferro Vitória-Minas (EFVM) em 1901 e a implantação da ferrovia, realizada gradativamente entre 1903 e 1942 (Alcântara, 2019).

A fundação de grandes empresas ligadas à exploração das minas de ferro, como a Companhia Belgo-Mineira e a Companhia de Aços Integrais Itabira Ltda., aliada à nacionalização das jazidas de minério após a assinatura dos Acordos de Washington em 1942, impulsionou a ocupação do território, inicialmente voltada para a exploração da madeira necessária ao processo siderúrgico (Alcântara, 2019). Em um primeiro momento, utilizou-se a madeira da floresta nativa que cobria a região, posteriormente substituída pelo cultivo de eucalipto (Alcântara, 2019).

As discussões sobre a implantação da siderurgia no Brasil remontam à Primeira República (Alcântara, 2019). Todavia, sua concretização ocorreu por etapas: em 1937, com a instalação da Companhia Belgo-Mineira, que operava a fábrica de ferro em Monlevade; em 1944, com a criação da Companhia Aços Especiais Itabira (ACESITA), em Timóteo; e, por fim, em 1962, com a construção da Usina Siderúrgica de Minas Gerais S.A. (USIMINAS). Esta última, utilizando tecnologia baseada no

³¹ A Anuência Prévia consiste no atestado de conformidade para parcelamento do solo nas modalidades loteamento e desmembramento para fins urbanos com as legislações em vigor e com as diretrizes e políticas para o desenvolvimento urbano metropolitano da RMVA. Disponível em: <https://www.agenciarmva.mg.gov.br/regulacao-urbana/anuencia-previa-digital/>. Acesso em 12 jan. 2025.

carvão mineral, deu início à sua produção em uma área de confluência entre os rios Doce e Piracicaba, o que resultou na formação da cidade de Ipatinga (Espindola, 2015).

A configuração territorial do Núcleo Metropolitano da RMVA tem sua origem na divisão administrativa do município de Antônio Dias, do qual Coronel Fabriciano se emancipou em 1948. Segundo Caldeira Júnior (2018, p. 28-29):

A origem dos três principais municípios da RMVA é a mesma: o município de Antônio Dias, do qual Coronel Fabriciano se emancipou em 1948. Até a década de 1960, Coronel Fabriciano se desenvolveu como núcleo urbano a partir da construção da ferrovia EFVM, que tornou o município um entreposto comercial da região. Após a implantação das siderúrgicas ACESITA e USIMINAS, aconteceu a emancipação de Timóteo e Ipatinga - até então pertencentes a Coronel Fabriciano - ambos em 1964, definindo a configuração territorial atual. Posteriormente, em 1992, o município de Santana do Paraíso foi emancipado de Mesquita e incluído na Região Metropolitana do Vale do Aço, quando da aprovação da Lei Complementar nº 51/1998 que a instituiu.

A Figura 13 ilustra o contexto de implantação das vilas operárias de Ipatinga e a construção de seu sistema viário, com destaque para a BR-381, que atravessa a cidade. A edificação do viaduto conhecido como “mergulhão”, sob a BR-381 e a EFVM, na década de 1980, teve como objetivo interligar os bairros Horto e Bom Retiro, evidenciando o impacto da infraestrutura rodoviária no crescimento urbano local.

Figura 13 - Vista parcial de Ipatinga durante a construção do mergulhão sob a BR-381.



Fonte: Acervo da Câmara Municipal de Ipatinga (2025). Disponível em: <https://www.camaraipatinga.mg.gov.br/fotosAntigas>. Acesso em 13 jan. 2025.

Não apenas a atividade mineradora, mas também as características físicas e locais da região foram determinantes para a consolidação do Vale do Aço como se conhece atualmente. Enquanto a urbanização de Coronel Fabriciano ocorreu de forma espontânea e foi acelerada pela implantação da siderurgia, resultando na ocupação de áreas como morros e fundos de vale, principalmente por populações de menor renda, a urbanização de Timóteo e Ipatinga ocorreu de maneira mais ordenada, seguindo modelos de planejamento, com a implementação de vilas operárias (Figura 14) e da infraestrutura necessária para sustentá-las (Caldeira Júnior, 2018). Para Soares (2009, p. 2-3), esses fatores representam um marco na história urbana do país, uma vez que:

[...] cidade mineradora foi, assim, um fenômeno precoce e inédito no contexto da colonização, fixando-se antes mesmo que os mecanismos para o seu abastecimento fossem estruturados de forma eficiente. O sistema social e econômico criado em torno da mineração também exigiu uma atitude mais cuidadosa quanto ao aparelhamento do

Estado, o que se refletiu sobre a hierarquia e a estrutura dos núcleos urbanos.

A configuração das vilas operárias de Ipatinga pode ser observada na Figura 14, que apresenta uma vista parcial do bairro Horto no final da década de 1950, antes da emancipação do município.

Figura 14 - Vila operária do bairro Horto em Ipatinga, por volta de fins da década de 1950.



Fonte: Acervo da Câmara Municipal de Ipatinga (2025). Disponível em: <https://www.camaraiatinga.mg.gov.br/fotosAntigas>. Acesso em 13 jan. 2025.

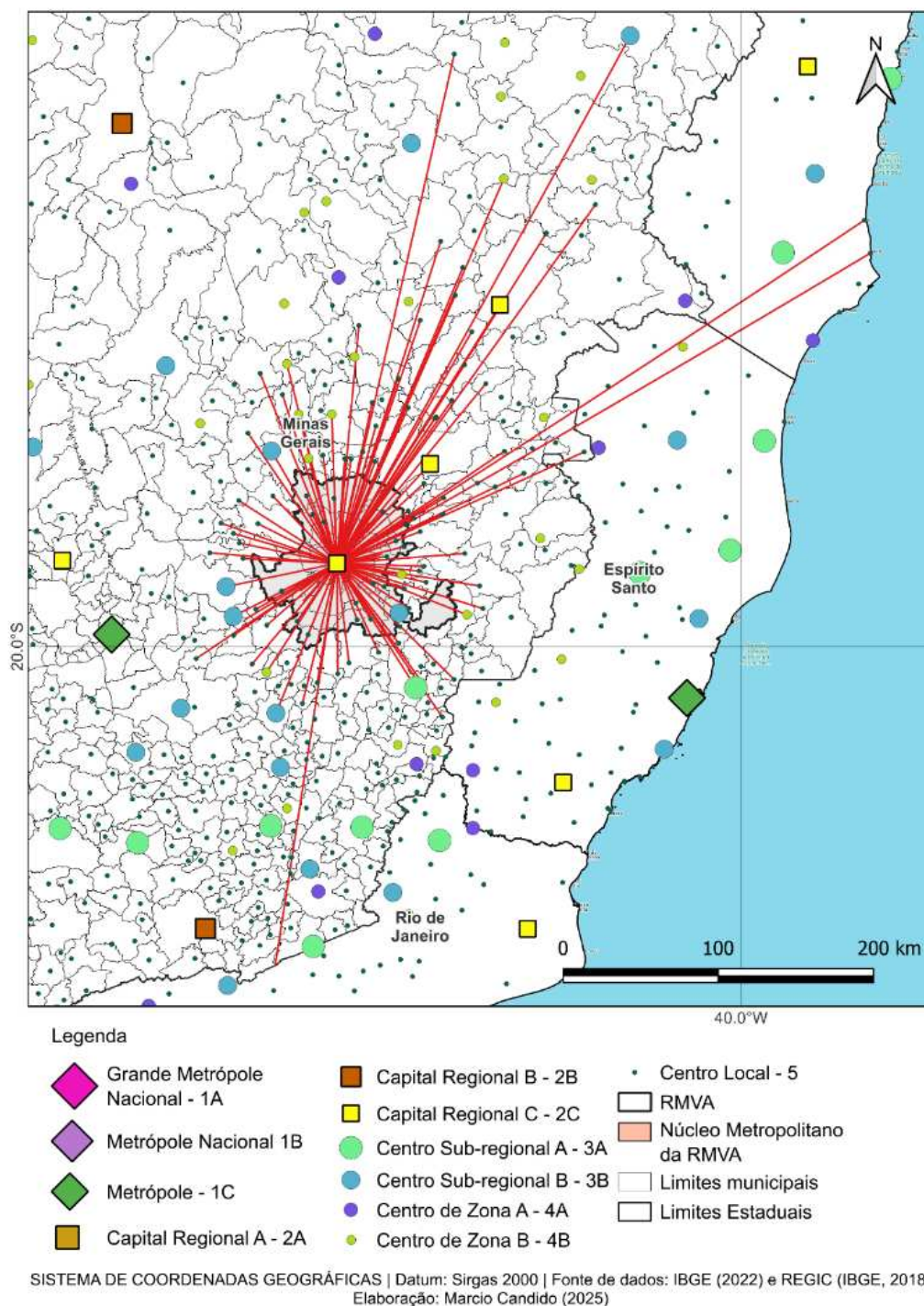
A formação histórica dos municípios da RMVA, impulsionada pela siderurgia e pela presença da EFVM como principal via de escoamento, contribuiu para o adensamento dos centros urbanos e para a sucessiva conurbação do território, culminando na criação da RMVA em 1998. Essa nova configuração regional alterou significativamente a dinâmica da área, o que pode ser verificado na redefinição das divisões territoriais promovida pelo IBGE em 2017, com a implementação das Regiões Geográficas Intermediárias e Imediatas. O município de Caratinga, por exemplo, fazia parte da Mesorregião do Rio Doce e liderava a Microrregião de Caratinga (IBGE, 1989). No entanto, com a nova regionalização, passou a integrar a Região Geográfica

Intermediária de Ipatinga e a Região Geográfica Imediata de Caratinga (IBGE, 2021), evidenciando a crescente influência do Vale do Aço na hierarquia urbana do leste de Minas Gerais.

No contexto das Regiões de Influência das Cidades – REGIC (IBGE, 2018), Ipatinga configura-se como um Arranjo Populacional (AP) e é classificada como Capital Regional C – 2C. Anteriormente denominada "Área de Concentração Ipatinga-Timóteo-Coronel Fabriciano" na REGIC de 2007 (IBGE, 2007), a região passou a assumir novas características, consolidando Ipatinga como centro da hierarquia urbana local. O fluxo migratório para obtenção de atividades e serviços com destino ao AP de Ipatinga é constante e abrange cidades inclusive do sul da Bahia, como Prado e Alcobaça, do nordeste de Minas Gerais, como Almenara e Comercinho, e do estado do Rio de Janeiro, como é o caso de Sapucaia (IBGE, 2018).

Para melhor compreensão desses fluxos, foi elaborado um mapa (Figura 15), ilustrando a rede de influência do AP de Ipatinga. Esses fluxos incluem deslocamentos para acesso a serviços e atividades como comércio de vestuário e calçados, compra de móveis e eletroeletrônicos, atendimento em saúde de baixa, média e alta complexidade, ensino superior, atividades culturais e esportivas, além de infraestrutura como aeroporto, jornais e transporte coletivo.

Figura 15 - Mapa de fluxos de atividades e serviços com destino ao AP de Ipatinga.



Fonte: elaborado pelo autor (2025) a partir da base de dados cartográficos do IBGE (2022) e de dados de fluxos de atividades e serviços da REGIC (IBGE, 2018).

Nota-se que o AP de Ipatinga mantém relações de deslocamento e fluxos com municípios além da RMVA. No que se refere aos municípios do Colar Metropolitano (CM), as conexões mais fortes são com os municípios mais próximos ao AP, o que é

comum, dado que Ipatinga tende a influenciar as cidades da sua Região Geográfica Imediata. De acordo com o percentual de ligação total fornecido pela REGIC (IBGE, 2018), os municípios do CM com maior dependência de Ipatinga são Ipaba (82,7%), Joanésia (79,6%), Braúnas (74,3%) e Belo Oriente (71,0%). Por outro lado, os municípios com menor dependência para acessar atividades e serviços em Ipatinga são São José do Goiabal (8,5%), Sobrália (16,4%), Marliéria (24,3%) e Entre Folhas (25,08%). Esses municípios, embora pertencentes à RMVA, apresentam uma menor relação de dependência, provavelmente devido à influência de outros centros, como as sedes de suas respectivas regiões geográficas imediatas.

Ao analisar as ligações entre Caratinga e o AP de Ipatinga, conforme dados da REGIC (IBGE, 2018), observa-se uma forte dependência da população de Caratinga em relação à infraestrutura e aos serviços oferecidos por Ipatinga. A análise revela padrões significativos nas motivações para o deslocamento. Destinos como compras de vestuário e calçados (35,7%), móveis e eletroeletrônicos (41%), serviços de saúde (com 34% para baixa e média complexidade e 31,3% para alta complexidade), e atividades culturais (47,3%) são as principais razões para os deslocamentos (IBGE, 2018). Além disso, Ipatinga se consolida como um centro para o transporte aéreo, com 60% da população de Caratinga optando por esta cidade para acessar o aeroporto. O ensino superior (13,3%) e o transporte coletivo (17%) apresentam-se como motivos secundários, sugerindo que, embora relevantes, têm um impacto menor nas decisões de deslocamento em comparação com outras categorias, assim como o baixo deslocamento para obtenção de jornais, o que indica que essa atividade é atendida localmente (IBGE, 2018).

A análise desses dados só evidencia o papel fundamental do AP de Ipatinga na RMVA, funcionando como um polo de serviços de saúde, comércio, educação e lazer, além de exercer uma influência direta no cotidiano da população de Caratinga. Apesar de Caratinga ser classificada como Centro Sub-Regional B, nível 3B, ela é diretamente influenciada pela hierarquia superior a ela, no caso, o AP de Ipatinga, com atividades e serviços mais complexos. Isso se torna ainda mais evidente no bairro Porto Seguro, cuja distância até o centro de Ipatinga é menor do que até a sede de Caratinga, por exemplo, e que será analisado no item 4.2. Portanto, Ipatinga desempenha uma função essencial no contexto socioeconômico da RMVA, atraindo

um considerável fluxo de pessoas em busca de serviços, e cujo fenômeno tende a reforçar ainda mais a expansão do Vale do Aço como um todo.

O Capítulo 3 trouxe informações fundamentais para compreender o cenário municipal e regional que envolvem o bairro Porto Seguro. Pode-se observar diversos elementos presentes em cada escala, notadamente para o caso da política urbana em Caratinga, que apresenta discrepâncias e generalizações em relação a diversos termos e parâmetros. O próximo capítulo, por sua vez, expõe todo o caso do bairro Porto Seguro, apresentando resultados e trazendo discussões importantes sobre aquele espaço.

4. PLANEJAMENTO E GESTÃO URBANO-TERRITORIAIS EM CARATINGA-MG: CONSEQUÊNCIAS PARA O DISTRITO DE CORDEIRO DE MINAS

Este capítulo é composto pela análise dos dados coletados em campo, da pesquisa documental e das entrevistas realizadas. Pretende-se atender aos objetivos específicos 03 e 04 traçados para esta pesquisa. Recorre-se ao referencial teórico, apresentado no capítulo 2, para a análise realizada sobre o espaço urbano do bairro Porto Seguro.

Inicia-se o capítulo com a caracterização do distrito de Cordeiro de Minas, de maneira geral. Posteriormente, analisa-se o bairro Porto Seguro, desde sua formação, passando por suas características gerais, a configuração de cada empreendimento segundo uso e ocupação e infraestrutura, observações apontadas nas entrevistas até o estudo a partir da visão dos processos e fenômenos socioespaciais ligados à produção do espaço urbano, elencados por Vasconcelos (2022) e discutidos anteriormente no Capítulo 2. Por fim, faz-se um breve resumo do capítulo. A análise desses resultados e a discussão auxiliará no cumprimento do objetivo geral do trabalho. Vale mencionar que os roteiros das entrevistas estão presentes no Apêndice B.

4.1. O distrito de Cordeiro de Minas e a expansão urbana da RMVA

Em linhas gerais, e como exposto no Capítulo 2 deste trabalho, a urbanização das cidades brasileiras, assim como em outros países latino-americanos, ocorre de forma rápida, intensificando-se após a industrialização do país, especialmente na

segunda metade do século XX. A migração campo-cidade, impulsionada pela modernização dos processos, tem marcado as transformações do espaço urbano, com a concentração cada vez maior da população nos centros urbanos (Maricato, 2021). Entre 1940 e 1980, conforme Santos (2018), observou-se uma inversão populacional significativa: enquanto a taxa de urbanização era de 26,35% em 1940, em 1980 esse índice atingiu 68,86%, chegando a 84,36% em 2010.

Claramente, tal crescimento expressivo afetou a dinâmica das cidades e da configuração do espaço regional, moldando o comportamento da rede urbana, com novos fluxos demográficos e novas demandas e formas de produção do espaço e do consumo (Sposito; Whitacker, 2010). Dentro disso, algumas regiões passaram a abrigar um número maior de pessoas e atividades, novas dinâmicas e outras visões sobre o espaço. As redes urbanas se modificaram e o espaço regional passa a ser representado através de novas premissas.

Caratinga, acompanhando essas tendências, tem experimentado profundas mudanças no espaço urbano nas últimas décadas. Seja pela expansão da malha urbana na sede urbana municipal, ao longo de diferentes vetores, seja pelo crescimento de áreas periféricas, como em áreas rurais, o município enfrenta novas demandas que afetam diretamente o planejamento e a gestão urbano-territorial.

Tal característica de expansão e adensamento acelerados também pode ser observada para além das divisas municipais. Em algumas localidades, especialmente na região Leste de Minas Gerais, com a configuração da Região Metropolitana do Vale do Aço, no fim da década de 2010, muito se tem alterado na malha urbana, o que desafia as políticas públicas para além das práticas tradicionais de planejamento e gestão, inclusive no âmbito urbano-territorial. O espaço da RMVA, como mostrado em estudos de Barbosa (2010), Alcântara (2019), Azevedo Vasconcellos (2014), além do próprio PDDI (ARMVA, 2019), está comprometido devido ao seu alto grau de adensamento, o que força o crescimento para áreas fora do Núcleo Metropolitano.

Cordeiro de Minas, um dos distritos de Caratinga, ilustra bem essas transformações. Apesar de sua formação estar pouco ligada à constituição da RMVA nos anos 1960, o distrito apresenta características que o tornam atrativo para a ocupação. De acordo com Barbosa (2010, p. 66),

Desde do início da urbanização da região do Vale do Aço podemos identificar características de um processo de urbanização extensiva,

onde espaço rural foi sendo redefinido, subordinado e integrado ao sistema urbano-industrial, [...]. E, na última década, o espraiamento do tecido urbano da RMVA, nas divisas dos municípios limítrofes Caratinga, Ipatinga e Santana do Paraíso, também apresenta muitas características do processo de urbanização extensiva.

Esse aspecto só evidencia o quão intrincado é o caso do distrito de Cordeiro de Minas. Especialmente a grande disponibilidade de terras, em sua maior parte, com relevo pouco acidentado, Cordeiro de Minas traz em suas características a presença de grandes lagoas e outros atrativos naturais. Isso atende ainda mais aos requisitos para a expansão da cidade no contexto capitalista, em que a ligação com a natureza, e com o “verde”, como é frequentemente citado, é cada vez mais requerido (Sposito; Whitacker, 2010). Além disso, os acessos e a fácil conexão com o Vale do Aço são outros elementos que favorecem a exploração daquelas terras para novos empreendimentos.

Segundo Lefebvre (2002), a característica da expansão urbana influencia diretamente a mudança dos meios de produção. Sendo assim, a transformação que o tecido urbano impõe a áreas não-urbanizadas é complexa, ainda mais quando fala-se da metrópole capitalista, que fazem dos pequenos e médios centros “subcolônias” numa relação de dependência enorme (Lefebvre, 2002, p. 17). O autor ainda ressalta sobre a relação da metrópole com seu entorno imediato ao afirmar que,

O tecido urbano prolifera, estende-se, corrói os resíduos de vida agrária. Estas palavras, ‘o tecido urbano’, não designam, de maneira restrita, o domínio edificado nas cidades, mas o conjunto das manifestações do predomínio da cidade sobre o campo. Nessa acepção, uma segunda residência, uma rodovia, um supermercado em pleno campo, fazem parte do tecido urbano. Mais ou menos denso e ativo, ele poupa somente as regiões estagnadas ou arruinadas, devotadas à “natureza” (Lefebvre, 2002, p. 17).

A urbanização crescente, portanto, se impõe para além dos limites das cidades, para além da metrópole, de maneira extensiva, “gerando e integrando diversos espaços, centralidades e periferias, espaços rurais e regionais, ao contexto hegemônico urbano-industrial” (Barbosa, 2010, p. 66). Dessa forma, as fronteiras são

remodeladas, de dentro para fora das aglomerações urbanas, e os espaços adjacentes, independente da característica e do grau de urbanização, são incorporados à lógica da cidade (Barbosa, 2010).

Em se tratando especificamente de Cordeiro de Minas, um distrito de Caratinga, foi criado pela Lei Complementar Municipal nº 004, de 29 de agosto de 1991. Localizado à noroeste da sede do município, a sede do distrito dista a, aproximadamente, 50,1 km da sede urbana do município de Caratinga. Dentre suas características físicas destaca-se presença de grandes lagoas na região, muito em razão da drenagem esparsa na área rebaixada próximo ao rio Doce, e o que demonstra uma capacidade turística notável. Devido à sua posição estratégica como limítrofe à RMVA, o espaço do distrito serve de apoio para diversos empreendimentos da região, desde a plantação de eucaliptos para a utilização na indústria até como área de expansão urbana (PDDI, 2019).

A formação da vila³² do distrito de Cordeiro de Minas (Figura remonta ao final da década de 1920. O povoamento da região se dá principalmente pelas famílias Arnaldo Silvano e Cordeiro, que dá origem ao nome do distrito. Em busca principalmente de terras férteis para a agricultura, as famílias se assentaram na região e começaram a trabalhar com diferentes culturas, com destaque para o arroz e o milho, limitada ao consumo familiar, já que não havia comércio local para escoamento (Caratinga, [s. d.]).

A Figura 16 ilustra uma das ruas da vila do distrito de Cordeiro de Minas.

³² O termo “vila”, segundo o IBGE (2023), refere-se ao núcleo urbano que centraliza as funções administrativas e de governança de um distrito dentro de um município, onde normalmente estão localizadas as subprefeituras, cartórios, e outros serviços públicos distritais, atividades de comércio e serviços que atendem a população local e, em alguns casos, áreas adjacentes, e elementos de infraestrutura básica que caracterizam a ocupação urbana, como vias, edificações, e uma organização mínima que a distingue de áreas puramente rurais. Fonte: INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. *Manual Técnico de Divisão Territorial do Brasil*. IBGE, 2023. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/geociencias/organizacao-do-territorio/estrutura-territorial/23701-divisao-territorial-brasileira.html>. Acesso em 06 jan. 2025.

Figura 16 - Vista para as ruas da sede de Cordeiro de Minas, 2021.



Fonte: Google Street View (2021) do Google Earth (2025).

Segundo dados da Secretaria de Educação de Caratinga (Caratinga, [s. d.]), o loteamento da vila foi iniciado por Manoel Cordeiro Lúcio, possibilitando que novas famílias, como Campos e Lopes, se estabelecessem na região. A construção de equipamentos comunitários, como igreja, escola, campo de futebol e cemitério, foi viabilizada por meio da doação de terras pelas famílias locais, o que incentivou o crescimento do povoado (Caratinga, [s. d.]).

Os acessos à vila do distrito de Cordeiro de Minas ocorrem tanto pela MG-425 (Rodovia do Álcool), parcialmente pavimentada, a partir dos municípios de Entre Folhas e Vargem Alegre, quanto por estradas municipais não pavimentadas, provenientes do distrito caratinguense de São Cândido. Além disso, é possível chegar à vila pela LMG-759, que passa pelo distrito de Revés do Belém, pertencente ao município de Bom Jesus do Galho. A rodovia estadual LMG-759 desempenha um papel crucial na ligação de pequenos municípios ao Vale do Aço, especialmente Pingo D'Água e Córrego Novo, servindo também como uma alternativa de acesso a Bom Jesus do Galho e à rodovia estadual MG-329.

Além disso, a descoberta da Lagoa Silvana foi um marco para a região, dadas suas grandes dimensões, e atualmente é uma referência para a denominação da área, abrigando também o Clube Náutico Lagoa Silvana. Também é importante mencionar

a presença de outros complexos de lagos e lagoas. A Lagoa do Piau é uma delas, com dimensões expressivas, e que abriga o Campus Lagoa do Piau³³, cujo projeto foi elaborado pelo arquiteto e urbanista Sylvio E. de Podestá Sylvio. Pertencente ao Instituto Doctum, Faculdades Integradas de Caratinga, o Campus Lagoa do Piau possui área de 16,5 hectares, e previa uma implantação em três etapas, conforme mapa de implantação elaborado pelo autor do projeto (Figura 17). Entretanto apenas o Prédio A foi executado, tendo sido inaugurado em 2006.

Figura 17 - Mapa de Implantação do projeto do Campus Lagoa do Piau do Instituto Doctum.



Fonte: Campus Lagoa Piau. Arquiteto Sylvio Emrich de Podestá, 2006. Disponível em: <https://vitruvius.com.br/revistas/read/projetos/09.100/2951>. Acesso em 28 jan. 2025.

O distrito de Cordeiro de Minas (Figura 19) é amplamente coberto por remanescentes da Mata Atlântica original, especialmente nas margens das lagoas e dos cursos d'água, destacando a riqueza natural do local. Entretanto, também há

³³ Ver mais informações sobre o projeto arquitetônico e paisagístico do Campus Lagoa do Piau em: <https://vitruvius.com.br/revistas/read/projetos/09.100/2951>

grandes áreas dedicadas à monocultura de eucalipto, destinada ao abastecimento da CENIBRA (Celulose Nipo-Brasileira S/A)³⁴. Na mesma região, encontra-se o Parque Estadual do Rio Doce - PERD³⁵, localizado à margem esquerda do rio Doce. A Zona de Amortecimento (ZA)³⁶ do parque coincide com a área mais ocidental do distrito, o que traz à tona debates sobre a conciliação entre a expansão urbana e a preservação ambiental, buscando estratégias para que ambos os processos ocorram de maneira sustentável.

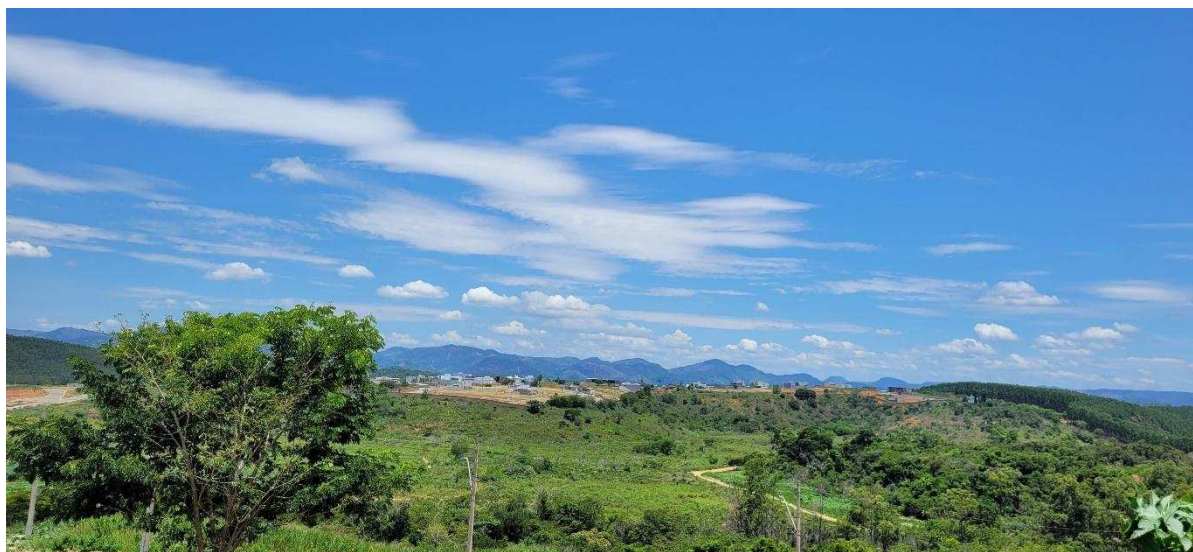
As Figuras 18 e 19 trazem uma visão ampla da geografia e da atual configuração do distrito de Cordeiro de Minas, sua vila e equipamentos e o bairro Porto Seguro.

³⁴ A Cenibra – Celulose Nipo-Brasileira S/A é uma indústria produtora de celulose branqueada de fibra curta de eucalipto situada no município de Belo Oriente, Colar Metropolitano da RMVA, especificamente na divisa com Santana do Paraíso.

³⁵ O Parque Estadual do Rio Doce (PERD) é uma das mais importantes áreas de preservação ambiental de Minas Gerais, sendo reconhecido como a maior reserva contínua de Mata Atlântica no estado. Localizado na região do Vale do Rio Doce, o parque abrange partes dos municípios de Marliéria, Timóteo e Dionísio, com uma área de aproximadamente 36 mil hectares. Vale mencionar que a Zona de Amortecimento (ZA) do PERD engloba áreas adjacentes ao parque em outros municípios, especialmente Caratinga. Criado 1944, o PERD destaca-se por sua vasta biodiversidade, abrigando uma grande variedade de espécies da flora e fauna típicas da Mata Atlântica. A área também é considerada uma importante reserva de recursos hídricos, possuindo um sistema de lagos interligados que ocupa cerca de 6% de sua extensão, sendo o Lago Dom Helvécio o mais conhecido e um dos maiores lagos naturais do país, e o que dá a ele o título de terceiro maior complexo de lagos do Brasil. Disponível em: https://www.ief.mg.gov.br/w/parque-estadual-do-rio-doce?utm_source=chatgpt.com. Acesso em 06 jan. 2025.

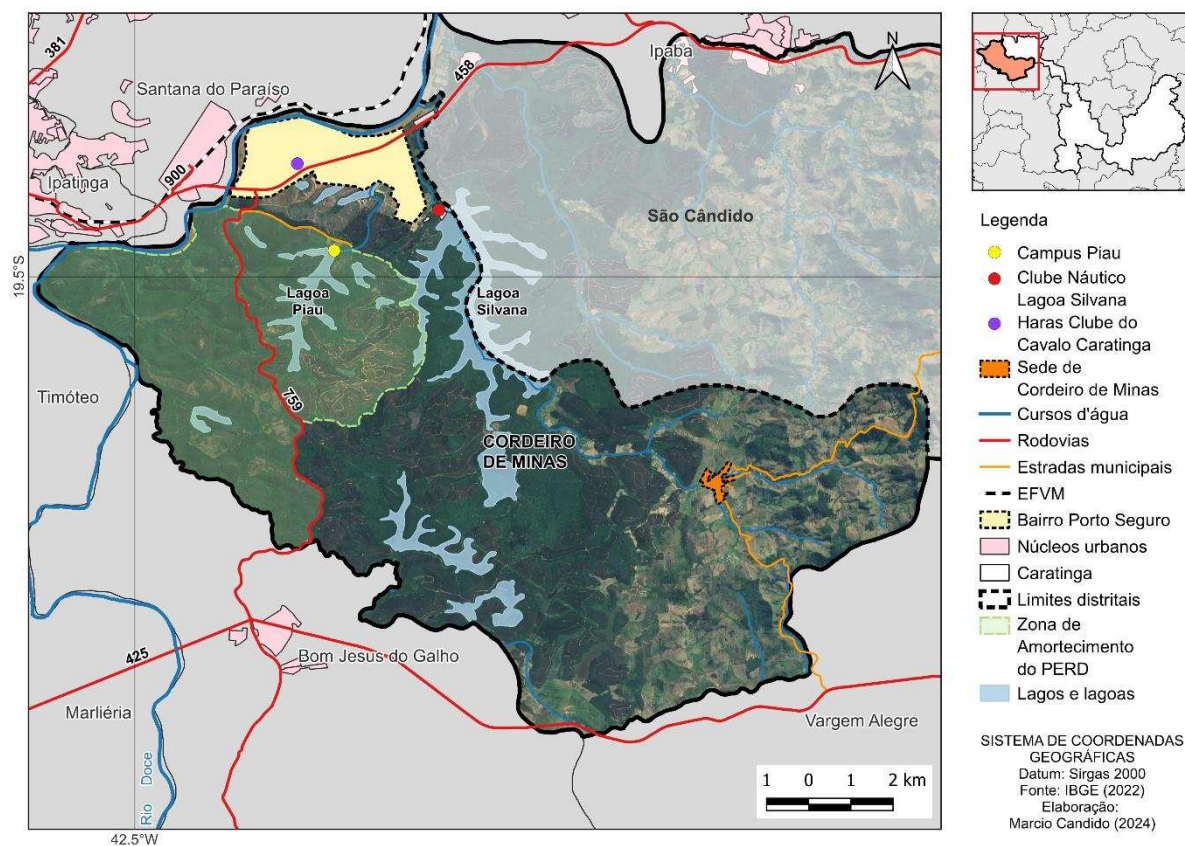
³⁶ A zona de amortecimento é uma área ao redor de uma unidade de conservação onde as atividades humanas estão sujeitas a normas e restrições específicas, visando minimizar impactos negativos sobre os ecossistemas protegidos.

Figura 18 - Vista ampla da região do distrito de Cordeiro de Minas a partir de um dos pontos mais altos do Loteamento Parques do Vale.



Fonte: acervo pessoal do autor (2024).

Figura 19 - Distrito de Cordeiro de Minas, Caratinga-MG.



Fonte: elaborado pelo autor (2024) a partir de base cartográfica do IBGE (2022) e Google Earth (2024).

Ao analisar a população de Cordeiro de Minas entre os Censos Demográficos de 2010 e 2022, observa-se uma discrepância significativa entre a população da vila do distrito e a do bairro Porto Seguro. Em 2010, segundo dados da Sinopse por Setores Censitários do IBGE (2010), o bairro Porto Seguro contava com 581 habitantes e 287 domicílios particulares e coletivos, enquanto a vila do distrito apresentava uma população de 1.456 habitantes (IBGE, 2010). A análise revela que, naquele ano, o bairro Porto Seguro representava 24,8% da população total do distrito de Cordeiro de Minas, enquanto a vila concentrava aproximadamente 62,2% da mesma população. É importante destacar que, na época, os empreendimentos Parques do Vale e o Condomínio Parque Lagoa Silvana ainda não haviam sido implementados, e o bairro Porto Seguro era composto pelos empreendimentos Ilha do Rio Doce, Loteamento Parque Rio Doce, Condomínio Recanto dos Pássaros e Residencial Porto Seguro.

Já em 2022, verifica-se uma diminuição na população total da vila. De acordo com os dados do Censo Demográfico de 2022 (IBGE, 2023), a população da vila foi reduzida para 1.006 habitantes, representando pouco mais de 37% da população total do distrito, enquanto o bairro Porto Seguro passou a abrigar 1.382 habitantes, o equivalente a 51,8% da população total. Esses dados evidenciam o crescimento contínuo do bairro Porto Seguro, mesmo diante de algumas dificuldades administrativas, como será discutido no item 4.2. A inversão nos papéis demográficos reforça a maior relevância do bairro Porto Seguro nas dinâmicas socioespaciais do distrito, fenômeno amplificado pelo crescimento do Vale do Aço.

Para ilustrar de forma mais clara os dados demográficos, foi elaborada a Tabela 2, detalhando a população urbana e rural do distrito.

Tabela 2 - População do distrito de Cordeiro de Minas.

Localidade	Número de habitantes	
	Censo de 2010	Censo de 2022
Vila (sede distrital)	1.456	1.006
Loteamento Residencial Porto Seguro	581	702
Ilha do Rio Doce, Residencial Parque Rio Doce e Condomínio Recanto dos Pássaros		558

Empreendimento Parques do Vale (incluindo Condomínio Parque Lagoa Silvana) *	303	122
Zona Rural		281
Total (considerando somente o bairro Porto Seguro)	581	1.382
Total do distrito	2.340	2.669

*Durante o Censo Demográfico de 2010, o empreendimento Parques do Vale ainda não havia sido executado e a área posteriormente ocupado era incluída como zona rural.

Fonte: elaborado pelo autor (2025) com base em dados do Censo Demográfico de 2022, a partir da Sinopse por Setores Censitários (IBGE, 2023).

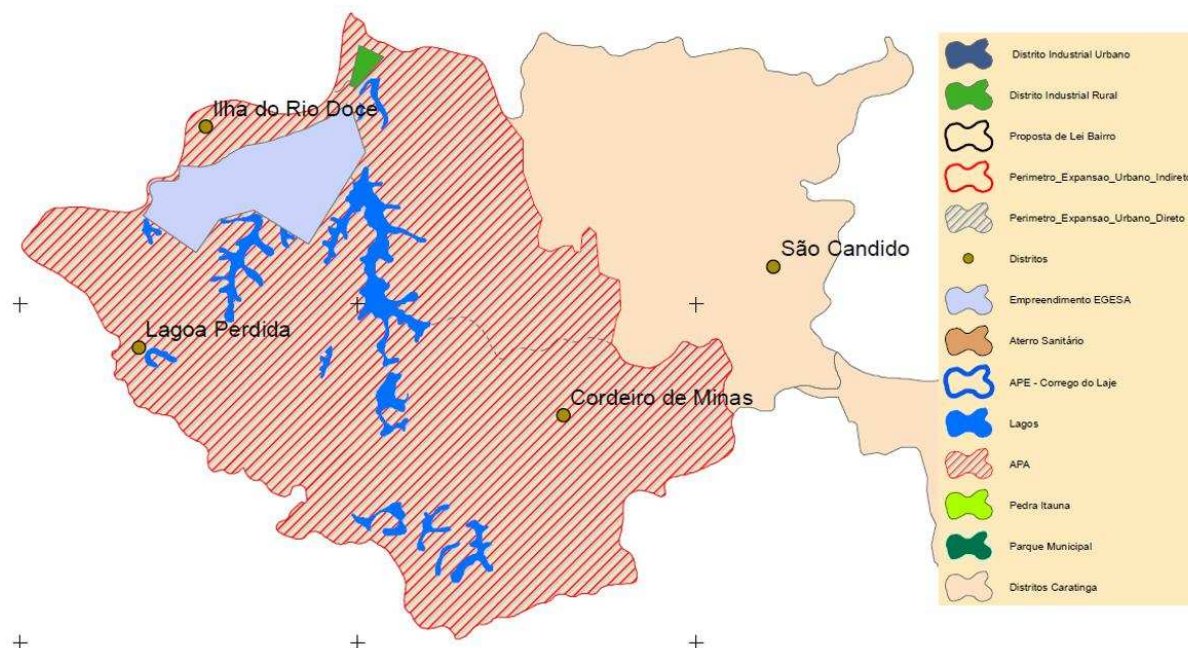
No que diz respeito à ocupação urbana no distrito de Cordeiro de Minas, desde o início dos anos 2000, observa-se um intenso crescimento no número de chacreamentos, loteamentos e condomínios fechados em áreas cortadas pela BR-458, que conecta a região do Vale do Aço à BR-116. Esse fenômeno responde à crescente demanda da Região Metropolitana do Vale do Aço (RMVA) por novos espaços para moradia, como salientado Barbosa (2010, p. 67).

A Lei Municipal nº 3.171/2009 (Caratinga, 2009), que estabelece o perímetro urbano da cidade e de outras áreas do município de Caratinga, aborda o bairro Porto Seguro em seu texto. Essa lei classifica o empreendimento Parques do Vale como um "Polígono Especial", enquadrando-o na categoria de Zoneamento de Expansão Urbana e Industrial (ZEUI), permitindo os usos residencial, comercial e industrial. Além disso, o distrito de Cordeiro de Minas e parte do distrito de São Cândido são designados como Áreas de Proteção Ambiental (APA)³⁷. A lei também demarca a existência de um Distrito Industrial Rural nas proximidades do bairro Porto Seguro; entretanto, observações realizadas durante a pesquisa de campo indicaram que essa não se consolidou, e somente apresenta algumas indústrias e galpões que estão localizados à margem da BR-458 e da rodovia que dá acesso à cidade de Ipaba (Caratinga, 2009).

³⁷ Área de Proteção Ambiental (APA) é uma categoria de unidade de conservação prevista no Sistema Nacional de Unidades de Conservação da Natureza (SNUC), estabelecido pela Lei nº 9.985/2000. As APAs são definidas como áreas geralmente extensas, com um certo grau de ocupação humana, dotadas de atributos naturais, estéticos ou culturais relevantes, que têm como objetivo básico proteger a biodiversidade e assegurar a sustentabilidade do uso dos recursos naturais.

É importante notar que a comunidade da Ilha do Rio Doce é mencionada brevemente na legislação, enquanto outros empreendimentos do bairro não são citados. A Figura 20, extraída da Lei Municipal nº 3.171/2009, ilustra o caso do distrito de Cordeiro de Minas.

Figura 20 - Recorte do Mapa de Perímetro Urbano de Caratinga-MG.



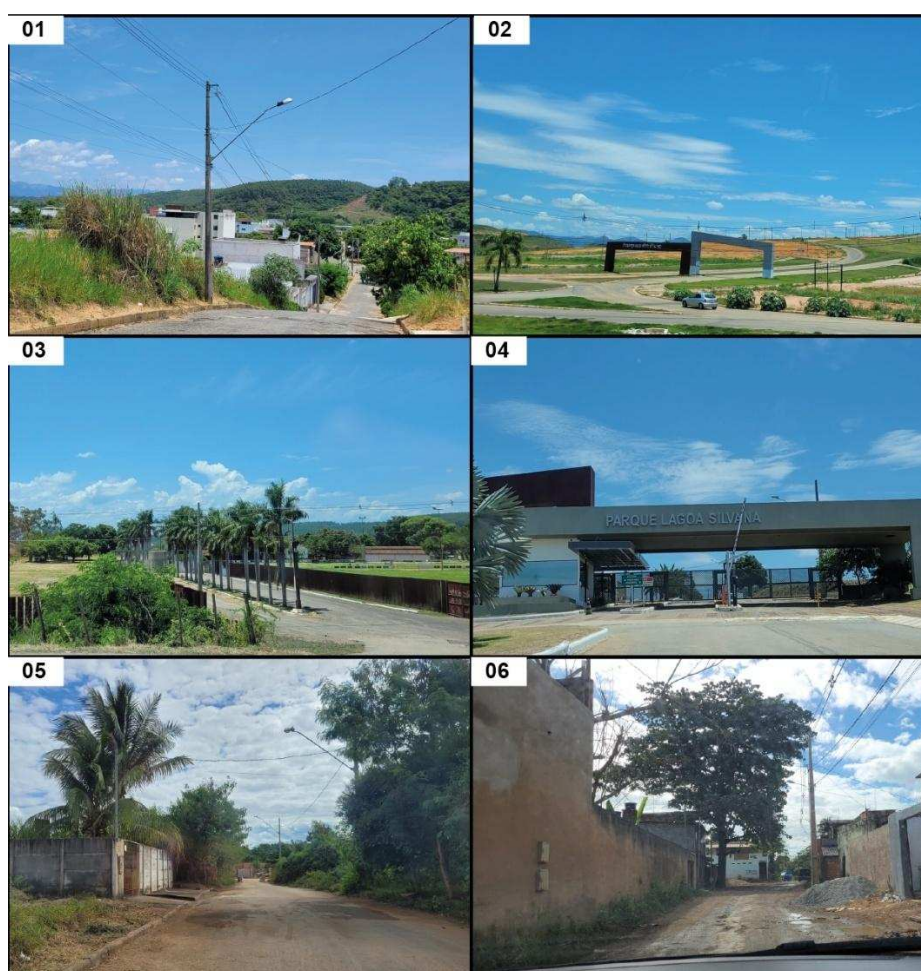
Fonte: Prefeitura Municipal de Caratinga. Lei Municipal nº 3.171/2009; recorte elaborado pelo autor (2024).

A análise do distrito de Cordeiro de Minas evidencia a influência da expansão urbana da Região Metropolitana do Vale do Aço na configuração socioespacial local. O crescimento de empreendimentos como chacreamentos, loteamentos e condomínios fechados ao longo da BR-458 demonstra o impacto da demanda regional por novas áreas de moradia, enquanto a legislação urbanística municipal apresenta limitações em contemplar plenamente as dinâmicas de ocupação do território. Apesar de avanços, como a menção a empreendimentos específicos do bairro, como o Parques do Vale, persistem desafios relacionados à infraestrutura e à integração das comunidades locais ao planejamento urbano-territorial. Nesse contexto, vê-se a importância de se entender melhor o bairro Porto Seguro, imerso no intrincado contexto de expansão urbana, de forma a entender os aspectos de planejamento e gestão urbano-territoriais e demandas regionais que incidem sobre o bairro, tema que será detalhado na próxima seção.

4.2. O Caso do bairro Porto Seguro

O bairro Porto Seguro, localizado no distrito de Cordeiro de Minas, na divisa com o município de Santana do Paraíso, destaca-se como uma área em expansão relativamente recente dentro do município de Caratinga-MG. Com uma configuração urbana heterogênea, o bairro reúne empreendimentos de diferentes perfis, evidenciando dinâmicas distintas de ocupação e valorização imobiliária. Para compreender melhor as particularidades do bairro, é essencial analisar seu contexto histórico e o processo de formação urbana. A Figura 21 apresenta alguns empreendimentos do bairro Porto Seguro.

Figura 21 - Vista dos empreendimentos do bairro Porto Seguro.



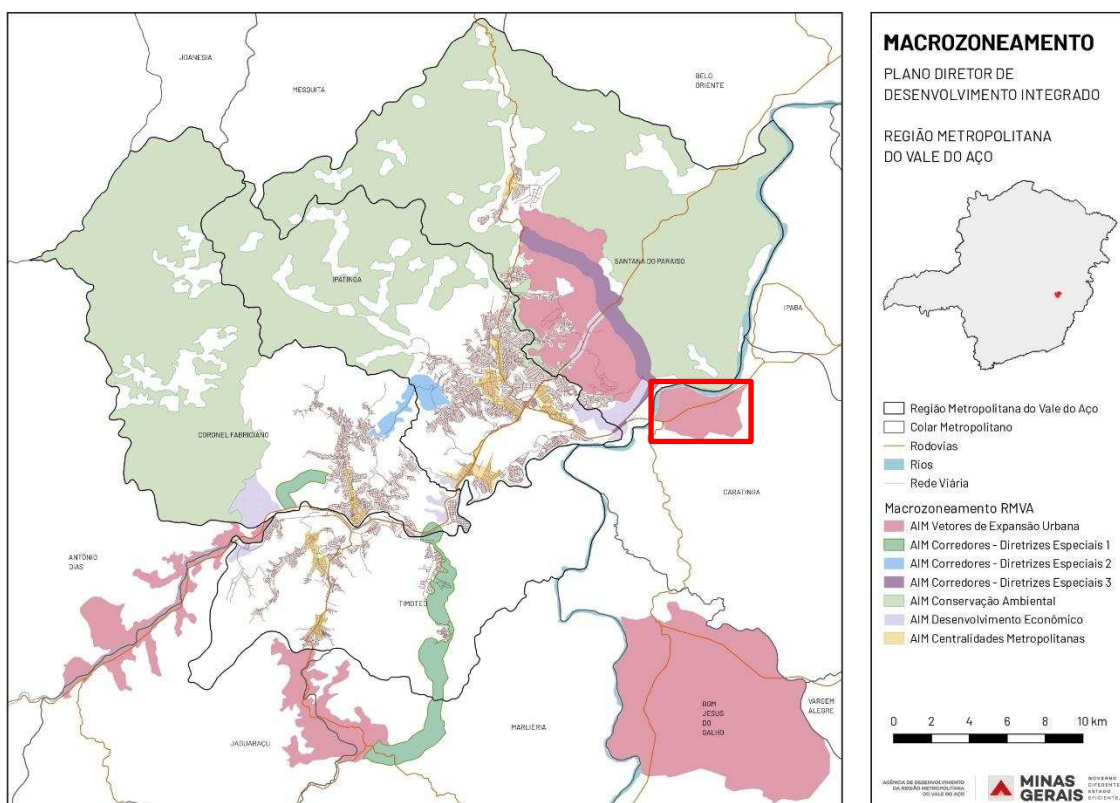
Legenda: 01 – Residencial Porto Seguro; 02 – Loteamento Parques do Vale; 03 – Haras Clube do Cavalo; 04 – Condomínio Parque Lagoa Silvana; 05 – Loteamento Parque Rio Doce; 06 – Ilha do Rio Doce.

Fonte: acervo pessoal do autor (2024).

A formação e ocupação do bairro Porto Seguro está intimamente ligada à consolidação dos municípios da Região Metropolitana do Vale do Aço (RMVA). Como mencionado no Capítulo 3, item 3.4, a ocupação da RMVA se deu a partir da implantação das siderurgias, como a USIMINAS, e do assentamento das vilas operárias. Posteriormente, conforme estudo de Alcântara (2019), o Vale do Aço passou por um crescimento exponencial, contribuindo para a conurbação dos municípios do Núcleo Metropolitano e aumentando ainda mais a pressão por novas áreas para expansão.

A Figura 22, retirada do Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado da RMVA, aprovado em dezembro de 2024 através da Lei Complementar nº 178/2024, apresenta o macrozoneamento do núcleo metropolitano e entorno, destacando o bairro Porto Seguro como vetor de expansão urbana (Minas Gerais, 2024).

Figura 22 - Macrozoneamento dos municípios do Núcleo Metropolitano da RMVA, segundo o PDDI.

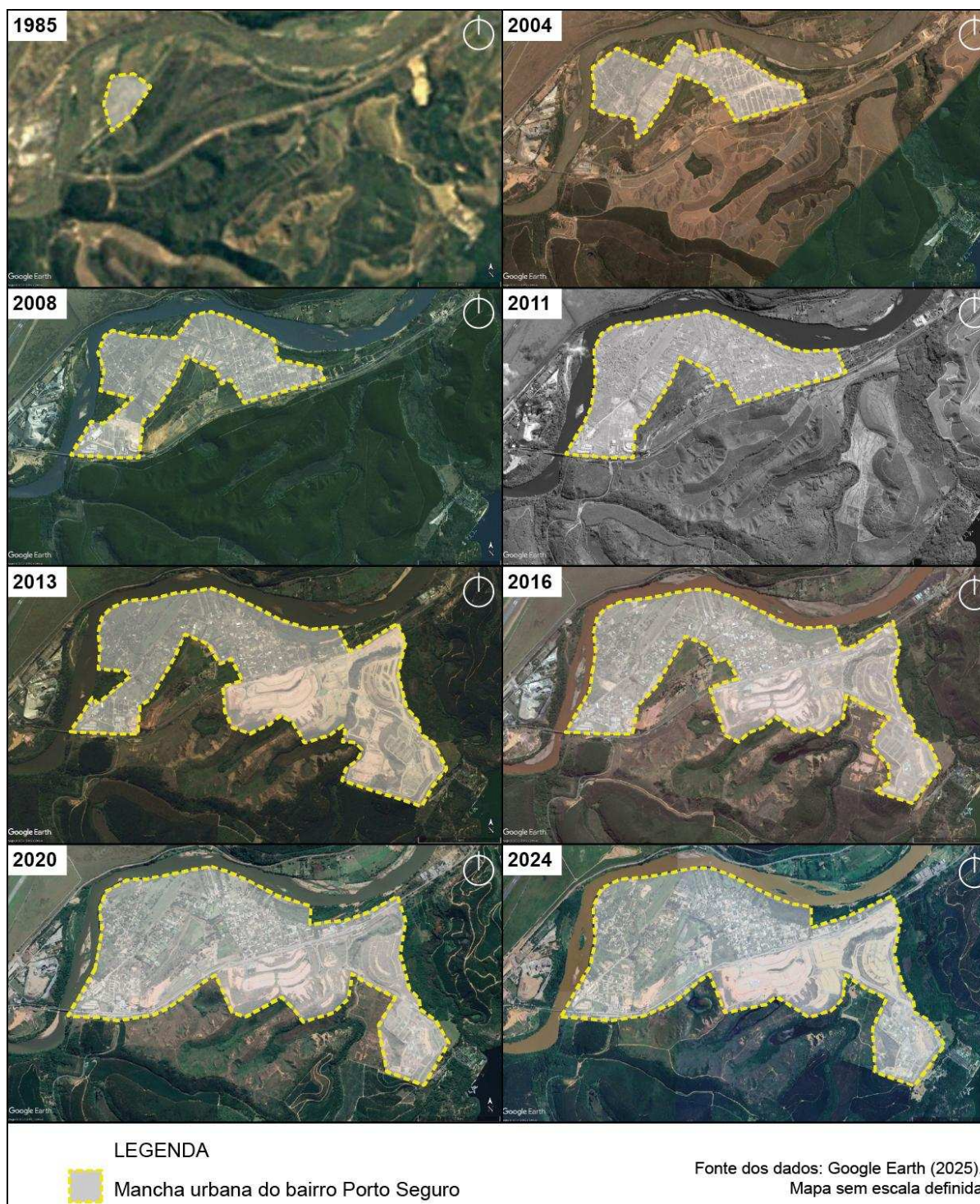


Fonte: Assembleia Legislativa de Minas Gerais. Anexo II do Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado (MINAS GERAIS, 2024); grifo do autor (2025).

Nesse contexto, insere-se o bairro Porto Seguro, cuja formação remonta ao final da década de 1980, estando especialmente ligada à comunidade da Ilha do Rio Doce. O bairro reflete a dinâmica de crescimento da RMVA, atuando como um de seus vetores de expansão (Minas Gerais, 2024). De acordo com Barbosa (2010), a região abriga diversos empreendimentos destinados a atender à crescente demanda habitacional proveniente da RMVA. Pressionada pela expansão espraiada da metrópole, a área conta com loteamentos, como o loteamento Porto Seguro, datado de 2000, condomínios fechados, como o Condomínio Recanto dos Pássaros, e áreas de lazer, como o Haras Clube do Cavalo (2002) e o Clube Lagoa Silvana (2005), além do Campus Universitário Lagoa Piau (2006) (Barbosa, 2010).

Nos anos que seguiram a década de 2010, análises de imagens série histórica do Google Earth (1985-2024) e levantamentos cartográficos permitem identificar dois novos grandes empreendimentos: o loteamento Parques do Vale e o Condomínio Parque Lagoa Silvana, situados na outra margem da Rodovia BR-458. A Figura 23 ilustra a evolução do bairro Porto Seguro desde a década de 1980 até o ano de 2024, com a mancha urbana crescendo à medida que novos empreendimentos surgiam.

Figura 23 - Evolução urbana do bairro Porto Seguro entre 1985 e 2024.



Fonte: elaborado pelo autor (2025) a partir de dados da série histórica do Google Earth (1985-2025).

O crescimento do bairro ao longo do tempo revela tamanha a complexidade do espaço urbano. Como mencionado por Santos (2021), o espaço é fruto das várias interações entre as ações pretéritas, presentes e futuras, como uma “colcha de

retalhos” que vai se costurando à medida do tempo. A constituição do bairro Porto Seguro, observando os vários empreendimentos, se deu de maneira fragmentada. Cada loteamento e comunidade, estabelecida em determinada época no tempo, foi se assentando e transformando o espaço físico ao seu redor. À medida que esse crescimento se deu, de maneira desconexa, e sem a preocupação do poder público em concatenar os espaços, a fragmentação só se expandiu, e o que se tem hoje são, conforme também observado na pesquisa de campo, distâncias longas e pouca identificação entre seus moradores.

Essa fragmentação espacial e social, característica de um crescimento urbano com planejamento ineficiente, evidencia processos típicos da urbanização periférica, conforme apontado por (Maricato, 2013). A ausência de uma gestão integrada resultou em déficits de infraestrutura, descontinuidade na oferta de serviços urbanos e dificuldades de mobilidade para os moradores. Nesse sentido, observa-se que a consolidação do bairro seguiu um padrão de crescimento dependente das dinâmicas regionais da RMVA, reforçando o papel das cidades médias como polos de expansão urbana, conforme discutido por (Corrêa, 2007).

Destaca-se os pontos chave de mudança do bairro, conforme ilustrado na Figura 22. Primeiramente, na década de 1980 observa-se uma pequena povoação, que viria a se tornar a Ilha do Rio Doce, próxima a areais, pequenas indústrias que extraem areia do fundo do rio para a venda para a construção civil. Após um salto de dez anos, aproximadamente, surgem o Loteamento Residencial Porto Seguro e Condomínio Recanto dos Pássaros. O primeiro com lotes com tamanho médio de 360 m², forma-se em torno de finais do anos 1990, ocupando uma extensa área desde a BR-458 até as margens do Rio Doce, e o segundo aparece como um loteamento do tipo chacreamentos, com lotes maiores e características de casas de segunda residência (Barbosa, 2010). Em seguida, entre 2004 e 2008, surge o Loteamento Parque Rio Doce, às margens da BR-458, próximos às indústrias de extração de areia e à comunidade da Ilha do Rio Doce. Enquanto surgiam novos empreendimentos, o adensamento da região continuava, mesmo que de maneira lenta.

Em 2010 a Prefeitura Municipal de Caratinga aprova a execução do Empreendimento Parques do Vale, que pretendia ser um dos maiores da região. A partir da Lei Municipal nº 3.201/2010, que dispõe sobre o plano local de gestão urbana para área denominada "Parques do Vale", a construtora, na época a Egesa

Engenharia S.A., iniciou os trabalhos de construção do loteamento. No entanto, logo depois no ano de 2016, a construção do empreendimento parou, com a entrega apenas da primeira parte, que conta com o Condomínio Parque Lagoa Silvana. Não se encontrou nenhuma informação sobre a não conclusão do loteamento, apesar de algumas reportagens de veículos de imprensa do Vale do Aço apontarem irregularidades entre o empreendimento e a prefeitura municipal³⁸.

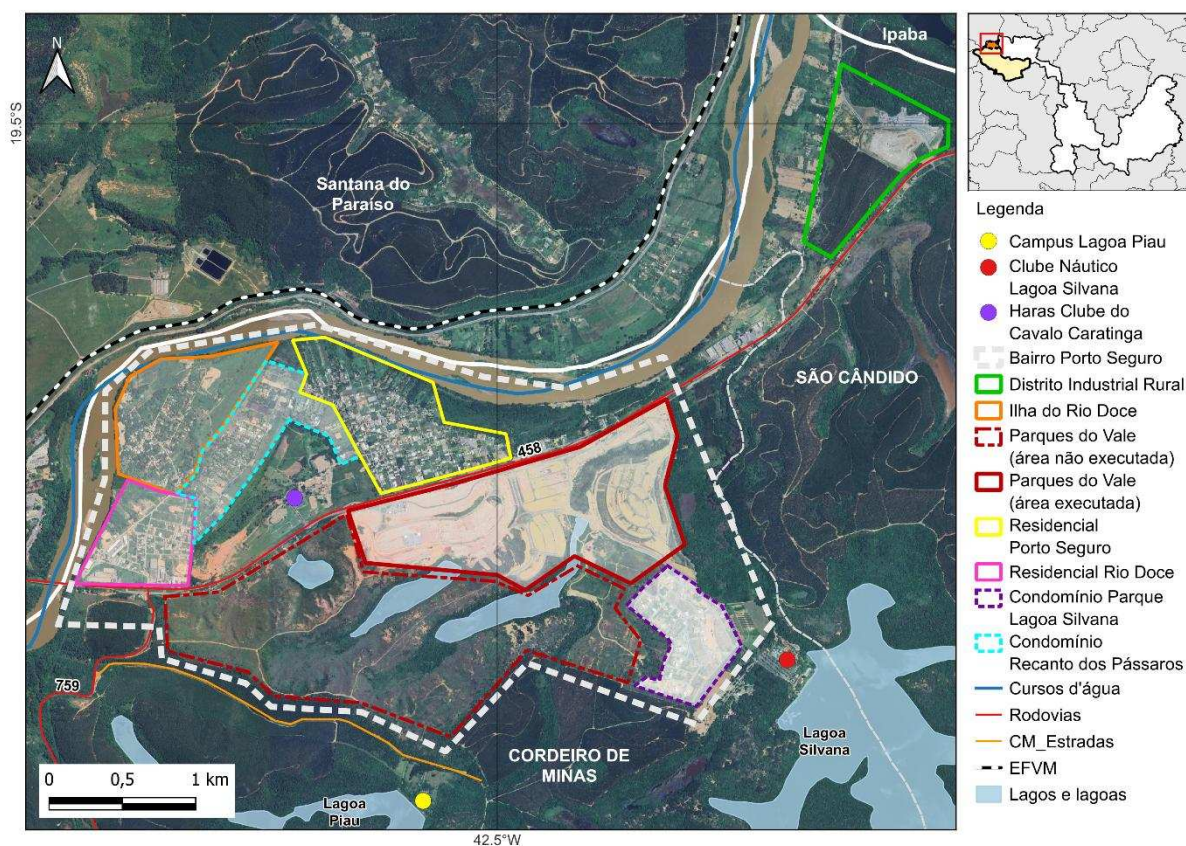
No século XXI observam-se novas relações regionais que impactam a produção do espaço urbano da sede do município e também de outras regiões. O caso do bairro Porto Seguro é crucial para o entendimento destes processos, uma vez que sua localização estratégica fomenta diversas particularidades e desafios em sua gestão e planejamento municipal. A Figura 22 e o Quadro 10 destacam a configuração atual da região do bairro Porto Seguro, a sua proximidade com a RMVA, as condicionantes que moldam a forma urbana e os empreendimentos que fomentam e resultam da produção de seu espaço.

³⁸ Ver mais em: DIÁRIO DO AÇO. *Empreendimento com estrutura de cidade*. Disponível em: <https://www.diariodoaco.com.br/noticia/0033406-condominio-com-estrutura-de-cidade>. Acesso em 23 dez. 2024.

DIÁRIO DO AÇO. *Região tem nova frente de trabalho*. Disponível em: <https://www.diariodoaco.com.br/noticia/0033843-regiao-tem-nova-frente-de-trabalho>. Acesso em 23 dez. 2024.

DIÁRIO DO AÇO. *Loteamento Parques do Vale está sem autorização da administração de Caratinga*. Disponível em: <https://www.diariodoaco.com.br/noticia/0054852-loteamento-parques-do-vale-esta-sem-autorizacao-da-administracao-de-caratinga>. Acesso em 23 dez. 2024.

Figura 24 - Configuração atual do bairro Porto Seguro.



Fonte: elaborado pelo autor (2024) a partir de dados coletados em visitas de campo e base cartográfica do IBGE (2022) e Google Earth (2024).

Quadro 10 - Empreendimentos do bairro Porto Seguro

Empreendimento	Uso	Tamanho dos lotes	Custo por m ²	Executor/ Proprietário	Ano	Infraestrutura disponível
Parques do Vale	Misto	360 a 1.000 m ²	R\$ 370,00 a R\$ 1.000,00	Egesa Engenharia Loteadora	2012 (primeira etapa)	Energia elétrica
	Industrial	2.500 a 5.000 m ²	R\$ 400,00	Parques do Vale		
Condomínio Parque Lagoa Silvana	Residencial unifamiliar	450 a 1.000 m ²	R\$ 600,00 a R\$ 1000,00	Egesa Engenharia Loteadora Parques do Vale	2013	Energia elétrica Poços artesianos e fossas sépticas
Loteamento Porto Seguro	Residencial/ misto	1.034 lotes 360 a 5.000 m ²	R\$ 340,00 a R\$ 390,00	Singular Imóveis	Final da década de 1990	Energia elétrica Escola Municipal
Condomínio Recanto dos Pássaros	Residencial	Cerca de 50 lotes	Aproximadamente R\$ 200,00	Não encontrado	2001	Cisternas, poços

		De 2000 mil a 10.000 m ²				artesianos e fossas sépticas
Ilha do Rio Doce	Residencial	Não encontrado	Não encontrado	Ocupação irregular – não consta executor	Final da década de 1980	Unidade Básica de Saúde Cisternas, poços artesianos e fossas sépticas
Loteamento Parque Rio Doce	Residencial	360 m ²	R\$ 230,00 a R\$ 450,00	Rio Doce Empreendimentos Imobiliários LTDA	Aproximadamente 2004	Energia elétrica Cisternas, poços artesianos e fossas sépticas
Haras Clube do Cavalo	Lazer e comercial	Cerca de 545.000 m ² (54,5 hectares)	Não consta	Clube do Cavalo Vale do Aço	Não encontrado	Não consta

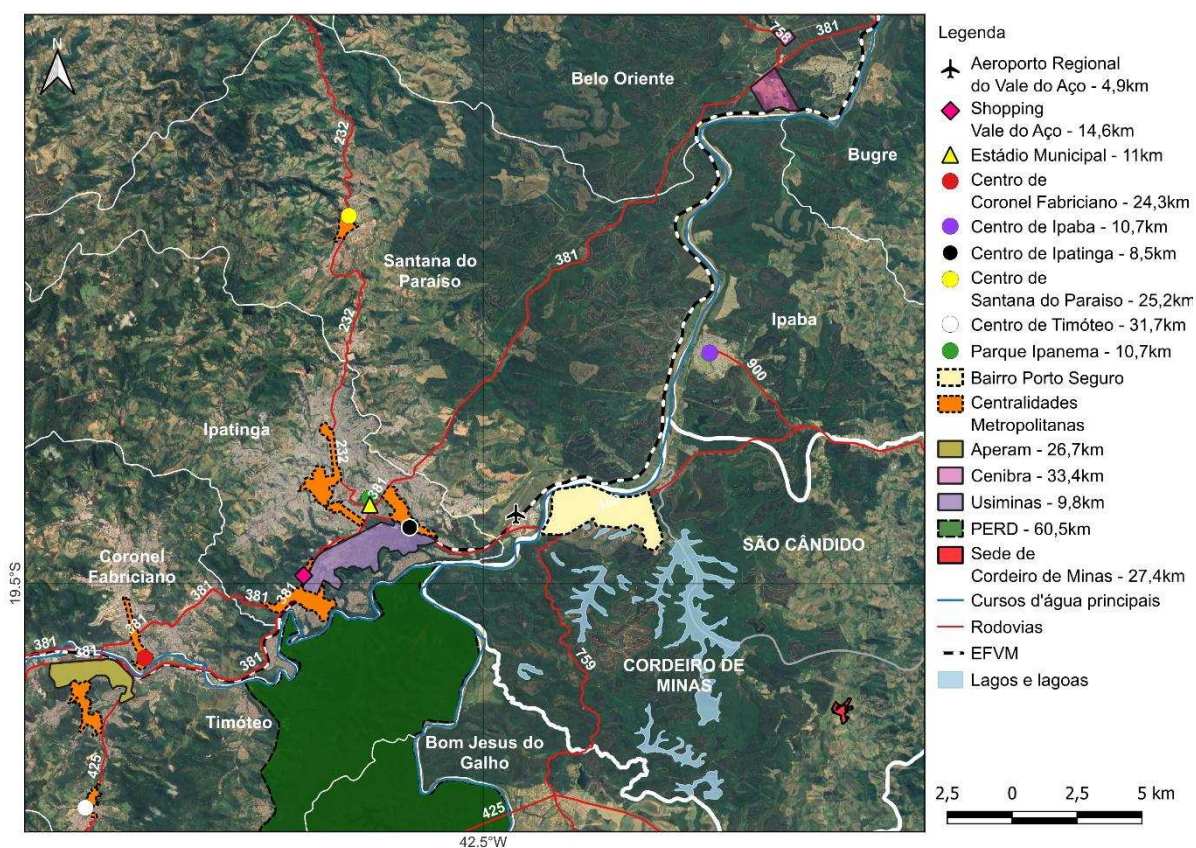
Fonte: elaborado pelo autor (2024).

A presença de empreendimentos variados no bairro Porto Seguro reflete a diversidade de usos e padrões de ocupação. Ao analisar o Quadro 8 percebe-se ainda mais a fragmentação entre os empreendimentos do bairro. A disponibilidade de lotes é considerável, e o tamanho médio e o valor por m² dos mesmos, juntamente com as observações feitas na pesquisa de campo, tendem a evidenciar que a classe média é o público alvo das construtoras para aquela região. Por outro lado, a presença do Condomínio Recanto dos Pássaros, num modelo de chacreamento, evidencia também a busca pela segunda moradia nessa região como apontado em estudo anterior de Alcântara (2019). O entrevistado AS02 trouxe um pouco da visão da população em recorrer ao bairro para fixar moradia:

[Sic] O bairro era [sic] muito mato, na realidade a assistência era muito pouca [sic] os próprios moradores que foram conduzindo o bairro [sic]. Hoje o bairro é o que é, mesmo faltando as coisas, pelos moradores, não por administração municipal. Com o motivo de nós estarmos afastados, nós não tivemos muito vínculo com a administração municipal. [...] O bairro é bem desenvolvido porque, como nós estamos perto de uma cidade que é muito quente, que é em Ipatinga, e aqui é mais fresco [sic], aqui é menos poluído, então as pessoas têm procurado a região que é melhor.

A diversidade dos empreendimentos revela também a diversidade socioespacial do local. Isso requer ainda mais ação do poder público, uma vez que as dinâmicas sociais são mais acentuadas, e a urbanização do modelo capitalista tendo a gerar processos e fenômenos socioespaciais diferentes, conforme será discutido mais adiante. É importante salientar que a procura pelo bairro também vá de encontro a dois pontos: a questão de valor da terra na região e as distâncias até os principais pontos do Vale do Aço. A Figura 25 traz agora uma visão entre as relações de distância entre o bairro Porto Seguro e os principais equipamentos do Vale do Aço³⁹.

Figura 25 - Distâncias entre o bairro Porto Seguro e os principais equipamentos e locais de atração do Vale do Aço.



Fonte: elaborado pelo autor (2024) a partir da base do Google Earth (2024), de dados cartográficos do IBGE (2024) e do PDDI (Minas Gerais, 2024) e de pesquisa bibliográfica e documental (2024).

³⁹ Cabe mencionar que o cálculo dessas distâncias se deu com base nas rotas oferecidas pelo Google Maps, a partir do ponto de entrada do Residencial Porto Seguro sendo, portanto, uma estimativa geral para o bairro, que pode variar de acordo o ponto que se encontra em cada empreendimento. Disponível em: <https://www.google.com/maps?authuser=0>. Acesso em 23 dez. 2024.

Como percebe-se a partir da Figura 25, o bairro Porto Seguro encontra-se numa posição privilegiada em relação ao Vale do Aço, contando também com boas conexões. A BR-458 garante o acesso diretamente ao Aeroporto Regional do Vale do Aço (4,9 km) e até o centro de Ipatinga (8,5 km), e liga o bairro até a BR-381. A partir de então torna-se fácil chegar ao Shopping vale do Aço (14,6 km), ao Parque Ipanema e Estádio Municipal João Lamago Netto, em Ipatinga (ambos 11 km), e às siderúrgicas USIMINAS em Ipatinga (9,8 km) e Aperam em Timóteo (26,7 km), além da CENIBRA em Belo Oriente (33,4 km). Esse detalhe só evidencia ainda mais a relevância do bairro Porto Seguro enquanto vetor de expansão do núcleo metropolitano, e o quão urgente a necessidade de se planejar aquele espaço de forma a regulamentar o seu crescimento.

Além disso, é fundamental entender também a dinâmica que envolve o preço da terra entre o bairro Porto Seguro e outros bairros do Vale do Aço. O Quadro 11 busca ilustrar essa comparação, trazendo lotes em bairros dos de Ipatinga e Santana do Paraíso, únicos municípios do núcleo metropolitano que ainda possuem locais suscetíveis à expansão urbana, segundo o PDDI (Minas Gerais, 2024).

Quadro 11 - Comparação entre o valor dos lotes no bairro Porto Seguro e em bairros do Vale do Aço.

Empreendimento	Empresa/Imobiliária	Localização do terreno	Valor estimado	Área total (m²)	Valor por m² (R\$)
Lote / Terreno – Residencial Porto Seguro	Dommus Soluções Imobiliárias	Caratinga	R\$ 140.000,00	360 m ²	388,8
Lote / Terreno – Residencial Porto Seguro	Imobiliária Viva Real	Caratinga	R\$ 120.000,00	360 m ²	333,3
Lote / Terreno – Residencial Porto Seguro	Dommus Soluções Imobiliárias	Caratinga	R\$ 100.000,00	295 m ²	338,9
Lote / Terreno – Condomínio Recanto dos Pássaros	Delas Imóveis	Caratinga	R\$ 350.000,00	1.749 m ²	200,1
Lote / Terreno - Condomínio Lagoa Silvana	Delas Imóveis	Caratinga	R\$ 400.000,00	450 m ²	888,8
Lote / Terreno - Condomínio Lagoa Silvana	Delas Imóveis	Caratinga	R\$ 650.000,00	700 m ²	928,57

Lote / Terreno - Condomínio Lagoa Silvana	Delas Imóveis	Caratinga	R\$ 800.000,00	984 m ²	813
Lote / Terreno - Condomínio Lagoa Silvana	Chaves na Mão	Caratinga	R\$ 1.050.000,00	984 m ²	1.067
Lote / Terreno – Condomínio Lagoa Silvana	JF Corretor Imobiliário	Caratinga	R\$ 480.000,00	500 m ²	960
Lote / Terreno – Parques do Vale	Allex Imóveis	Caratinga	R\$ 140.000,00	360 m ²	388,9
Lote / Terreno – Parques do Vale	MGL Leilões	Caratinga	R\$ 120.000,00	376,31 m ²	318,8
Lote / Terreno – Parques do Vale	George da Mata Corretor de Imóveis	Caratinga	R\$ 2.000.000,00	5.000 m ²	400
Lote/Terreno – Residencial Rio Doce	Imobiliária Viva Real	Caratinga	R\$ 85.000,00	370m ²	229,7
Lote / Terreno – Residencial Rio Doce	Moradia Imobiliária	Caratinga	R\$ 100.000,00	360 m ²	277,7
Lote / Terreno – Residencial Rio Doce	Chaves na Mão	Caratinga	R\$ 160.000,00	360 m ²	444,4
Lote / Terreno – Residencial Rio Doce	JF Corretor Imobiliário	Caratinga	RS 95.000,00	200 m ²	475
Lote / Terreno – Cidade Nova	Imobiliária Viva Real	Santana do Paraíso	R\$ 249.000,00	280 m ²	889,3
Lote / Terreno – Cidade Nova	Imobiliária Viva Real	Santana do Paraíso	R\$ 510.000,00	410 m ²	1.243,9
Lote / Terreno - Parque Caravelas	Imobiliária Única	Santana do Paraíso	R\$ 250.000,00	360 m ²	694,4
Lote / Terreno - Parque Caravelas	Imobiliária Viva Real	Santana do Paraíso	R\$ 380.000,00	360 m ²	1.055,5
Lote / Terreno - Canaã	Imobiliária Viva Real	Ipatinga	R\$ 750.000,00	380 m ²	1.973,6
Lote / Terreno - Bethânia	Imobiliária Viva Real	Ipatinga	R\$ 220.000,00	210 m ²	1.047,6

Fonte: elaborado pelo autor (2024) com base em pesquisa bibliográfica e documental.

De acordo com Souza (2005), toda cidade pode ser vista como uma localidade central, a partir da distribuição de suas atividades econômicas no espaço. É fato que essas atividades, à medida da quantidade em que são ofertas num espaço, auxiliam na regulação do valor da terra. Locais com maior oferta de serviços e infraestrutura são mais atrativos ao capital imobiliário, o que faz o valor da terra aumentar.

O caso do bairro Porto Seguro pode ser visto sob esse viés. Ao analisar o Quadro 9, observa-se que o valor da terra do bairro Porto Seguro é inferior se comparado aos bairros Canaã e Bethânia, em Ipatinga, e Parque Caravelas e Cidade Nova, em Santana do Paraíso. Essas localidades já se encontram consolidadas no espaço urbano das cidades, e contam com boa oferta de serviços e atividades, o que colabora para o maior valor da terra. Ademais, essas áreas também podem estar suscetíveis à especulação imobiliária, que pode elevar os preços ainda mais.

Para além disso, quando se vê a infraestrutura do bairro Porto Seguro de um modo geral, apresentada no Quadro 8, observa-se que muitos dos empreendimentos não atendem a requisitos específicos. Muitos dos loteamentos contam com energia elétrica, mas o abastecimento de água e a coleta de esgoto e de lixo estão comprometidas, fazendo com que os moradores tenham que recorrer a outros meios, como cisternas e poços artesianos, que muitas vezes possuem um alto custo de execução.

[Sic] [...] antigamente nós tínhamos metade da semana com água, metade da semana sem água, nós não tínhamos Copasa aqui, nós não tínhamos nada. Então, assim [sic] se a gente for analisar, tivemos um crescimento, mas um crescimento muito [sic] o necessário. Hoje nós temos coleta de lixo, uma vez por semana vem [sic] duas vezes por semana vem no sábado, mas é muito esporádico [sic] vem só terça-feira. Então, nós temos ainda algumas questões. Fizeram o capeamento aqui das ruas, mas não terminaram. Hoje nós estamos com as ruas todas cheias de buracos. Fizeram um paliativo, né? Fizeram [sic] estava tudo para ser algo bacana, que ia fazer [sic] contemplar o bairro todo. Fizeram numa parte e na outra parte não [...]

Isso só reafirma o quão falhas são a política de planejamento e gestão do Poder Público de Caratinga. A acessibilidade para o bairro é a justificativa mais recorrente quando se fala no atendimento das necessidades básicas da população e na realização de melhorias na estrutura básica do bairro, a saber pela resposta do entrevistado AG02:

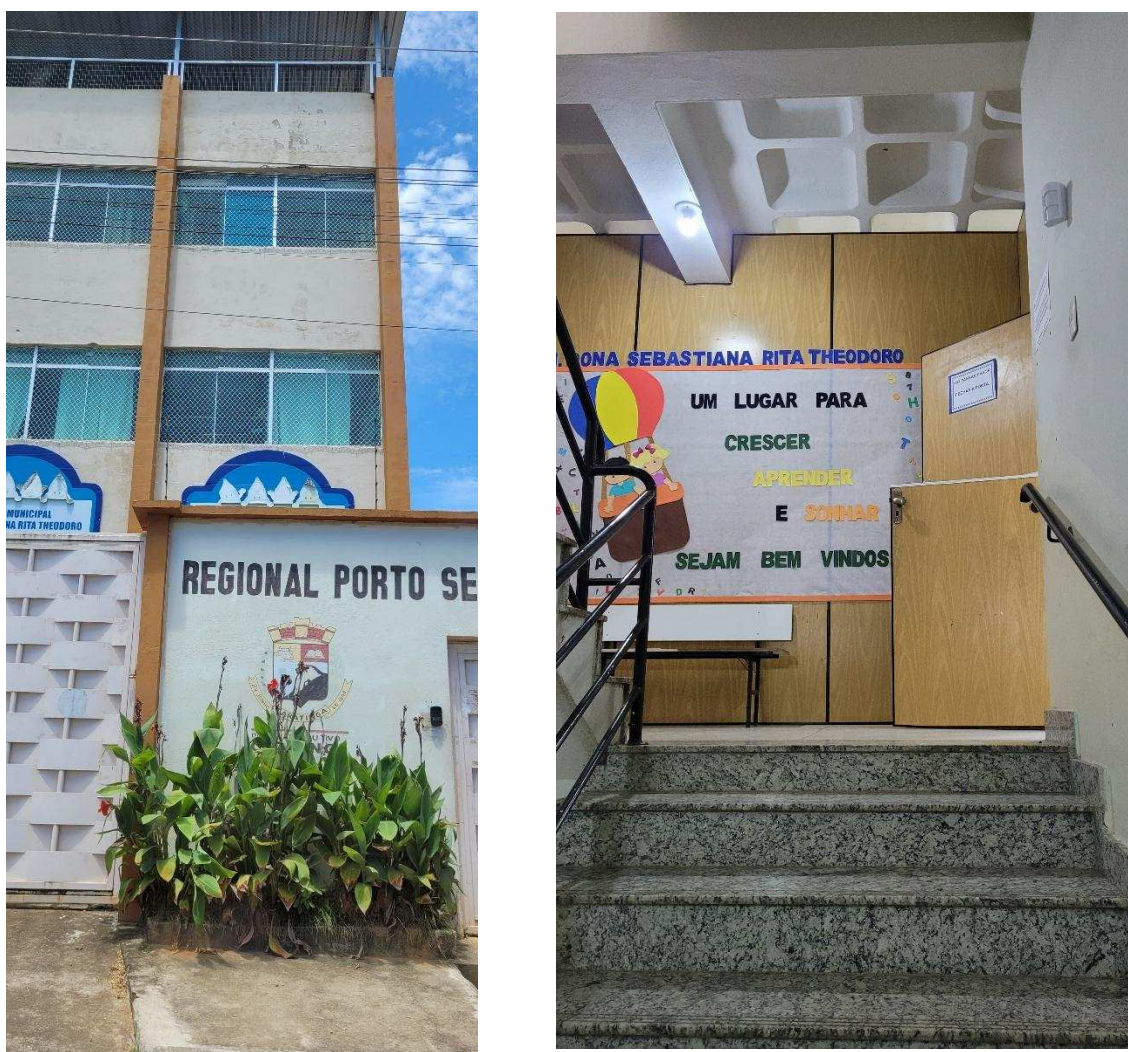
a maior dificuldade foi essa que você acabou de citar: o tamanho do município [...]. [sic] então, a dificuldade é [sic] justamente, as diferentes topografias, vamos dizer assim [sic] as diferentes [sic] situações de cada região [...] a manutenção básica o município dá. É a operação Tapa-Buraco [sic] a questão das redes pluviais, manutenção, limpeza, capina, isso tudo o município entrega, e esse loteamento, basicamente, ele tem as suas particularidades, ele tá muito mais próximo do município de Ipatinga do que de Caratinga. Então, quase 90% dos moradores do município [...] do bairro em si [sic] do loteamento em si [sic] moram em Ipatinga. Então, fica difícil para o município manter [sic] dentro da infraestrutura, como que eu posso dizer, um serviço de maior qualidade.

Isso só revela a complexa situação do bairro Porto Seguro. A questão de sua acessibilidade, muito facilitada para o Vale do Aço, e pouco favorecida com a sede urbana de Caratinga. As dificuldades mostram para ambos os lados: tanto a população quanto o município alegam as dificuldades no acesso. Especialmente as demandas burocráticas, como serviço de cartórios e relacionados, a população precisa acessar a sede municipal, a 85 km de distância. O contrário também é válido: a gestão afirma dificuldades em levar a infraestrutura e atividades básicas. Anteriormente havia uma subprefeitura que centralizava toda a demanda de toda região, localizada no Residencial Porto Seguro, porém foi desativada por questões de orçamento na contratação de funcionários.

Não somente nos aspectos de abastecimento de energia e água tratada, mas também questões relacionadas à educação, saúde e segurança pública são preocupantes nesse contexto. A pesquisa de campo revelou, por meio das entrevistas, que existe uma escola, uma creche e um posto de saúde que atendem a toda a área do bairro Porto Seguro. A escola e a creche estão localizadas no Residencial Porto Seguro, onde dividem o mesmo edifício (Figura 26). A escola atende aos anos iniciais da educação, entre o 1º e 5º ano do Ensino Fundamental, e funciona através do modelo serial, quando duas turmas de anos diferentes são atendidas por um mesmo professor na mesma sala. Esse tipo de ensino, segundo as entrevistas com moradores é prejudicial, já que o ideal é existir um professor para cada turma, em anos escolares diferentes. Além disso, durante a visita ao local observou-se que o edifício da escola não possui acessibilidade adequada, já que, por ser disposto numa volumetria vertical,

possui uma caixa de escadas que dá acesso aos pavimentos. Por não possuir elevador ou rampa, o edifício não garante acesso universal a todos, especialmente à Pessoas com Deficiência (PCDs).

Figura 26 - Vistas externa e interna da Escola Municipal Dona Sebastiana Rita Theodoro, no bairro Porto Seguro em Caratinga-MG.



Fonte: acervo pessoal do autor (2024).

O Posto de Saúde é outro caso a ser levantado. Localizado no Loteamento Parque Rio Doce, próximo também à Ilha do Rio Doce, a unidade atende, segundo as entrevistas, uma vez por semana. Os atendimentos de urgência e emergência só são possíveis de serem realizados durante os dias de atendimento de consulta, já que há a falta de profissionais médicos, enfermeiros e técnicos de enfermagem. A Figura 27

mostra o edifício do Posto de Saúde que, no dia da pesquisa de campo, encontrava-se fechado.

Figura 27 - Posto de saúde do bairro Porto Seguro, em Caratinga-MG.



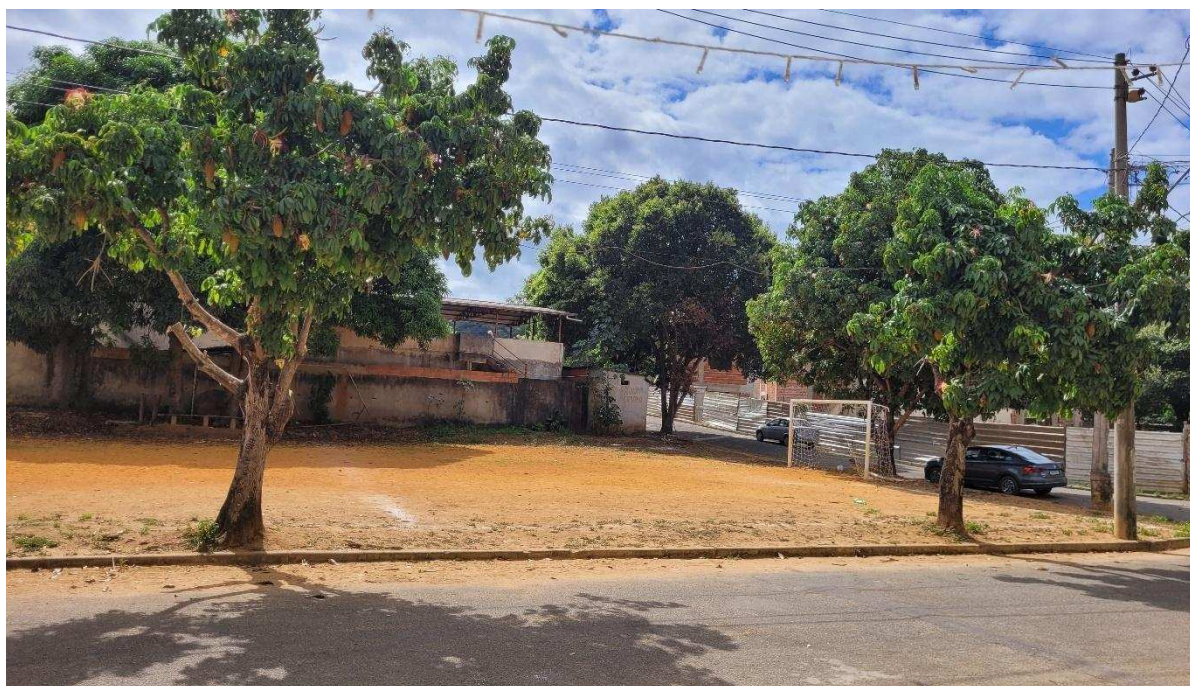
Fonte: acervo pessoal do autor (2024).

Cabe citar ainda a questão da mobilidade urbana e da segurança pública. O bairro Porto Seguro, de acordo com as entrevistas e com levantamento de dados da pesquisa bibliográfica e documental, não é atendido por linhas de ônibus em sua totalidade. As linhas que circulam na região são as linhas de Ipaba-Ipatinga, operadas pela empresa Univale, e as linhas que ligam Caratinga ao Vale do Aço, operadas pela empresa Riodoce. Todas as linhas são intermunicipais e só circulam pela rodovia BR-458, não percorrendo o centro do bairro. Já a segurança pública fica a cargo da Polícia Militar e Civil encarregadas pelo município de Caratinga. Diversos são os relatos da população quanto a dificuldade de acessar esse serviço, uma vez que as corporações não possuem um ponto de apoio no bairro.

Por fim, a questão do oferecimento de lazer e esporte é um ponto a se considerar. Os loteamentos que passaram por aprovação junto à Prefeitura Municipal de Caratinga, possuem áreas institucionais que são destinadas à instalação de equipamentos diversos, dentre eles de lazer e esporte. Entretanto, o que se observa é o total abandono dessas áreas. O que se observa é a apropriação desses espaços

por moradores que, na falta da oferta desse tipo de equipamento, interviram no espaço para a sua utilização como lazer, apesar da falta de infraestrutura. A partir da Figura 28 pode-se notar um dos espaços utilizados pelos moradores para práticas de esporte e lazer.

Figura 28 - Espaço utilizado pelos moradores para a prática de atividades recreativas em um dos empreendimentos do bairro Porto Seguro, em Caratinga-MG.



Fonte: acervo pessoal do autor (2024).

O arcabouço legal de Caratinga votado para a questão urbana, como apresentado no item 3.3, é complexo e cheio de particularidades. Desde legislações anteriores à CF-88 e ao Estatuto da Cidade, até leis mais recentes aprovadas no ano de 2024, as normativas discorrem sobre inúmeras áreas do extenso município. O bairro Porto Seguro não é formalmente instituído por essa lei, e cada empreendimento foi aprovado como loteamento isolado. O Quadro 12 traz uma análise entre as leis municipais que dissertam sobre as questões urbanas e como o bairro Porto Seguro é mencionado dentro de sua abrangência.

Quadro 12 - O bairro Porto Seguro e a legislação urbanística municipal de Caratinga-MG.

Legislação municipal	Denominação e descrição	O que a lei fala sobre o bairro Porto Seguro?
Lei nº 3.759/2019	Plano Diretor Dispõe sobre o plano diretor do município de Caratinga, estado de Minas Gerais, e dá outras providências.	<ul style="list-style-type: none"> - Não cita em nenhum momento qualquer empreendimento no bairro Porto Seguro; - Não define nenhum padrão de zoneamento ou coeficientes para a área de estudo; - Trata a Lagoa Silvana como Unidade de Conservação (UC) e Área de Proteção Ambiental (APA).
Lei nº 1.580/1986	Uso e ocupação do solo urbano Aprova o regulamento do solo urbano do município de Caratinga.	Não menciona nada especificamente sobre o bairro Porto Seguro, porém traz diretrizes para implantação de loteamentos em áreas urbanas e a definição da área rural do município de Caratinga.
Lei nº 3606/2016	Condomínios fechados Dispõe sobre o parcelamento do solo para fins de implantação de loteamentos fechados e condomínios horizontais de lotes.	<ul style="list-style-type: none"> - Traz a definição de loteamentos de acesso restrito, do tipo condomínios horizontais; - Traz as diretrizes de regulamentação dos loteamentos anteriores e posteriores à lei; - Traz as diretrizes administrativas e físicas para a implantação desse tipo de loteamento.
Lei nº 3.171/2009	Perímetro urbano Estabelece o perímetro urbano da sede municipal, dos bairros, das áreas de expansão urbana direta e indireta, dos distritos industriais, do Polígono Especial e documentação inerente ao processo de aprovação de projetos no município de Caratinga e revoga dispositivos legais e dá outras providências.	<ul style="list-style-type: none"> - Estabelece os limites dos bairros da sede urbana de Caratinga; - Estabelece o perímetro urbano do distrito industrial urbano; - Estabelece o perímetro do Distrito Industrial Rural, no distrito de São Cândido, próximo ao bairro Porto Seguro; - Estabelece o empreendimento Parques do Vale como Polígono Especial, classificado como Zoneamento de Expansão Urbana e Industrial (ZEUI), onde são permitidos os usos residencial, comercial e industrial; - Classifica todo o distrito de Cordeiro de Minas, incluindo o bairro Porto Seguro, e parte do distrito de São Cândido como APA.
Lei nº 4.039/2024	Expansão urbana Dispõe sobre a ampliação do perímetro urbano do município de Caratinga.	- Revoga os artigos 16, 17 e 18 da Lei Nº 3.171/2009, que falam sobre os perímetros de expansão direto e indireto da sede urbana de Caratinga;

		<ul style="list-style-type: none"> - Estabelece macrozoneamento e zoneamento para as novas áreas de expansão para a sede urbana do município, incluindo o uso de Zona Especial de Interesse Social, além de zoneamento ambiental; - Não menciona diretrizes especificamente para o bairro Porto Seguro e distrito de Cordeiro de Minas.
Lei nº 1.613/1987	Código de Obras Dispõe sobre aprovação do regimento do código de obras municipal de Caratinga	<ul style="list-style-type: none"> - Estabelece as diretrizes para a aprovação de projetos, a nível do edifício; - Não trata parâmetros específicos para o bairro Porto Seguro, porém aborda parâmetros de obras no sentido geral que devem ser observados na área de estudo por ser considerada zona urbana.
Lei nº 4.001/2024	Código de Posturas Consolida as leis de posturas em âmbito municipal e dá outras providências.	Trata de parâmetros e aspectos a serem consideradas em obras, lotes e loteamentos das áreas urbanas de todo o município.
Lei nº 3.201/2010	Dispõe sobre o plano local de gestão urbana para área denominada "Parques do Vale", destacada do polígono especial estabelecido pela Lei nº 3.171/2009, institui diretrizes viárias e urbanísticas e dá outras providências.	<ul style="list-style-type: none"> - Lei específica para a implantação e gestão do empreendimento Parques do Vale; - Estabelece o empreendimento Parques do Vale como área urbana; - Estabelece diretrizes de macrozoneamento, zoneamento e do sistema viário para as glebas estabelecidas para o empreendimento; - Estabelece categorias de parcelamento, uso e ocupação do solo e disposições construtivas para a área.

Fonte: elaborado pelo autor (2025) com base em análise da legislação urbanística municipal.

A legislação apontada no Quadro 12 só evidencia a ineficácia do planejamento e gestão urbano-territoriais em Caratinga. Como apresentado no item 3.3, um arcabouço legal generalista, cercado de leis que não são atualizadas há 30 anos, só prejudica as possibilidades de crescimento urbano regulamentado de áreas do município. Ademais, segundo Maricato (2021), o Brasil possui um forte arcabouço legal, que representa um marco no contexto global, porém há uma má qualidade dos planos a um nível municipal, que são elaborados em sua grande maioria desconsiderando o contexto de cada área. Os problemas graves que as cidades

brasileiras apresentam não é resultado da quantidade de seus planos e leis, mas sim da má qualidade de seu conteúdo, e principalmente, da falta de fiscalização por parte do Poder Público (Maricato, 2021)

Os próximos itens desta seção se encarregarão de trazer uma análise da configuração de uso e ocupação do solo dos empreendimentos separadamente, de forma a complementar a discussão aqui apresentada.

4.2.1. Ilha do Rio Doce e Loteamento Parque Rio Doce

A Ilha do Rio Doce é uma comunidade localizada no bairro Porto Seguro, distrito de Cordeiro de Minas, em Caratinga-MG. Sua formação remonta ao final da década de 1980, quando a região ainda era uma ilha no meio do leito do Rio Doce. Da mesma forma, o Loteamento Parque Rio Doce, vizinho à Ilha do Rio Doce, dá acesso à BR-458, corredor de ligação entre Caratinga e o Vale do Aço.

A área onde estão localizados esses dois empreendimentos conta também com diversas empresas de extração de areia do leito do Rio Doce, para a venda para a construção civil. Isso faz com que a área seja constantemente passagem para veículos pesados, como caminhões. Além disso, o Posto de Saúde do bairro Porto Seguro fica localizado nessa área, especificamente no Loteamento Parque Rio Doce e o sistema viário é marcado pela contradição entre as ruas totalmente pavimentadas no loteamento e sem qualquer tipo de pavimentação na Ilha.

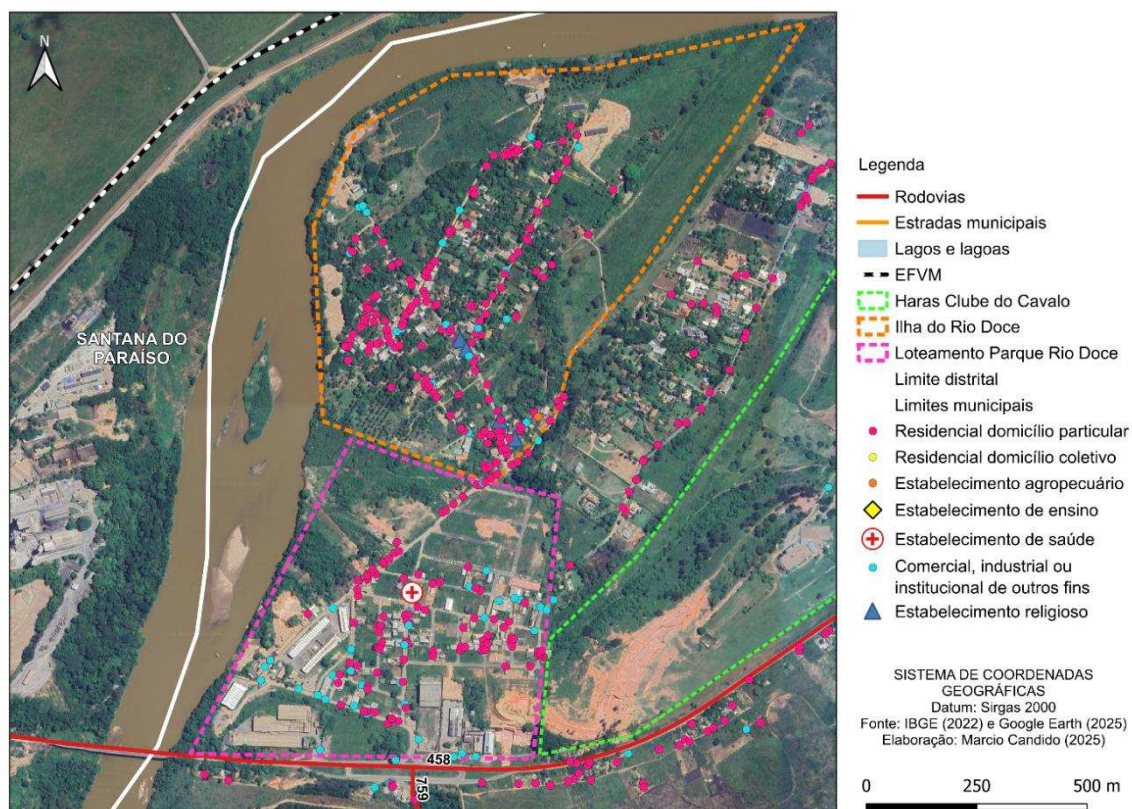
Conforme levantado em pesquisa de bibliográfica e documental, a comunidade da Ilha do Rio Doce é acometida por inundações⁴⁰ em épocas de cheia do Rio Doce. Cita-se aqui, que grande parte da área está localizada na Área de Preservação Permanente do rio, o que juntamente com a ineficácia das ações de planejamento e gestão urbano-territoriais do município, agravam ainda mais a situação. Além disso, o rompimento da barragem da Samarco, em Mariana em 2015, também prejudicou a

⁴⁰ DIÁRIO DO AÇO. *Enchente castiga Ilha do Rio Doce*. Disponível em: <https://www.diariodoaco.com.br/noticia/0022997-enchente-castiga-ilha-do-rio-doce>. Acesso em 06 jan. 2025.

situação dos moradores da área, já que muitos deles também tinham atividades de pesca junto ao manancial⁴¹.

As Figuras 29 e 30 ilustram o contexto desses dois empreendimentos.

Figura 29 - Configuração de uso do solo e infraestrutura urbana da Ilha do Rio Doce e Loteamento Residencial Parque Rio Doce em Caratinga-MG.



Fonte: elaborado pelo autor (2025) a partir de dados coletados em visitas de campo e base cartográfica do IBGE (2022) e Google Earth (2025).

⁴¹ DIÁRIO DO AÇO. *Moradores da Ilha do Rio Doce cobram indenização da Samarco*. Disponível em: <https://www.diariodoaco.com.br/noticia/0051183-moradores-da-ilha-do-rio-doce-cobram-indenizacao-da-samarco>. Acesso em 06 jan. 2025.

Figura 30 - Ruas da Ilha do Rio Doce e do Loteamento Residencial Rio Doce, bairro Porto Seguro, em Caratinga-MG.



Fonte: acervo pessoal do autor (2024).

4.2.2. Loteamento Residencial Porto Seguro e Condomínio Recanto dos Pássaros

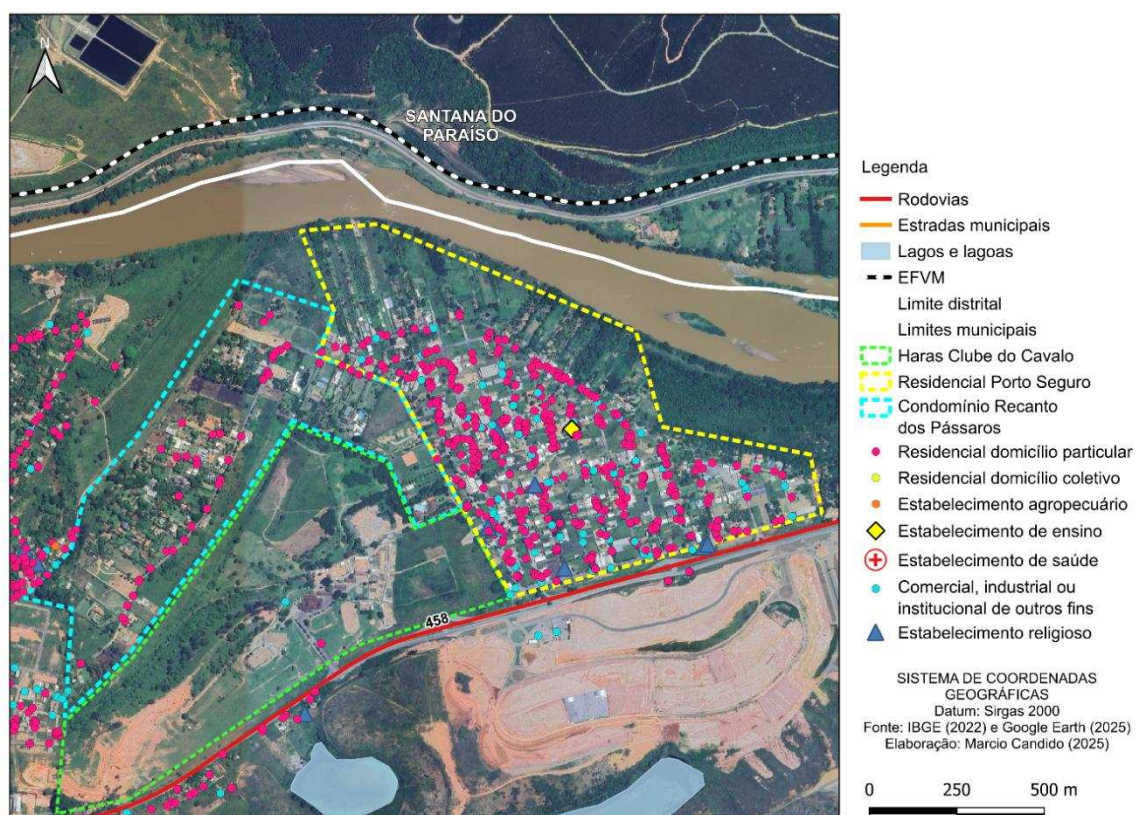
A área dos empreendimentos do Residencial Porto Seguro, Condomínio Recanto dos Pássaros tem sua ocupação datada do final da década de 1990. O Loteamento Residencial Porto Seguro, segundo dados do Censo Demográfico de 2022 (IBGE, 2023), a partir das Coordenadas Geográficas dos Endereços, possui um adensamento considerável, se comparados aos outros empreendimentos. É nele que se localizam a Escola Municipal Dona Sebastiana Rita Theodoro, que atende aos anos iniciais, e a Creche Municipal. Além disso, o loteamento também abriga a Estação de Tratamento de Esgoto, que segundo o entrevistado AG03, era prevista para tratar todo o esgoto do bairro Porto Seguro, incluindo os outros empreendimentos. No entanto, devido à falta de acordo entre a Prefeitura Municipal de Caratinga e a Copasa (Companhia de Saneamento de Minas Gerais), a ideia não seguiu adiante e a ETE encontra-se sem funcionamento.

O Condomínio Recanto dos Pássaros, por sua vez, abriga grandes terrenos e conta majoritariamente com edificações residenciais. A tipologia de loteamento é de chacreamento, conforme levantado em pesquisa bibliográfica e documental e nas entrevistas. Ainda, nessa área há a presença do Haras Clube do Cavalo,

empreendimento de lazer e esporte frequentado, especialmente, pela população do Vale do Aço.

As Figuras 31 e 32 mostram a relação do uso e ocupação do solo da área citada, com os empreendimentos Loteamento Residencial Porto Seguro, Condomínio Recanto dos Pássaros e Haras Clube do Cavalo.

Figura 31 - Configuração de uso do solo e infraestrutura urbana do Loteamento Residencial Porto Seguro em Caratinga-MG.



Fonte: elaborado pelo autor (2025) a partir de dados coletados em visitas de campo e base cartográfica do IBGE (2022) e Google Earth (2025).

Figura 32 - Comércio e ETE no Residencial Porto Seguro.



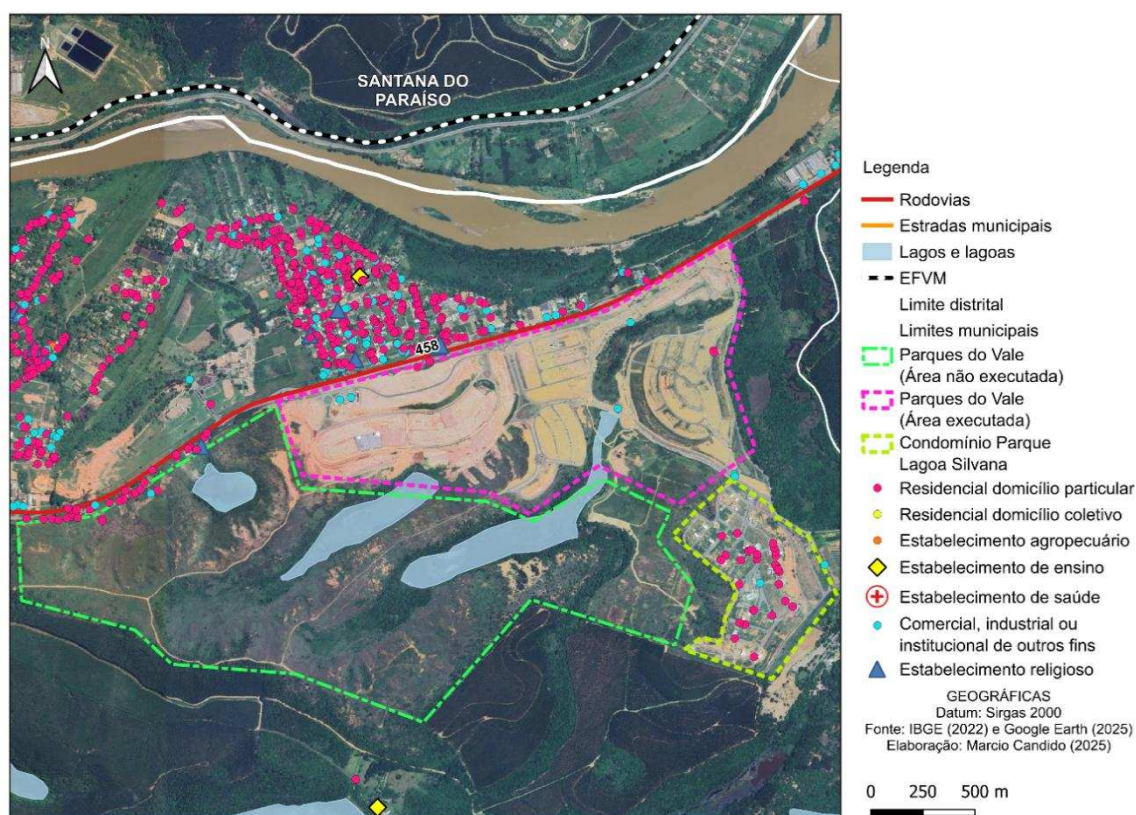
Fonte: acervo pessoal do autor (2024).

4.2.3. Empreendimento Parques do Vale

O Loteamento Parques do Vale é o mais recente dos empreendimentos do bairro Porto Seguro. O início de sua execução se deu com a aprovação da Lei Municipal 3.201/2010, que disserta sobre o plano local de gestão urbana para área (Caratinga, 2010). A região é citada ainda na Lei Municipal nº 3171/2009, que a enquadra como Polígono Especial e Zoneamento de Expansão Urbana e Industrial, sendo permitidos os usos residencial, comercial e industrial. Ademais, existe também nessa área o Clube Náutico Lagoa Silvana, equipamento de esporte e recreação que margeia a Lagoa Silvana.

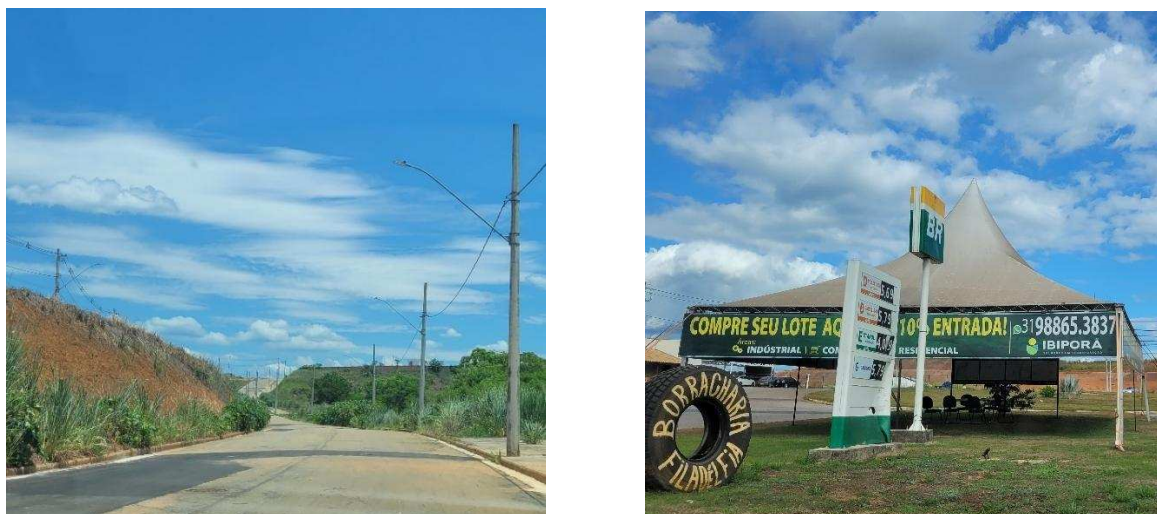
As Figuras 33 e 34 ilustram a configuração de uso e ocupação do solo no empreendimento Parques do Vale, e pode-se observar a diferença de ocupação entre o loteamento e o condomínio.

Figura 33 - Configuração de uso do solo e infraestrutura urbana do Empreendimento Parques do Vale em Caratinga-MG.



Fonte: elaborado pelo autor (2025) a partir de dados coletados em visitas de campo e base cartográfica do IBGE (2022) e Google Earth (2025).

Figura 34 - Loteamento Parques do Vale.

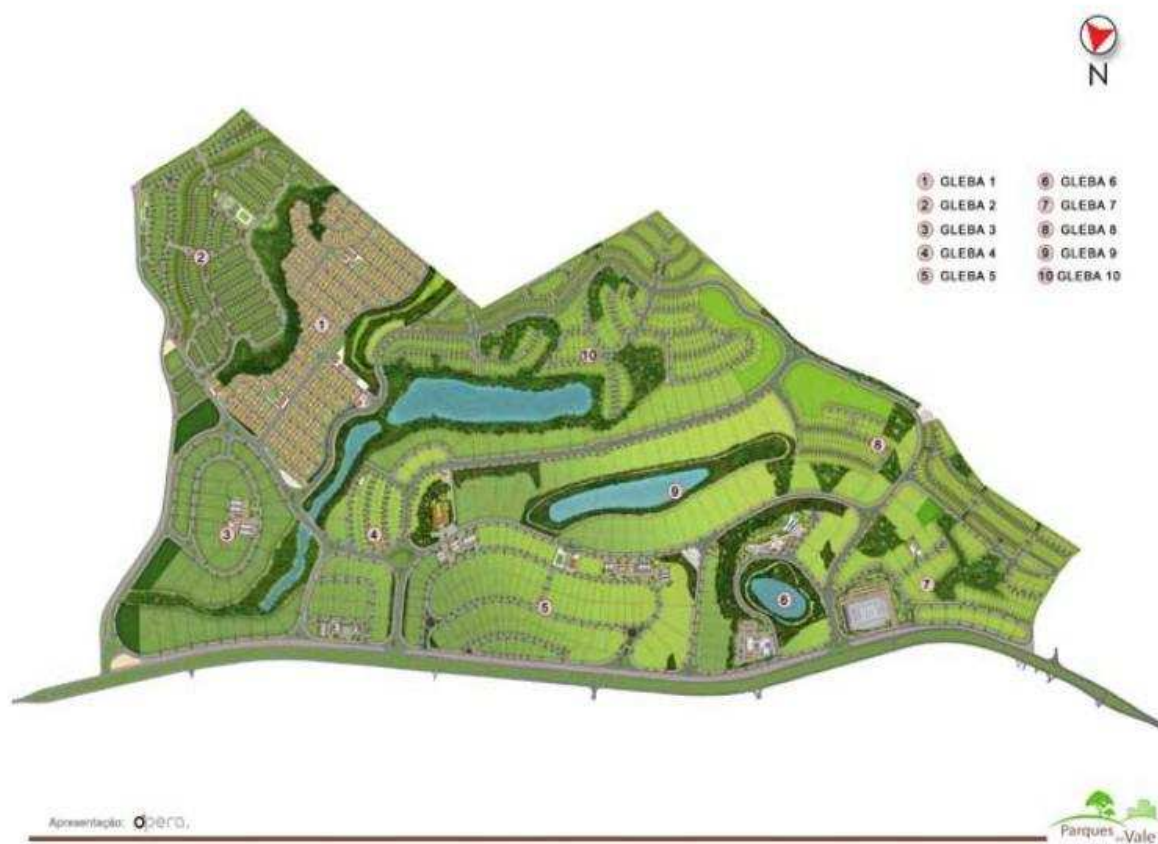


Fonte: acervo pessoal do autor (2024).

Reportagens datadas da aprovação do empreendimento afirmam que o empreendimento previa abrigar complexos esportivos, *shopping center*, hospital, fábricas, indústrias de médio porte, edifícios institucionais de educação, Habitação de Interesse Social e condomínios residenciais de acesso restrito (Diário do Aço, 2011). Entretanto, o que se constatou com a pesquisa de campo e com análise de mapas do Google Earth (2024) foi que somente o Condomínio Parque Lagoa Silvana foi executado por completo e apresenta algum grau de ocupação.

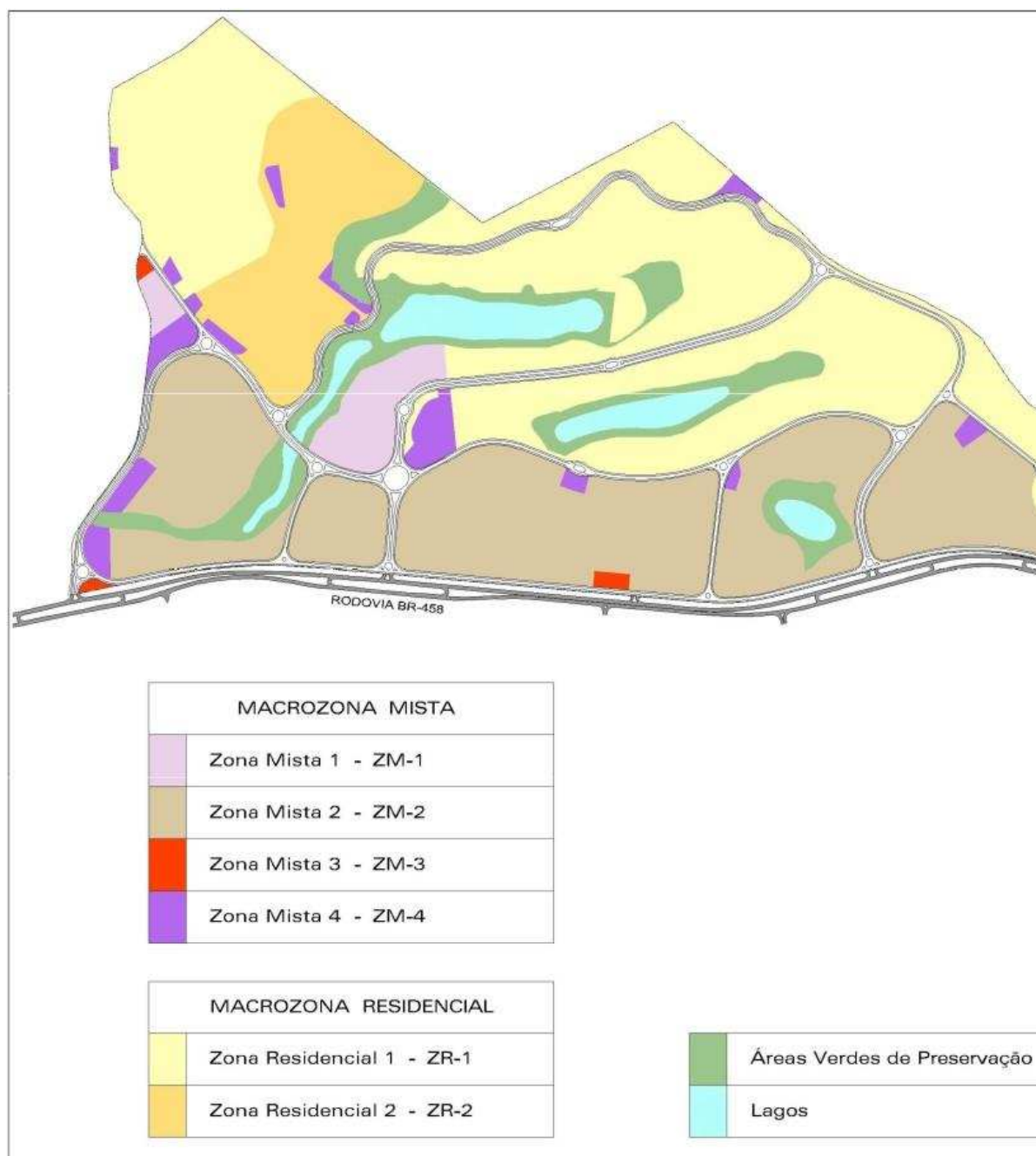
O Plano de Gestão do empreendimento aprovado com a Lei Municipal 3.201/2010, traz anexos que destrincham os parâmetros de uso e ocupação do solo e macrozoneamento, o que é totalmente diferente dos outros loteamentos da região. Dentre os detalhamentos da área, destaca-se a existência de Macrozona Residencial e Mista, com usos de acordo com o zoneamento, além da preservação da margem dos lagos (Caratinga, 2010). As Figuras 35 e 36 trazem todo o projeto urbanístico e zoneamento do empreendimento.

Figura 35 - Planta do empreendimento Parques do Vale em Caratinga-MG.



Fonte: Diário do Aço (2011). Disponível em: <https://www.diariodoaco.com.br/noticia/0033406-condominio-com-estrutura-de-cidade>.

Figura 36 - Mapa de zoneamento do empreendimento Parques do Vale.



Fonte: Prefeitura Municipal de Caratinga. Anexo VII da Lei Municipal 3.201/2010.

4.2.4. Análise dos processos e fenômenos socioespaciais do bairro Porto Seguro

A expansão cada vez mais acelerada dos centros urbanos no Brasil pode acarretar em inúmeras consequências para as cidades, em especial para os novos bairros e áreas urbanizadas que surgem como resultado desses processos. De acordo

com Maricato (2021, p. 170), a produção e apropriação do espaço urbano pelos diversos agentes que compõem as camadas da urbe, “não só reflete as desigualdades e as contradições sociais, como também as reafirma e reproduz”. Para a autora, a confiança no planejamento como chave para a resolução desses entraves, de maneira racional, é amplamente difundida na sociedade. No entanto, ela ressalta que “esse caos seria precisamente a expressão da falta de planejamento” e que, “sem o reconhecimento dos conflitos profundos que constituem o motor dessa realidade urbana”, a solução é mais complexa, indo além do planejamento, pois envolve também “uma questão de competência técnica” (Maricato, 2021, p. 174).

Como discutido no Capítulo 2 deste trabalho, as desigualdades sociais se refletem no espaço urbano, variando conforme o contexto. Santos (2018, p. 96) afirma que “o funcionamento da sociedade urbana transforma seletivamente os lugares, afeiçoando-os às suas exigências funcionais”, o que claramente privilegia certos locais em detrimento de outros. Dessa forma, os agentes produtores do espaço urbano que detêm maior poder e controle sobre a terra determinam quais “artérias” são mais acessíveis e atrativas, a partir de sua ocupação (Santos, 2018, p. 96). Esse mesmo princípio se aplica a áreas predominantemente residenciais, como é o caso do bairro Porto Seguro. Ainda segundo Santos (2018), a lógica desses espaços segue um padrão recorrente, “com as pessoas de maiores recursos buscando alojar-se onde lhes pareça mais conveniente, segundo os cânones de cada época” (Santos, 2018, p. 96).

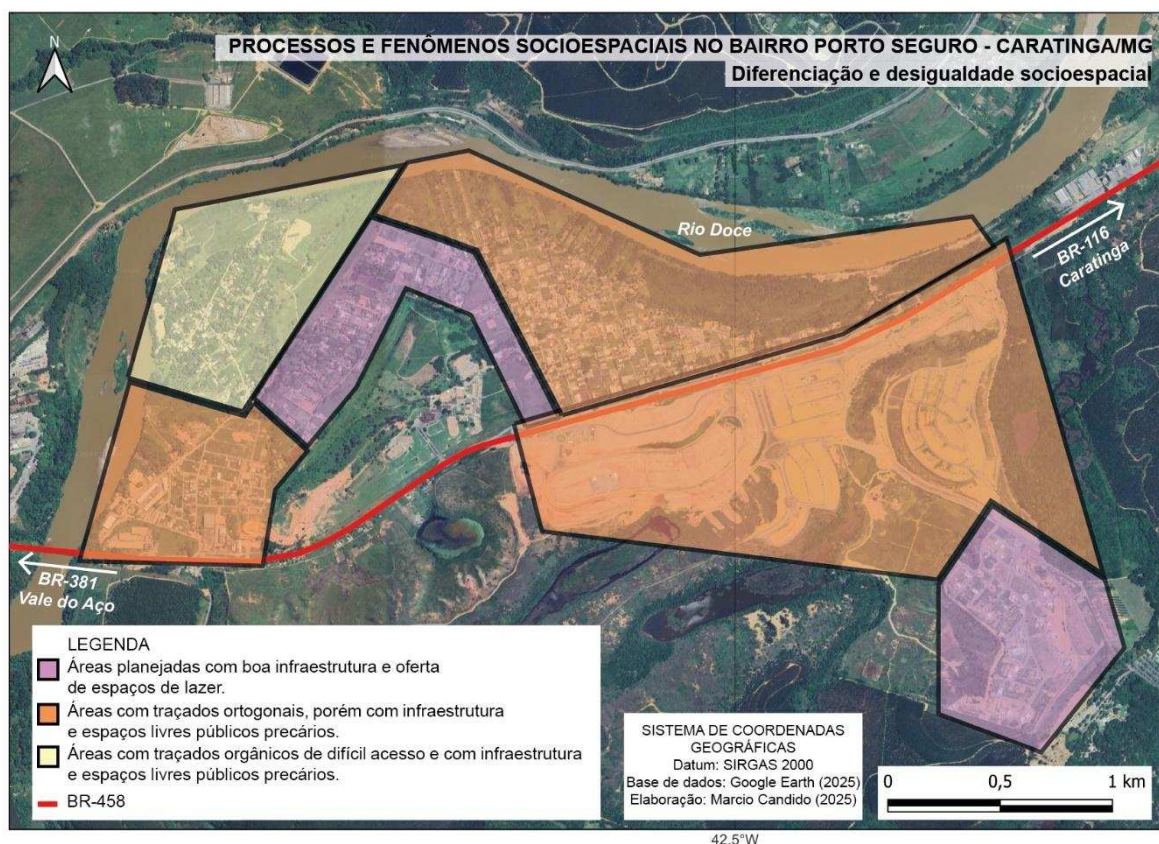
Vasconcelos (2022) contribui para esse debate ao analisar os processos e formas socioespaciais resultantes da produção e apropriação do espaço urbano. As noções apresentadas pelo autor (ver Apêndice A) se desdobram em conceitos próximos à segregação no âmbito dos espaços residenciais. Para aprofundar essa compreensão, foram analisadas essas dinâmicas no bairro Porto Seguro, com base nas informações coletadas na pesquisa. Além disso, cabe destacar que os processos, dinâmicas e fenômenos socioespaciais aqui discutidos podem se sobrepor, uma vez que são “formas espaciais semelhantes [...] resultantes de processos diferenciados” (Vasconcelos, 2022, p. 18).

- Noções ligadas aos espaços

O espaço urbano não é homogêneo; pelo contrário, é dinâmico e caracterizado por marcantes diferenças socioespaciais (Vasconcelos, 2022). Dentre os conceitos que descrevem esses processos e formas espaciais, identifica-se no bairro Porto Seguro a presença da diferenciação e da desigualdade socioespacial, aqui analisadas de forma conjunta devido à sua proximidade conceitual e prática. Esses processos podem se manifestar de maneira mais ou menos visível no espaço urbano, dependendo de sua intensidade e das condições locais.

No caso do bairro Porto Seguro, observa-se evidentemente uma diferenciação entre os empreendimentos. Enquanto alguns foram concebidos a partir de planos urbanísticos estruturados, pensados para atender às necessidades de uso e ocupação do solo, outros surgiram de maneira espontânea, ocupando áreas remanescentes da urbanização dos centros. Essa diferenciação reflete não apenas aspectos físicos e infraestruturais, mas também a lógica da segregação e das desigualdades que caracterizam a produção do espaço urbano. A Figura 37 ilustra os processos de diferenciação e desigualdade social no bairro Porto Seguro.

Figura 37 - Processos de diferenciação e desigualdade socioespacial no bairro Porto Seguro.

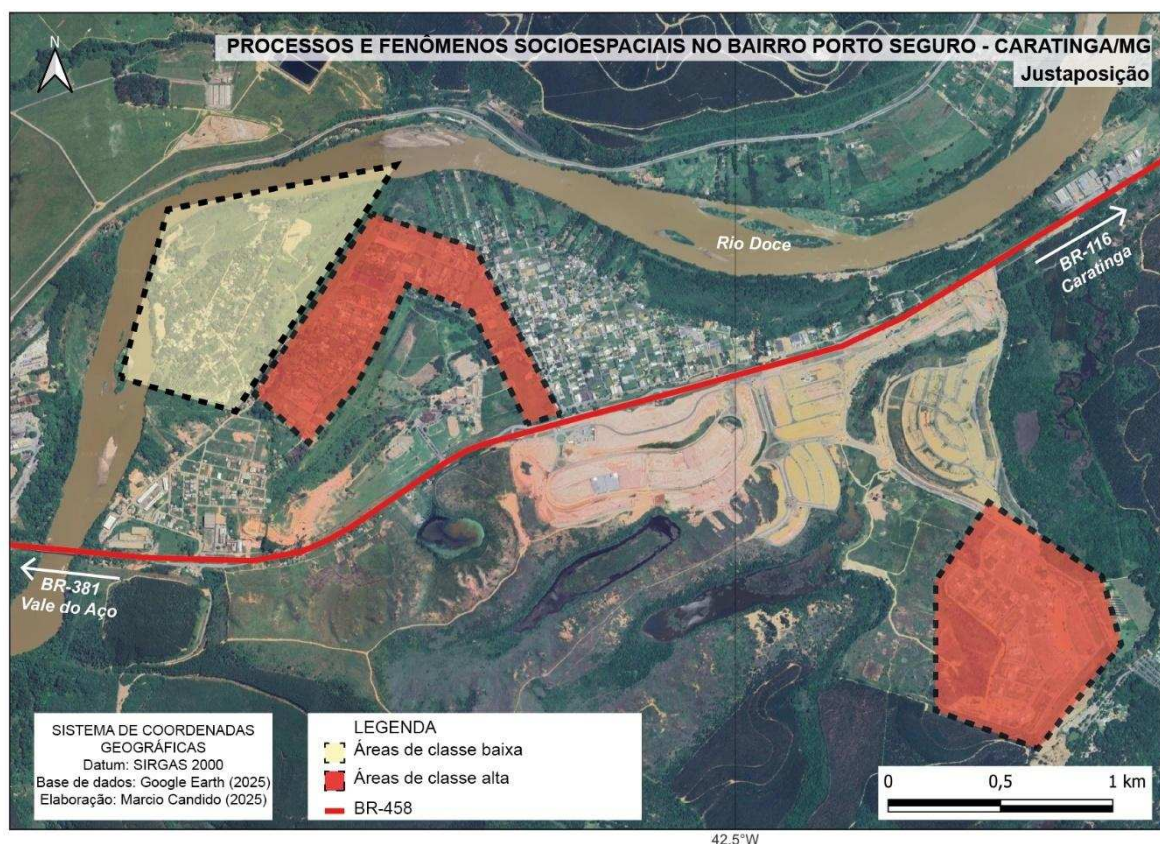


Fonte: elaborado pelo autor (2025) a partir de base de dados do Google Earth (2025) e de pesquisas realizadas em campo (2024).

A justaposição, outro processo identificado na conformação do bairro Porto Seguro, baseia-se no princípio da proximidade espacial. Entretanto, conforme apontado por Vasconcelos (2022), essa proximidade física não implica necessariamente em integração social, uma vez que há uma significativa disparidade entre os diferentes grupos sociais.

A Figura 38 ilustra esse fenômeno, evidenciando a proximidade entre os empreendimentos do bairro, contrastada por uma expressiva distância social, perceptível sobretudo ao se adentrar nesses espaços. Em Porto Seguro, áreas de renda elevada estão situadas no entorno de áreas de menor poder aquisitivo, muitas vezes mais antigas no processo de ocupação. Um exemplo visível dessa dinâmica é a localização dos condomínios Recanto dos Pássaros e Parque Lagoa Silvana, voltados para a classe alta, em contraste com a vizinhança da Ilha do Rio Doce, ocupada predominantemente por famílias de menor renda.

Figura 38 - Processo de justaposição no bairro Porto Seguro.



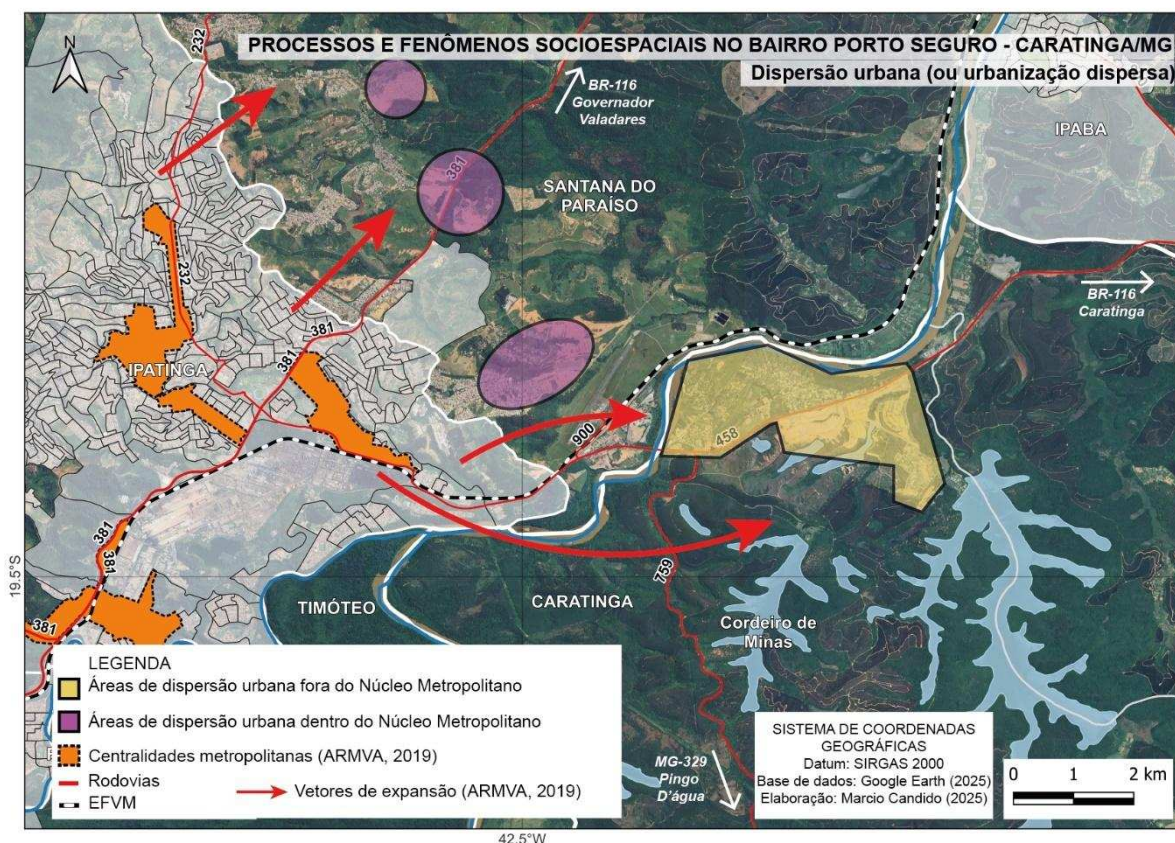
Fonte: elaborado pelo autor (2025) a partir de base de dados do Google Earth (2025) e de pesquisas realizadas em campo (2024).

Outro caso insipiente no bairro Porto Seguro é o fenômeno da dispersão urbana, como denomina Vasconcelos (2022). Com uma clara diferença com o tradicional *urban sprawl* das cidades estadunidenses, como apontado no Capítulo 2, a dispersão assume novas faces, “com a implantação de centros de trabalho e também de residências em locais periféricos” (Vasconcelos, 2022, p. 20). Podendo ocorrer também nas bordas metropolitanas, “a grande distância do núcleo metropolitano, embora a ele fortemente interconectadas” (Lacerda, 2012, p. 37), a dispersão se atém a núcleos urbanos organizados, especialmente próximos a aeroportos, e com grande articulação rodoviária e ferroviária (Vasconcelos, 2022).

O bairro Porto Seguro exemplifica esse processo, tendo se desenvolvido às margens da BR-458, com ligação direta ao centro de Ipatinga e proximidade a importantes polos econômicos, como o Aeroporto Regional do Vale do Aço, o Distrito

Industrial de Santana do Paraíso e a siderúrgica USIMINAS, separados apenas pelo Rio Doce, conforme ilustrado na Figura 39.

Figura 39 - Fenômeno da dispersão urbana no bairro Porto Seguro em Caratinga-MG.



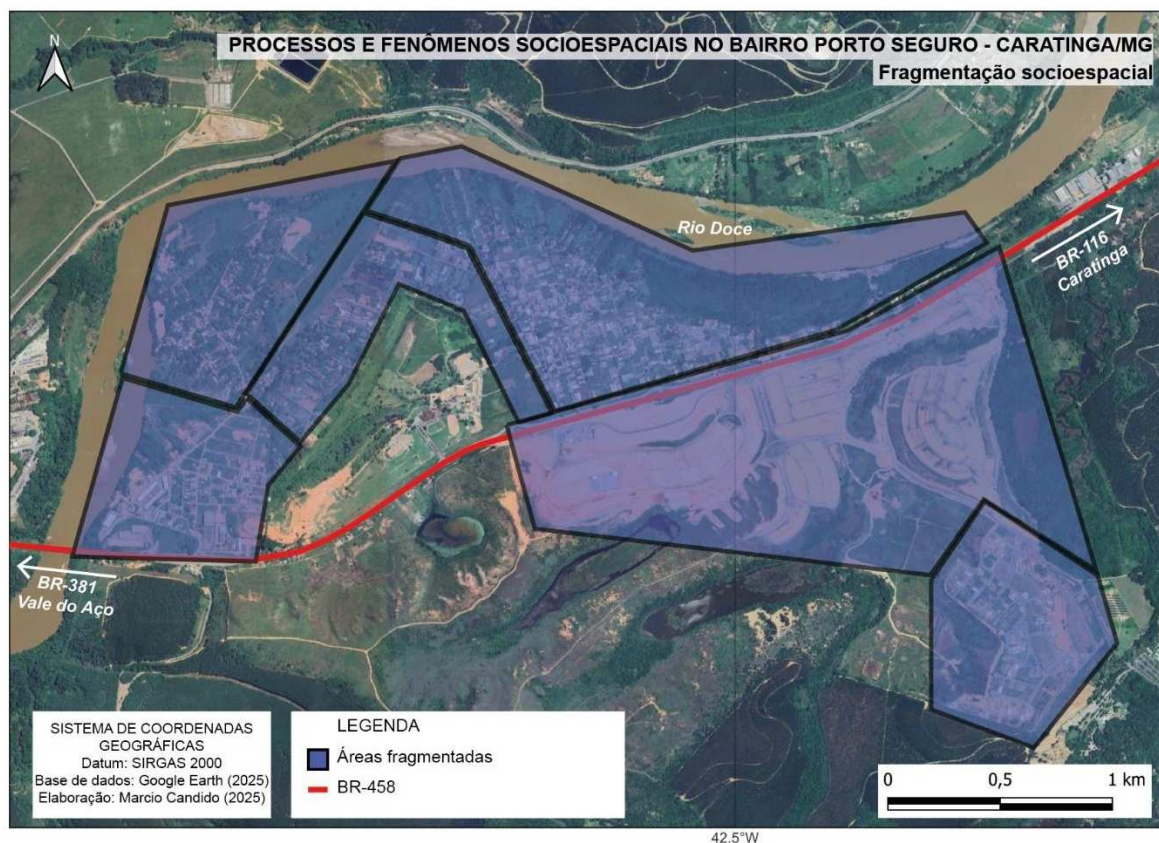
Fonte: elaborado pelo autor (2025) a partir de base de dados do Google Earth (2025) e de pesquisas realizadas em campo (2024).

O processo de fragmentação socioespacial é um dos mais evidentes no bairro Porto Seguro. A fragmentação, de acordo com Vasconcelos (2022, p. 21), é um fenômeno relativamente mais recente nos estudos urbanos, e aparece como “um contraponto ao processo de globalização”. Esse processo ocorre, sobretudo, em contextos onde há uma combinação de usos do solo desconectados e mal articulados pelas infraestruturas de mobilidade urbana.

A Figura 40 retrata o fenômeno da fragmentação socioespacial no bairro Porto Seguro, com cada empreendimento individualmente localizado. No entanto, essa fragmentação torna-se perceptível com a imersão dentro do bairro, uma vez que as

longas distâncias dificultam deslocamentos a pé e o transporte público é insuficiente para garantir uma articulação eficiente entre as diferentes áreas do bairro.

Figura 40 - Fenômeno de fragmentação socioespacial no bairro Porto Seguro em Caratinga-MG.



Fonte: elaborado pelo autor (2025) a partir de base de dados do Google Earth (2025) e de pesquisas realizadas em campo (2024).

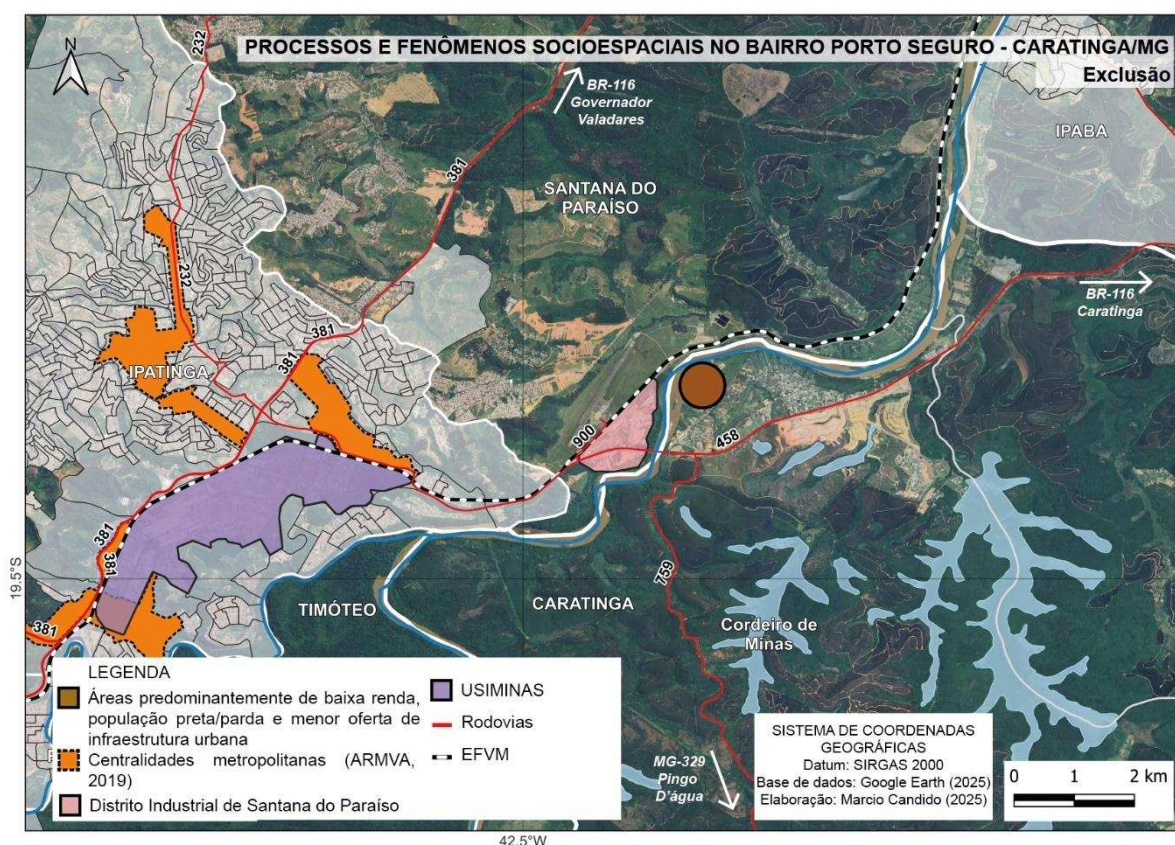
- Noções ligadas principalmente aos indivíduos

Dentre as noções ligadas principalmente aos indivíduos, apresentadas por Vasconcelos (2022, p. 22), a única que se encaixa na problemática do bairro Porto Seguro é a referente ao processo de exclusão. Esse processo refere-se à expulsão de indivíduos mais vulneráveis e de classes sociais mais baixas dos centros urbanos dotados de infraestrutura, serviços e acesso facilitado a oportunidades, forçando-os a se estabelecerem em áreas periféricas, muitas vezes desprovidas de infraestrutura adequada e com menor valorização fundiária (Vasconcelos, 2022).

No bairro Porto Seguro, tal processo pode ser observado na comunidade da Ilha do Rio Doce que, historicamente, tem sua formação ligada à essa configuração de supervalorização do centro urbano do Vale do Aço e a valor mais baixo da terra naquela região, às margens do Rio Doce. Apesar disso, o bairro Porto Seguro como um todo passa por um processo de mudanças, mesmo que tímido, de mudanças no valor da terra, com o crescente número de empreendimentos de alto padrão. Isso só reflete as demandas da cidade capitalista, que muda de acordo com a tendência que a globalização impõe.

A Figura 41 ilustra o processo de exclusão histórica da Ilha do Rio Doce que, mesmo próxima a equipamentos importantes, se vê excluída do espaço com a falta de infraestrutura básica pelo Poder Público de Caratinga.

Figura 41 - Processo de exclusão no bairro Porto Seguro em Caratinga-MG.



Fonte: elaborado pelo autor (2025) a partir de base de dados do Google Earth (2025) e de pesquisas realizadas em campo (2024).

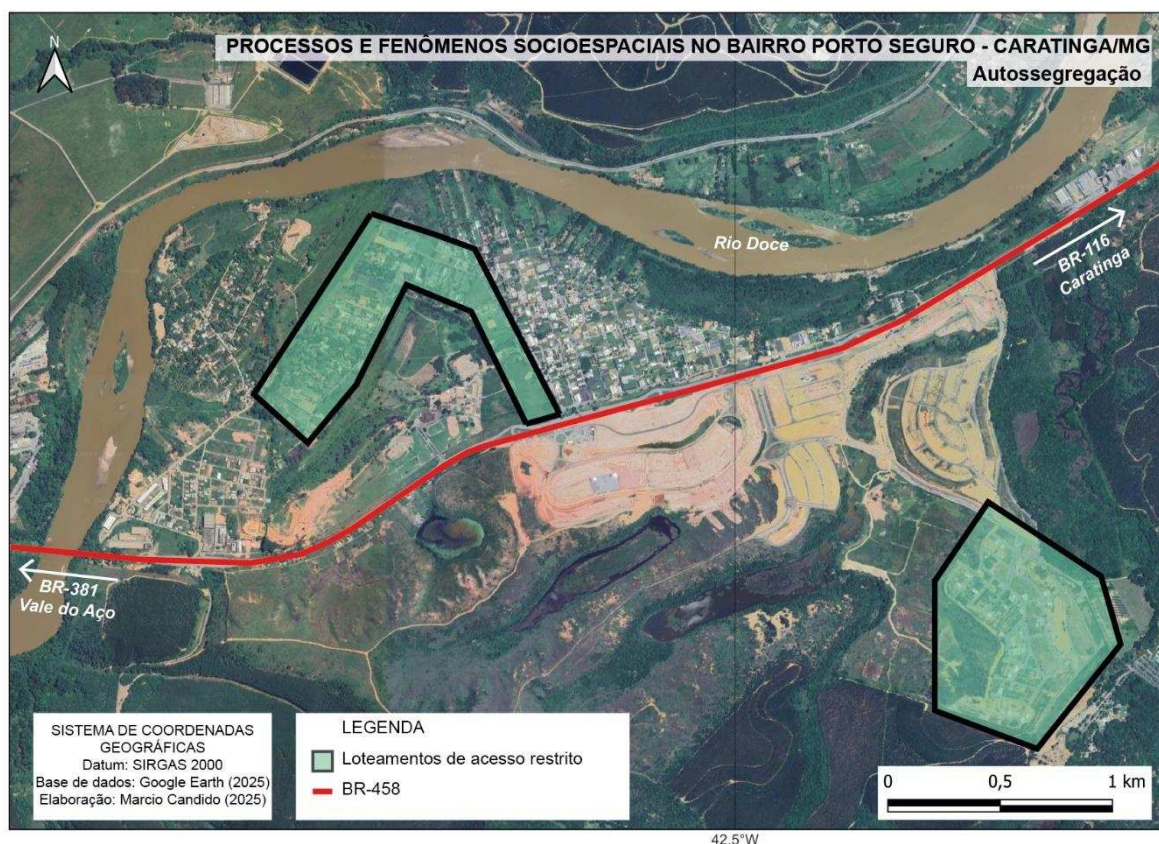
- Noções ligadas aos indivíduos e aos espaços

A segregação, um dos termos mais estudados nas ciências sociais, é frequentemente estudado sob a égide da separação de indivíduos no espaço, de uma maneira mais generalista das desigualdades urbanas. Todavia, para Vasconcelos (2022), esse processo vai além, e assume novas formas, a depender do contexto que está inserida. Nesta análise, considera-se o que o autor denomina "segregação involuntária", caracterizada por áreas onde a população é forçada a residir, em condições semelhantes às dos "guetos" (Vasconcelos, 2022, p. 24).

Embora o bairro Porto Seguro apresente múltiplas dinâmicas espaciais, a segregação se manifesta de forma distinta dentro do seu tecido urbano. Desde a Ilha do Rio Doce, segregada física e socialmente do restante do bairro, até os Condomínios Recanto dos Pássaros e Parque Lagoa Silvana, que optaram por se isolar social e fisicamente, observa-se um cenário complexo que desafia o planejamento e a gestão urbano-territoriais. No caso dos condomínios fechados — ou Loteamentos de Acesso Restrito, conforme a Lei Municipal nº 3.606/2016 (Caratinga, 2016) —, verifica-se o fenômeno da autosegregação. De acordo com Vasconcelos (2022, p. 26-27) essa dinâmica resulta de uma “decisão voluntária de reunir grupos socialmente homogêneos”, que buscam proteção e controle do acesso aos seus espaços, ao mesmo tempo que impõem barreiras à entrada de indivíduos considerados indesejáveis.

A Figura 42 ilustra o fenômeno da autosegregação nos Condomínios Recanto dos Pássaros e Parque Lagoa Silvana, os quais, por escolha própria, mantêm uma separação física e social em relação ao restante do bairro e da cidade.

Figura 42 - Fenômeno da autosegregação no bairro Porto Seguro em Caratinga-MG.



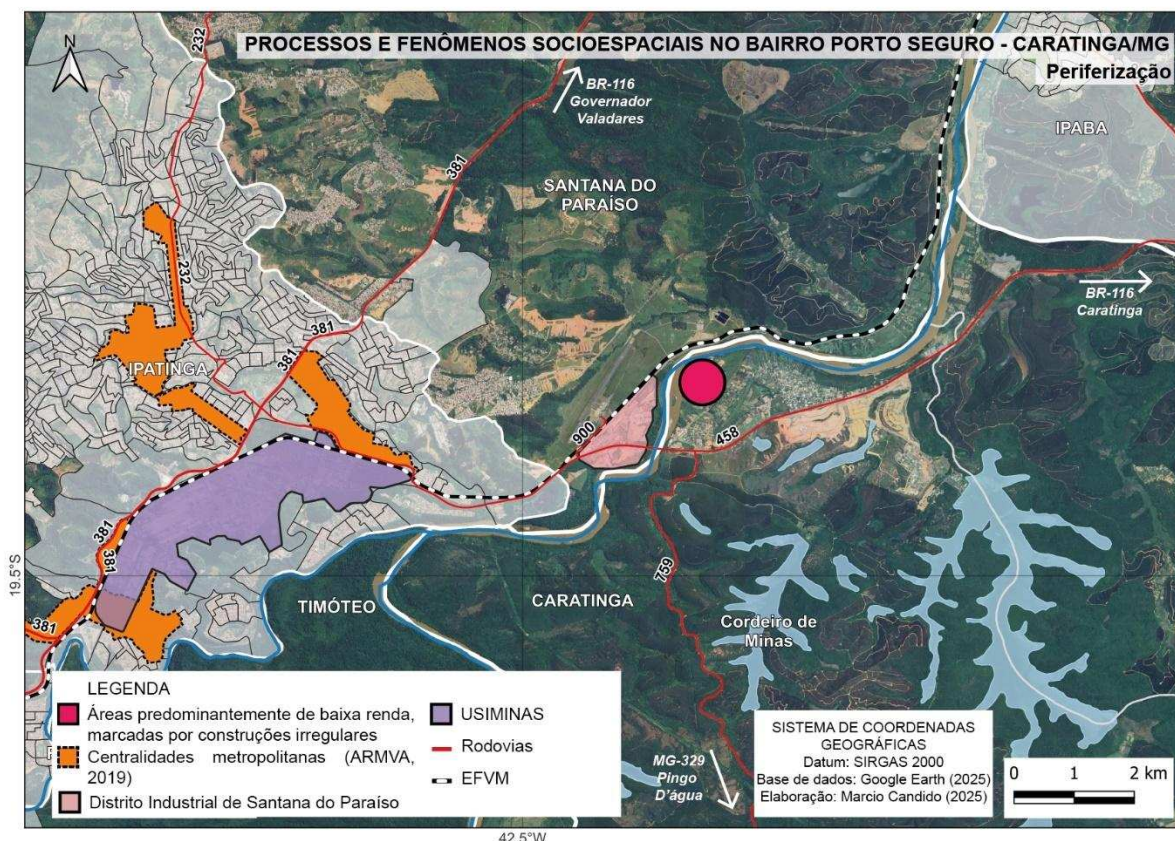
Fonte: elaborado pelo autor (2025) a partir de base de dados do Google Earth (2025) e de pesquisas realizadas em campo (2024).

Por fim, o último processo a ser analisado no bairro Porto Seguro é a periferização. Conceito intimamente relacionado à marginalização, a periferização se distingue por possuir um “componente espacial mais forte” (Vasconcelos, 2022, p. 31). No contexto urbano brasileiro, esse processo se manifesta quando a maior parte da população residente em determinada área pertence às classes de baixa renda, ocupando territórios nos quais o Estado permite a ocupação, mas que não despertam o interesse do mercado imobiliário (Vasconcelos, 2022).

Mais uma vez, a comunidade da Ilha do Rio Doce exemplifica esse fenômeno, tendo se estabelecido em um local onde o valor da terra era reduzido, sem atratividade para o setor imobiliário e com omissão do Poder Público de Caratinga diante das necessidades da população local. Embora semelhante ao processo de exclusão, a periferização afeta tanto os indivíduos quanto os espaços em que se inserem.

A Figura 43 ilustra o processo de periferização na Ilha do Rio Doce, que, apesar de sua localização estratégica em relação ao Vale do Aço, encontra-se em uma área de risco, às margens do Rio Doce.

Figura 43 - Processo de periferização no bairro Porto Seguro em Caratinga-MG.



Fonte: elaborado pelo autor (2025) a partir de base de dados do Google Earth (2025) e de pesquisas realizadas em campo (2024).

4.3. Considerações sobre o Capítulo 4

Este capítulo revelou, por meio da análise do bairro Porto Seguro, os principais impactos das estratégias de planejamento e gestão urbano-territoriais no município de Caratinga. A partir da investigação de fenômenos observados em pesquisa de campo, entrevistas e análise documental, percebeu-se como a forma urbana resultante reflete contradições estruturais da cidade contemporânea, conforme discutido nos capítulos anteriores.

Os dados obtidos reforçam os pressupostos teóricos de que o espaço urbano é, ao mesmo tempo, produto e processo social (Corrêa, 2003; Santos, 2021). A urbanização do bairro Porto Seguro, marcada por empreendimentos isolados, infraestrutura precária e contrastes socioespaciais, expressa a atuação desigual de agentes públicos e privados na produção do espaço, como discutido por Corrêa (2023) e Vasconcelos (2022). Essa configuração espacial fragmentada evidencia um modelo urbano guiado por interesses de uma parte específica da sociedade, normalmente marcada pelos agentes imobiliários e grandes proprietários de terras e construtoras, e pela ausência de uma política pública estruturada, o que reafirma a crítica de Maricato (2021) sobre o caráter seletivo e desigual do planejamento urbano no Brasil, frequentemente voltado à valorização imobiliária em detrimento das necessidades sociais.

O caso do bairro Porto Seguro comprova a tese de que a cidade capitalista contemporânea é marcada pela justaposição de formas urbanas e pelo acirramento das desigualdades. Como apontado por Harvey (2014), o espaço urbano, na lógica neoliberal, assume o caráter de mercadoria e “forma fictícia de capital”. Essa lógica se materializa na prática por meio da coexistência de empreendimentos dissociados entre si, impulsionada, em parte, pela escassez de terra disponível na Região Metropolitana do Vale do Aço e pelo baixo valor fundiário relativo no bairro Porto Seguro. Assim, observam-se áreas voltadas às classes de maior renda, dotadas de infraestrutura urbana, surgindo paralelamente a setores de baixa renda, que ainda enfrentam a ausência de serviços básicos, como saneamento, mobilidade e acesso a equipamentos públicos. Essa configuração territorial expressa a seletividade do investimento urbano e a omissão do poder público em seu papel de agente regulador e equilibrador do território.

A análise crítica da legislação urbanística do município, apresentada no Capítulo 3, confirma essas contradições. Embora Caratinga disponha de um Plano Diretor (Lei Municipal nº 3.759/2019) e de marcos legais como a Lei de Perímetro Urbano (Lei Municipal nº 3171/2009) e a Lei de Expansão Urbana (Lei Municipal nº 4039/2024), esses instrumentos pouco avançam na regulação do crescimento de áreas urbanas no município. Em muitos casos, suas diretrizes permanecem genéricas, pouco aplicadas e descoladas das realidades existentes no município. Além disso, a ausência de dispositivos normativos específicos voltados ao bairro Porto Seguro e ao distrito de Cordeiro de Minas — especialmente frente à demanda de

crescimento associada à Região Metropolitana do Vale do Aço — evidencia a centralização da política urbana na sede municipal, desconsiderando a heterogeneidade territorial e dificultando o enfrentamento das desigualdades socioespaciais em escala local. Essa constatação reforça a crítica de Souza (2020) ao planejamento urbano conduzido sob uma lógica tecnocrática, desconectada das práticas sociais e das dinâmicas históricas que moldam a cidade.

A gestão municipal, por sua vez, atua de forma predominantemente reativa e setorializada, sem coordenação entre os órgãos e sem capacidade de articulação entre escalas de decisão. Essa constatação dialoga diretamente com a perspectiva de Souza (2020), que define a gestão urbano-territorial como o esforço de administrar o presente com base nas condições disponíveis, mediando as contradições e demandas imediatas. No caso de Caratinga, a gestão pública não tem conseguido dar conta dessa mediação, deixando o crescimento do bairro à mercê de agentes privados e da pressão do mercado.

Por sua localização e ritmo de ocupação, o bairro Porto Seguro representa um vetor estratégico de expansão urbana, com forte influência da Região Metropolitana do Vale do Aço. Entretanto, sua consolidação ocorre à margem do planejamento institucionalizado. O distanciamento entre as ações do poder público e as transformações reais do território permite compreender, à luz da literatura, que o espaço urbano segue sendo palco de disputas por acesso, infraestrutura e reconhecimento, funcionando como campo de luta simbólica e material (Carlos, 2015; Corrêa, 2003).

As consequências da ausência de um planejamento integrado e de uma gestão territorial eficaz são nitidamente perceptíveis na realidade do bairro Porto Seguro. A infraestrutura urbana mostra-se insuficiente e desproporcional; os serviços públicos são escassos; a mobilidade urbana é limitada; e há uma intensificação das mazelas socioespaciais, especialmente diante da disputa pelo uso da terra entre os agentes produtores do espaço, com a coexistência de empreendimentos de alto padrão e setores marcados por vulnerabilidade social. Tal dinâmica evidencia a problemática da reprodução do espaço urbano sob a lógica capitalista, em que os agentes hegemônicos — notadamente os ligados ao capital imobiliário e às classes dominantes — tendem a exercer maior poder na definição do uso e da ocupação do solo, subordinando os interesses coletivos à lógica da valorização econômica (Corrêa, 2003, 2023; Vasconcelos, 2023).

A análise também reforça a importância de se reconhecer o distrito municipal como escala intermediária estratégica para o planejamento urbano. Como argumentado por Meirelles (2008) e reforçado por Souza (2020) e Coura e Stephan (2022), a escala distrital, ainda que privada de autonomia político-administrativa, possui potencial estratégico para viabilizar uma gestão mais próxima e sensível às realidades locais. A ausência de um olhar mais preciso sob Cordeiro de Minas, no que se relaciona à política urbana especialmente por ser um distrito com disponibilidade de terra para receber a demanda de crescimento do Vale do Aço, evidencia uma lacuna institucional que compromete a comunicação entre a sede do poder municipal e as realidades locais. Ao desconsiderar as especificidades do distrito e do bairro, o planejamento urbano de Caratinga perpetua uma lógica de centralização decisória e ineficiência na gestão.

Portanto, ao se observar as transformações do espaço urbano no bairro Porto Seguro, torna-se evidente que o modelo atual de planejamento e gestão em Caratinga requer revisão, levando em conta não apenas os instrumentos normativos, mas também a necessidade de uma atuação pública territorialmente ajustada às desigualdades existentes. A falta de articulação entre planejamento e gestão, entre escalas e entre agentes, contribui para a reprodução de desigualdades históricas e compromete a efetividade das políticas urbanas. Para um município com ampla extensão territorial e sujeito a pressões internas e regionais, é necessário adotar uma nova abordagem de planejamento e gestão urbano-territorial, que reconheça o potencial local e direcione o crescimento urbano de forma mais ordenada e equitativa.

As considerações finais que seguem aprofundam essa crítica, sintetizam os principais resultados da pesquisa e propõem diretrizes para uma atuação pública mais efetiva.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente trabalho teve como objetivo analisar os aspectos do planejamento e gestão urbana de Caratinga que impactam a produção do espaço urbano do bairro Porto Seguro. Para isso, buscou-se compreender a formação territorial do município, a legislação urbanística vigente e as dinâmicas socioespaciais do bairro. A partir da análise dos dados levantados, foi possível identificar padrões e desafios que influenciam o desenvolvimento da área estudada. Os principais resultados da pesquisa reforçam a complexidade da produção do espaço urbano e apontam elementos fundamentais para a compreensão do processo de expansão da Região Metropolitana do Vale do Aço (RMVA) para municípios do Colar Metropolitano, como Caratinga.

Ao longo do trabalho, demonstrou-se que a produção do espaço urbano em Caratinga, particularmente no bairro Porto Seguro, reflete dinâmicas próprias de uma cidade média brasileira inserida em um contexto de urbanização desigual. Conforme discutido por autores como Santos (2021), Corrêa (2003, 2023) e Carlos (2015), o espaço urbano é um produto social marcado por conflitos, contradições e desigualdades. No bairro Porto Seguro, tais características se expressam na fragmentação socioespacial do território, na ausência de infraestrutura adequada, na atuação desarticulada dos agentes públicos e privados e na consolidação de um espaço urbano funcional às lógicas do capital, mas limitado em garantir o direito à cidade.

A análise evidenciou que a formação do município de Caratinga ocorreu de modo lento, à medida que novos municípios eram desmembrados de seu território. Esse processo de redefinição das divisas municipais, impulsionado tanto por interesses políticos quanto por reivindicações da população, resultou na configuração territorial atual do município, caracterizada por um formato diferente do convencional e uma grande extensão territorial. A complexidade de planejar e gerir um município com essas características é significativa, já que diferentes localidades possuem demandas específicas e desafios próprios. Nesse contexto, o planejamento e a gestão urbano-territoriais enfrentam obstáculos ainda maiores.

Outro aspecto relevante diz respeito à política urbana municipal, cujo arcabouço legal foi analisado nesta pesquisa. Não obstante a legislação urbanística de Caratinga tenha passado por transformações ao longo do tempo, ainda se mostra

genérica e repleta de discrepâncias. Enquanto algumas normativas são recentes, outras possuem mais de 30 anos de existência, antecedendo até mesmo a Constituição Federal de 1988 e o Estatuto da Cidade (Brasil, 2008, 2016). Essa defasagem afeta a efetividade do planejamento e gestão urbano-territoriais, dificultando a regulamentação de políticas urbanas, como as de parcelamento, uso e ocupação do solo de forma que garanta o desenvolvimento urbano sustentável, do ponto de vista territorial e administrativo.

No campo da gestão urbana, observou-se um padrão reativo, pontual e limitado pela baixa articulação institucional. A gestão municipal, enquanto instrumento de ação imediata, não tem sido capaz de administrar as demandas cotidianas do território de forma integrada. A fragmentação das políticas urbanas e a baixa presença do poder público junto aos distritos, e em especial ao distrito de Cordeiro de Minas, local estratégico de expansão do Vale do Aço, revelam um distanciamento entre o poder público e as realidades vividas pelas comunidades. Conforme Meirelles (2008) e Coura e Stephan (2022), os distritos municipais, mesmo sem autonomia político-administrativa, podem desempenhar um papel estratégico na descentralização da gestão e na aproximação entre Estado e sociedade. Ignorar esse potencial compromete a capacidade de planejamento territorial voltado à justiça social.

Dessa maneira, o planejamento e a gestão urbano-territoriais mostraram-se ineficazes em diversos aspectos. A política urbana federal, embora vista como um marco a ser seguido por sua abrangência, não tem sido plenamente aplicada na prática urbana das cidades interioranas, especialmente as cidades médias e pequenas. Assim, torna-se essencial que agentes municipais atuem no sentido de promover um desenvolvimento urbano regulamentado, capaz de mitigar as desigualdades socioespaciais geradas pelo modelo de urbanização capitalista. Para isso, é imprescindível que as se invista na capacitação técnica e na alocação de recursos humanos e financeiros adequados à complexidade da gestão urbana.

A Região Metropolitana do Vale do Aço, estruturada historicamente em torno da exploração e do processamento do minério de ferro pelas indústrias siderúrgicas, apresenta uma dinâmica de crescimento urbano que, por muito tempo, esteve concentrada dentro dos limites do núcleo metropolitano. No entanto, observa-se atualmente um movimento de expansão para municípios do Colar Metropolitano, como Caratinga. Esse fenômeno demanda uma atuação mais integrada da Agência de Desenvolvimento da RMVA (ARMVA), que deve fomentar o diálogo com esses

municípios que recebem os novos empreendimentos para garantir soluções legais que atendam às demandas geradas pelo crescimento urbano.

Não obstante o Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado (PDDI) da RMVA tenha estabelecido diretrizes para o macrozoneamento, elas permanecem restritas aos limites do núcleo metropolitano. É fundamental, portanto, ampliar essas diretrizes para abranger os vetores de expansão urbana, assegurando uma abordagem integrada ao processo de crescimento metropolitano. A ARMVA, também, deve estabelecer novos parâmetros e diretrizes mais eficazes para a regulação da expansão urbana, em articulação com os gestores dos municípios que estão sob maior pressão imobiliária. O fortalecimento do diálogo entre os gestores municipais é essencial para garantir um desenvolvimento urbano justo e igualitário da RMVA.

A análise dos resultados da pesquisa permitiu identificar algumas oportunidades e desafios para o bairro Porto Seguro e para o planejamento e gestão urbano-territorial de Caratinga. O bairro consolidou-se como área de expansão urbana impulsionada pela demanda da RMVA, mas esse crescimento não foi acompanhado de investimentos adequados em infraestrutura, comprometendo a qualidade de vida da população local. A precariedade dos serviços urbanos, como saneamento, transporte e equipamentos públicos como um todo, evidencia a necessidade de uma atuação mais efetiva do poder público junto a localidades mais distantes da sede urbana. Tal fato reforça a importância de políticas urbanas que articulem verdadeiramente o planejamento em todo o âmbito territorial do município.

Além da carência de infraestrutura, a pesquisa revelou processos de segregação socioespacial no bairro Porto Seguro. A partir dos conceitos trazidos por Vasconcelos (2022), foram identificados os processos e fenômenos socioespaciais que emergem do contexto do bairro Porto Seguro e, conseqüentemente, os desafios da gestão urbana local para enfrenta-los. O crescimento urbano sem diretrizes claras resultou em uma ocupação predominantemente composta por empreendimentos privados, que não se articulam entre si e seguem planos próprios, como é o caso do Empreendimento Parques do Vale. Como consequência, observa-se a consolidação de um padrão de urbanização que tende a ser excludente, no qual a habitação e os serviços urbanos tornam-se privilégios restritos a determinados grupos sociais, enquanto outros enfrentam dificuldades para acessar plenamente esses serviços, como ocorre na Ilha do Rio Doce.

Com isso, o poder público de Caratinga demonstrou baixa efetividade na regulação da expansão urbana na região, revelando certa omissão em alguns aspectos. Por conseguinte, conforme a ocupação de novos empreendimentos avança, caberá ao Poder Público a demanda pelo atendimento de infraestrutura básica no local e em outras áreas semelhantes. Nesse sentido, novas políticas urbanas, que abarquem também questões de regularização fundiária e habitação devem ser levadas ao debate e fomentadas para garantir o direito à moradia e à cidade previsto pela Constituição Federal de 1988, e de forma a reduzir os impactos das desigualdades e os seus reflexos no espaço urbano, como a segregação socioespacial.

Em síntese, o bairro Porto Seguro se configura como um apanhado das contradições urbanas contemporâneas: um território de expansão urbana sem infraestrutura consolidada; um espaço disputado por interesses diversos, mas desamparado por políticas urbanas eficazes; um produto da reprodução desigual do capital, com limitada presença da gestão estatal como mediadora de conflitos.

5.1. Por uma nova visão do planejamento e gestão urbano-territoriais: possíveis encaminhamentos

Diante do cenário aqui apresentado e discutido, a pesquisa aponta possíveis encaminhamentos como auxílio na resolução de lacunas. Em primeiro lugar, é fundamental revisar e atualizar os instrumentos de planejamento urbano do município de Caratinga, em especial o Plano Diretor e as leis que regulamentam o parcelamento, uso e ocupação do solo urbano, para além do perímetro da sede urbana do município. Essa revisão deve considerar as especificidades territoriais das diversas regiões do município, como é o caso do bairro Porto Seguro, incluindo diretrizes claras, detalhadas e aplicáveis à realidade local. Tal processo exige a superação de uma abordagem genérica e centralizada, favorecendo a construção de políticas mais próximas da dinâmica das localidades. Isso reforça a importância de compreender o planejamento não como uma técnica universal, mas como uma prática situada, adaptativa e orientada à justiça social, como defendido por Souza (2020) e Maricato (2021).

Concomitantemente destaca-se a valorização do distrito como escala de intermediação entre o município e todas as suas localidades. O distrito de Cordeiro de

Minas, ao qual pertence o bairro Porto Seguro, permanece distante das políticas de planejamento urbano, apesar de sua posição estratégica entre Caratinga e a RMVA. Ainda que os distritos não possuam autonomia político-administrativa, seu papel como mediadores entre o poder público e as comunidades é relevante. Incorporar suas especificidades no planejamento municipal pode contribuir para uma gestão mais eficaz, sensível e conectada às diversas realidades do município, conforme enfatizado por Meirelles (2008) e Coura e Stephan (2022).

De modo similar é necessário promover uma efetiva integração entre planejamento e gestão urbano-territorial, superando a fragmentação das ações e a desconexão entre diagnóstico e execução. Planejar e gerir não devem ser entendidos como atividades dissociadas ou exclusivamente técnicas, mas como processos interdependentes que precisam dialogar com a imprevisibilidade e com as transformações constantes do espaço urbano. A experiência do bairro Porto Seguro demonstra como a má articulação entre planos, leis e ações resulta em uma urbanização desigual. Conforme Souza (2020), apenas por meio de abordagens interdisciplinares e flexíveis será possível consolidar estratégias urbanas mais eficazes.

Além disso, não se pode deixar de lado a participação social nos processos decisórios. A escuta ativa das comunidades e a institucionalização de canais de deliberação são cruciais para ampliar a legitimidade das políticas públicas e assegurar que as ações estejam alinhadas às reais demandas da população. No caso do Porto Seguro, as entrevistas revelaram percepções críticas sobre a atuação do poder público e a invisibilidade das necessidades locais. Incorporar essas vozes é não apenas uma exigência democrática, mas também uma condição necessária para a efetividade das ações planejadas.

Por fim, torna-se essencial fortalecer a articulação entre os agentes públicos municipais e a Agência de Desenvolvimento da RMVA. O crescimento do bairro Porto Seguro aponta para um processo de reconfiguração urbana que ultrapassa os limites administrativos do município de Caratinga e que precisa ser compreendido no contexto das interações regionais. Planejar o território municipal de forma isolada ignora os fluxos econômicos, populacionais e institucionais que o atravessam. Nesse sentido, é necessário incluir os municípios do Colar Metropolitano que sofrem a pressão da expansão urbana do Núcleo Metropolitano da RMVA, como é o caso de Caratinga, no planejamento e gestão urbanos da instância metropolitana, permitindo

o alinhamento de estratégias, a integração de serviços e o compartilhamento de responsabilidades entre os entes federativos.

5.2. Limitações da pesquisa e recomendações para trabalhos futuros

A pesquisa desenvolvida trouxe importantes contribuições, no entanto algumas limitações devem ser consideradas, abrindo espaço para futuras investigações. A análise da legislação urbanística, por exemplo, baseou-se nos documentos disponíveis até o momento da pesquisa, podendo ser aprofundada com novos desdobramentos legislativos. Além disso, embora o estudo tenha se concentrado na escala municipal, com o bairro Porto Seguro, o papel dos novos vetores de expansão fora do Núcleo Metropolitano merece uma análise mais detalhada, especialmente no que diz respeito aos municípios do colar metropolitano.

No processo de coleta de dados, algumas dificuldades foram encontradas, especialmente no contato com os entrevistados e no acesso a documentos. Previstas inicialmente para abranger dez agentes, as entrevistas foram realizadas apenas com sete, sendo quatro membros da sociedade (moradores e/ou trabalhadores do bairro Porto Seguro) e três agentes da Gestão Pública de Caratinga. Durante a fase de contato, alguns gestores não responderam às tentativas de participação, especialmente o setor de Planejamento Urbano do município, o que dificultou ainda mais a obtenção de determinadas informações. Apesar dessas limitações, as entrevistas realizadas forneceram uma base de dados relevante, incluindo o depoimento de um agente que havia trabalhado recentemente na gestão pública.

No âmbito da revisão bibliográfica, identificou-se uma escassez de estudos que abordem a questão urbana em Caratinga, o que reforça a necessidade de ampliar o debate acadêmico sobre o planejamento urbano na região.

Diante de todo esse material levantado, analisado e discutido acredita-se que os objetivos propostos foram alcançados e que foi possível trazer à tona alguns aspectos importantes para o entendimento do bairro Porto Seguro, e da realidade urbana que vem se estabelecendo na RMVA. Tendo em vista a diversidade do tema, o debate sobre a questão urbana em Caratinga e outros municípios do Colar Metropolitano da RMVA não se encerra aqui. Novos estudos sobre a região, voltados para a discussão urbana, são fundamentais, e podem ajudar a construir cidades mais justas para toda a população.

REFERÊNCIAS

- ALCÂNTARA, B. R. **O Papel Do Estado No Controle Da Expansão Urbana Na Região Metropolitana Do Vale Do Aço (RMVA): Contribuição Para a Gestão Compartilhada Do Território**. 2019. Viçosa, 2019.
- AMORIM FILHO, O. B.; SENA FILHO, N. de. **A morfologia das cidades médias**. Goiânia: Editora Vieira, 2007.
- AZEVEDO VASCONCELLOS, F. **Região Metropolitana Do Vale Do Aço. Evolução Urbana, Planejamento E Desafios Contemporâneos**. 2014. 94 f. - Universidade Federal de Ouro Preto, Ouro Preto, 2014. Disponível em: <https://www.repositorio.ufop.br/handle/123456789/4532>.
- BARBOSA, K. de S. **Por Que A Gestão Da Região Metropolitana Do Vale Do Aço Não Sai Do Papel?** 2010. 134 f. - Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2010. Disponível em: <https://repositorio.ufmg.br/handle/1843/RAAO-8CCQ64%0Ahttp://www.livrosgratis.com.br>.
- BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Brasília, DF: Senado Federal, 2016. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm.
- BRASIL. Estatuto da Cidade: Lei nº 10.257/2001. **Senado Federal, Subsecretaria de Edições Técnicas**: Brasília, DF, p. 102, 2008.
- BRASIL. **Estatuto da MetrÓpole: Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015**. Institui o Estatuto da MetrÓpole, altera a Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, e dá outras providências. Brasília, DF: 2015. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/l13089.htm.
- CALDEIRA JÚNIOR, R. A. **Avaliação do processo de elaboração do Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado da Região Metropolitana do Vale do Aço - MG**. 2018. - Universidade Federal de Viçosa, Viçosa, 2018. Disponível em: https://www.unilestemg.br/pddi/arq/doc/documentos-oficiais/2014/PDDI_DIAGNOSTICO_VOL1.pdf.
- CARATINGA. **Decreto nº 130, de 27 de julho de 2020**. Dispõe sobre a aprovação do Loteamento denominado Expansão Parque Rio Doce. Caratinga, MG: 2020.
- CARATINGA. **Decreto nº 161, de 30 de junho de 2023**. Estabelece as disposições construtivas e os parâmetros de ocupação do solo no Loteamento Parques do Vale. Caratinga, MG: 2023.

CARATINGA. **Histórico dos distritos de Caratinga: Cordeiro de Minas.**

Caratinga, [s. d.]. Disponível em:

<https://sites.google.com/educ.caratinga.mg.gov.br/secretaria-municipal-de-educacao/espaco-do-aluno/caratinga-nossa-historia-nossa-memoria/historico-dos-distritos-de-caratinga/cordeiro-de-minas>. Acesso em: 28 dez. 2024.

CARATINGA. **Lei nº 3759/2019.** Dispõe sobre o plano diretor do município de Caratinga, estado de Minas Gerais, e dá outras providências. Caratinga, MG: 2019.

CARATINGA. **Lei nº 232/1959.** Aprova o plano diretor da cidade, regula sua execução, regulamenta a abertura de ruas e logradouros públicos, loteamento de terrenos, dispõe sobre construções e dá outras providências. Caratinga, MG: 1959.

CARATINGA. **Lei nº 3.171/2009.** Estabelece o perímetro urbano da sede municipal, dos bairros, das áreas de expansão urbana direta e indireta, dos distritos industriais, do polígono especial e documentação inerente ao processo de aprovação de projetos no município de Caratinga e revoga dispositivos legais e dá outras providências. Caratinga, MG: 2009.

CARATINGA. **Lei nº 3.201/2010.** Dispõe sobre o plano local de gestão urbana para área denominada “Parques do Vale”, destacada do polígono especial estabelecido pela Lei nº 3171/2009, institui diretrizes viárias e urbanísticas e dá outras providências. Caratinga, MG: 2010.

CARATINGA. **Lei nº 3.606/2016.** Dispõe sobre o parcelamento do solo para fins de implantação de loteamentos fechados e condomínios horizontais de lotes. Caratinga, MG: 2016.

CARATINGA. **Lei nº 4.039/2024.** Dispõe sobre a ampliação do perímetro urbano do município de Caratinga. Caratinga, MG: 2024.

CARLOS, A. F. A. A virada espacial. **Mercator**, Fortaleza, p. 7–16, 2015.

CARNEIRO, C. M.; CANDIDO, M. H. do S.; STEPHAN, Í. I. C. Expansão urbana e ilegalidade: o caso da comunidade da Portelinha, em Caratinga-MG. **Revista Brasileira de Direito Urbanístico - RBDU**, Belo Horizonte, n. 19, p. 267–292, 2024.

CISOTTO, M. F.; VITTE, A. C. O Consumo Da Natureza No Novo Padrão De Ocupação Urbana. **Geografia em Atos (Online)**, [s. l.], v. 1, n. 10, p. 26–39, 2010.

CORRÊA, R. L. Construindo o Conceito de Cidade Média. *In*: SPOSITO, M. E. B. (org.). **Cidades médias: espaços em transição**. São Paulo: Expressão popular, 2007. p. 23–34.

CORRÊA, R. L. **O Espaço Urbano**. 4ª edição. São Paulo: Editora Ática, 2003.

- CORRÊA, R. L. Sobre agentes sociais, escala e produção do espaço: um texto para discussão. In: CARLOS, A. F. A. SOUZA, M. L. (Org). SPOSITO, M. E. B. (Org). **A produção do espaço urbano: agentes e processos, escalas e desafios**. 1ª edição. São Paulo: Editora Contexto, 2023. p. 42–51.
- CORRÊA, R. L. **Trajetórias Geográficas**. 2ª edição. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2001.
- COURA, L. M. de S. A.; STEPHAN, Í. I. C. Distrito municipal, a escala esquecida: estudo de caso de Muriaé-MG. **Revista Política e Planejamento Regional**, [s. l.], v. 9, p. 434–450, 2022.
- DIÁRIO DO AÇO. Condomínio com estrutura de cidade. Ipatinga, MG, 28 out. 2011. Disponível em: <https://www.diariodoaco.com.br/noticia/0033406-condominio-com-estrutura-de-cidade>.
- DIAS, C. A. **Caratinga em seu sistema urbano: da formação à sua centralidade nos anos de 2006 e de 2017**. 2021. Tese. Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2021.
- ESPINDOLA, H. S. O rio Doce e a emancipação da economia nacional (Brasil). **Historia Ambiental Latinoamericana y Caribeña (HALAC): revista de la Solcha**, [s. l.], v. 5, n. 1, p. 10–27, 2015.
- FRANZINI, M. O. **Legislação urbanística e produção do espaço urbano: um estudo de caso sobre Cataguases/MG, no período de 2006 a 2022**. 2024. 156 f. - Universidade Federal de Viçosa, Viçosa, 2024.
- HARVEY, D. **Cidades Rebeldes: do direito à cidade à revolução urbana**. São Paulo: Editora Martins Fontes, 2014.
- LACERDA, N. Fragmentação e integração. movimentos de (re)estruturação espacial das metrópoles brasileiras. In: RIBEIRO, A. C. T. LIMONAD, E. GUSMÃO, P. P. (org.). **Desafios ao planejamento: produção da metrópole e questões ambientais**. [S. l.: s. n.], 2012. p. 21–42.
- LEFEBVRE, H. **A Revolução Urbana**. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2002.
- LEMOS, R. S.; MAGALHÃES JUNIOR, A. P.; WSTANE, C. Planejamento e gestão territorial: reflexões a partir da modernidade, da ciência e da participação social. **Caderno de Geografia**, [s. l.], v. 29, n. 58, p. 726–745, 2019.
- LIMONAD, E. Urbanização dispersa mais uma forma de expressão urbana?. **Revista Formação**, [s. l.], v. 1, n. 14, p. 31–45, 2011.
- LOPES JÚNIOR, W. M.; SANTOS, R. C. B. dos. Reprodução do espaço urbano e a

- discussão de novas centralidades. **Raega - O Espaço Geográfico em Análise**, [s. l.], n. 19, p. 107–124, 2010.
- MAGALHÃES, J. C. Emancipação político-administrativa de municípios no Brasil. **Dinâmica dos Municípios**, [s. l.], p. 13–52, 2007.
- MARCONI, M. de A.; LAKATOS, E. M. **Fundamentos de Metodologia Científica**. [S. l.: s. n.], 2017.
- MARICATO, E. As ideias fora do lugar e o lugar fora das ideias: planejamento urbano no Brasil. *In*: ARANTES, O. VAINER, C. MARICATO, E. **A cidade do pensamento único: desmanchando consensos**. Petrópolis, RJ: Editora Vozes, 2021. p. 121–192.
- MARICATO, E. **Brasil, cidades: alternativas para a crise urbana**. 7ª edição. Petrópolis, RJ: Editora Vozes, 2013.
- MARICATO, E. **Para entender a crise urbana**. 1ª edição. São Paulo: Expressão popular, 2015.
- MEIRELLES, H. L. **Direito Municipal Brasileiro**. 16ª edição. São Paulo: Malheiros, 2008.
- MINAS GERAIS. **Lei Complementar nº 122 , de 04/01/2012**. Cria a Agência de Desenvolvimento da Região Metropolitana do Vale do Aço – Agência RMVA –, e altera a Lei Complementar nº 90, de 12 de janeiro de 2006, que dispõe sobre a Região Metropolitana do Vale do Aço. Belo Horizonte: 2012.
- MINAS GERAIS. **Lei Complementar nº 178 , de 19/12/2024**. Institui o Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado da Região Metropolitana do Vale do Aço. Belo Horizonte: 2024a.
- MINAS GERAIS. **Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado da Região Metropolitana do Vale do Aço**. Belo Horizonte: [s. n.], 2024b.
- MORAES, F. B. de. **A rede urbana das Minas Coloniais na urdidura do tempo e do espaço**. 2005. - Universidade de São Paulo, São Paulo, 2005. Disponível em: http://scioteca.caf.com/bitstream/handle/123456789/1091/RED2017-Eng-8ene.pdf?sequence=12&isAllowed=y%0Ahttp://dx.doi.org/10.1016/j.regsciurbeco.2008.06.005%0Ahttps://www.researchgate.net/publication/305320484_SISTEM_PEMBETUNGAN_TERPUSAT_STRATEGI_MELESTARI.
- MORAES, F. B. de. De arraiais, vilas e caminhos: a rede urbana das Minas coloniais. *In*: RESENDE, M. E. VILLALTA, L. L. C. **História de Minas Gerais: as Minas Setecentistas**. [S. l.: s. n.], 2007. p. 55–86.

- PEREIRA, A. C. de S. **Conselheiro Lafaiete, MG: Cidade Média em Consolidação. Um estudo sobre o espaço intraurbano no período 1970-2018.** 2019. 128 f. - Universidade Federal de Viçosa, Viçosa, 2019.
- PINA, J. H. A.; LIMA, O. A.; SILVA, V. de P. da. **MUNICÍPIO E DISTRITO: um estudo teórico. CAMPO-TERRITÓRIO: revista de geografia agrária, [s. /], v. 3, n. 6, p. 125–142, 2008.**
- RAMPAZZO, L. **Metodologia científica para alunos dos cursos de graduação e pós-graduação.** 5ª ediçãoed. São Paulo: Edições Loyola, 2010.
- SANTOS, M. **A urbanização brasileira.** 5ª ediçãoed. São Paulo: Edusp, 2018.
- SANTOS, M. **A urbanização desigual.** 3ª ediçãoed. São Paulo: Edusp, 2021.
- SANTOS, M. **Metamorfoses do espaço habitado: fundamentos teóricos e metodológicos da Geografia.** 6ª ediçãoed. São Paulo: Edusp, 2021.
- SAYGLI, M. A. **História de Caratinga II.** 2ª ediçãoed. Caratinga: Editora FUNEC, 2011.
- SENA FILHO, N. de. **Geografias Urbanas Comparadas no Leste Mineiro: Caratinga, Manhuaçu e Viçosa.** 2006. - Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2006.
- SILVA, W. R. da; SPOSITO, M. E. B. **Perspectivas da Urbanização. [S. /]:** Consequência, 2017.
- SOARES, J. M. **Das Minas às Gerais: um estudo sobre as origens do processo de formação da rede urbana da Zona da Mata mineira.** 2009. Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2009.
- SOUZA, M. L. de. **ABC do desenvolvimento urbano.** 2ª ediçãoed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2005.
- SOUZA, M. L. de. **Mudar a cidade: uma introdução crítica ao planejamento e à gestão urbanos.** 13ª ediçãoed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2020.
- SPOSITO, M. E. B. **Cidades médias: espaços em transição.** São Paulo: Expressão popular, 2007.
- SPOSITO, M. E. B.; WHITACKER, A. M. **Cidade e campo: relações e contradições entre urbano e rural.** 2ª ediçãoed. São Paulo: Expressão popular, 2010.
- STEPHAN, Í. I. C.; SOARES, J. M.; RIBEIRO, I. M. F. Guido Thomaz Marlière, o “semeador” de cidades na Zona de Mata Mineira. **Risco: Revista de Pesquisa em Arquitetura e Urbanismo (Online),** São Carlos, v. 0, n. 16, p. 50, 2012.

VAL, L. D. **Cronologia da Região do Caratinga**. Distrito Federal: Editora Gráfica Alvorada LTDA, 1977.

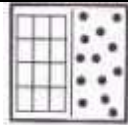
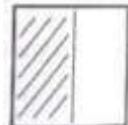
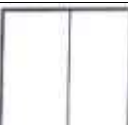
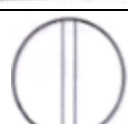
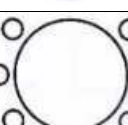
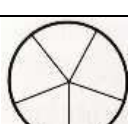

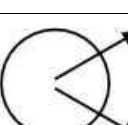
VASCONCELOS, P. de A. A utilização dos agentes sociais nos estudos de Geografia Urbana: avanço ou recuo?. *In*: CARLOS, A. F. A. SOUZA, M. L. (Org). SPOSITO, M. E. B. (Org). **A produção do espaço urbano: agentes e processos, escalas e desafios**. 1ª edição. São Paulo: Editora Contexto, 2023. p. 75–96.

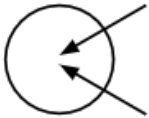
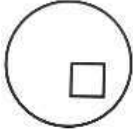
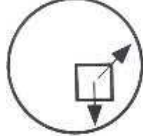

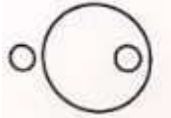
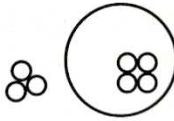
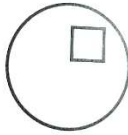

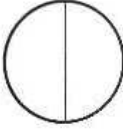

VASCONCELOS, P. de A. Contribuições para o debate sobre processos e formas socioespaciais nas cidades. *In*: VASCONCELOS, P. A.; CORRÊA, R. L.; PINTAUDI, S. M. (Org.). **A cidade contemporânea: segregação espacial**. 1ª edição. São Paulo: Editora Contexto, 2022. p. 17–38.


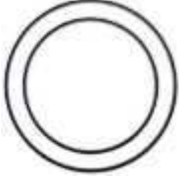
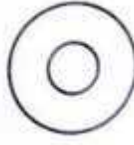
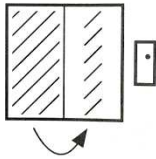
VILLAÇA, F. A recente urbanização brasileira. *In*: CASTRIOTA, L. B. (Org.). **Urbanização brasileira: redescobertas**. Belo Horizonte: Editora C/ Arte, 2003. p. 28–41.

YIN, R. K. **Estudo de caso: planejamento e métodos**. 2ª edição. Porto Alegre: Bookman, 2001.

APÊNDICE A – Quadro resumo com os processos e formas socioespaciais ligados à produção do espaço urbano

Processos e formas socioespaciais	Descrição	Ilustração esquemática
Noções ligadas aos espaços		
Diferenciação socioespacial	Muitas vezes é visível de uma perspectiva aérea; aparece em diferentes contextos e envolve formas diferenciadas resultantes de processos históricos, como a colonização e desigualdades do passado escravagista.	
Desigualdade socioespacial	Pode ser refletida no espaço físico ou permanecer “invisível” por não apresentar diferenças aparentes.	
Justaposição	Proximidade espacial entre classes sociais com grande distância social; nível da rua ou do bairro.	
Separação	Divisão radical do espaço urbano por muros e barreiras, separando comunidades distintas; maior dimensão em relação à justaposição.	
Dispersão	Formação de núcleos distantes e supervalorizados distantes do centro da cidade, que atraem bairros populares para suprir a demanda de mão-de-obra, especialmente doméstica.	
Divisão em partes	Segmentação do espaço urbano em área heterogêneas, como centros históricos, bairros de trabalhadores, condomínio fechados, etc.; nível regional e municipal.	
Fragmentação	Áreas urbanas de usos bem delimitados e diferenciadas, porém mal articuladas entre si, principalmente pela falta de conexão entre as infraestruturas de transporte; é produzida pela ação/inação do Estado, do mercado imobiliário e dos grupos sociais excluídos.	
Noções ligadas principalmente aos indivíduos		
Exclusão	Exclusão física, geográfica e material; envolve a expulsão de populações da área central para regiões periféricas; se aplica mais aos indivíduos do que aos espaços.	

Inclusão (espacial)	Oposto à exclusão, ocorre, por exemplo, através de melhorias no transporte e políticas habitacionais integradas a outros setores urbanos; pode não ser visível no espaço.	
Noções ligadas aos indivíduos e aos espaços		
Segregação	Implica a ideia de “cercamento” e criação de áreas separadas, podendo também ser atribuído à separação das atividades econômicas.	
Dessegregação	Implica na eliminação de barreias e políticas afirmativas para a integração e mobilidade urbana.	
Apartheid	Exclusão espacial baseada em questões raciais.	
Autossegregação	Criação de áreas para reunir grupos sociais homogêneos, impedindo o acesso dos indesejáveis, como em condomínios fechados.	
Agrupamento	Reúne noções de agregação, aglomeração, congregação e concentração; determinados grupos sociais decidem se separar dos demais por questões religiosas ou étnicas, também acontecendo com atividades econômicas.	
Fortificação	Próxima da noção de agrupamento, é mais utilizada no sentido de formação de cidadelas nos centros das cidades estadunidenses, em áreas de escritórios, por exemplo.	
Polarização	Envolve o esvaziamento do centro da cidade com a migração de classes média e alta para os subúrbios (EUA).	
Dualização (cidade “dual”)	Lógica muito próxima à noção de polarização, refere-se à oposição entre áreas de classe média, também nos EUA; considerada por diversos autores como redutora, pois elimina as situações intermediárias entre as “duas cidades”.	
<i>Gentrification</i>	Expulsão de população residente nos centros ou áreas periféricas aos centros urbanos à medida que acontece uma supervalorização daquela área.	

Invasão	Ocupação de áreas consideradas abandonadas pelo Estado ou pelo mercado imobiliário pelas classes menos favorecidas.	
Marginalização (espacial)	Corresponde à dualidade centro-periferia típica de países pobres e emergentes, onde as áreas centrais possuem mais infraestrutura do que as margens; há a noção de que o “marginal” nunca teve acesso à cidade.	
Periferização	Mais presente no Brasil, essa noção diz respeito à ocupação de áreas marginais nas cidades, onde o Estado se omite em relação à legislação urbanística e o mercado imobiliário não se interessa; tende a substituir o conceito de marginalização.	
Abandono de áreas	Áreas relegadas pelo Estados e que se tornam desconhecidas devido à própria ilegalidade; muitas vezes o Estado tem dificuldades ou se omite em ações nessas áreas. Pode se aplicar a áreas da cidade abandonadas em detrimento de outras que são valorizadas pelo turismo.	

Fonte: elaborado pelo autor (2024) com base em Vasconcelos (2022); adaptado de Franzini, (2024) e Pereira (2019).

APÊNDICE B – Roteiro de entrevista semiestruturada

ROTEIRO DE ENTREVISTA SEMIESTRUTURADA
Grupo 1 – Moradores e/ou trabalhadores do bairro Porto Seguro
<ol style="list-style-type: none"> 1. Poderia compartilhar um pouco sobre sua experiência e vivência no seu bairro (Residencial Porto Seguro, Ilha do Rio Doce, Parques do Vale, loteamentos e condomínios novos)? 2. Como você avalia a evolução do bairro desde sua chegada no bairro? 3. Como você avalia a oferta de equipamentos e serviços públicos (saúde, educação, assistência social) no bairro? 4. Como você avalia a infraestrutura (fornecimento de água, energia elétrica, internet, coleta de lixo, esgotamento sanitário) do bairro? 5. Como você avalia a mobilidade urbana do bairro (Residencial Porto Seguro, Ilha do Rio Doce, Parques do Vale, loteamentos e condomínios novos) para o acesso à cidade de Caratinga e à Região Metropolitana do Vale do Aço? 6. Como você avalia a relação que envolve a população do bairro Porto Seguro com a sede urbana (em termos de uso de serviços públicos, emprego e outros)? E com a Região Metropolitana do Vale do Aço (Ipatinga, Coronel Fabriciano, Timóteo e Santana do Paraíso)? 7. Como a população apresenta suas demandas para o poder executivo e para o legislativo municipal? 8. Como você vê o desenvolvimento do bairro Porto Seguro (Ilha do Rio Doce, Parques do Vale, loteamentos e condomínios novos)?
Grupo 2 – Pessoas ligadas à gestão do município de Caratinga
<ol style="list-style-type: none"> 1. Pode compartilhar um pouco sobre sua função e responsabilidades relacionadas à gestão do território municipal? 2. Como as políticas de planejamento e gestão urbana têm sido conduzidas em Caratinga nos últimos anos, em especial no bairro Porto Seguro, que abrange a Ilha do Rio Doce, os loteamentos e condomínios novos? 3. Quais são os principais desafios enfrentados pelo município em termos de planejamento e gestão territorial, em especial no bairro Porto Seguro, que abrange a Ilha do Rio Doce, os loteamentos e condomínios novos?

4. De que forma o município de Caratinga se integra ao Colar Metropolitano da Região Metropolitana do Vale do Aço (Ipatinga, Coronel Fabriciano, Timóteo e Santana do Paraíso)?
5. Como você avalia a evolução do bairro Porto Seguro (Ilha do Rio Doce, Parques do Vale, loteamentos e condomínios novos) ao longo dos anos?
6. O que o poder público municipal faz para ordenar e fiscalizar o bairro Porto Seguro (Ilha do Rio Doce, Parques do Vale, loteamentos e condomínios novos)?
7. Como acontece o processo de aprovação de novos empreendimentos (loteamentos, condomínios fechados, equipamentos de lazer, dentre outros) no bairro? E a aprovação de projetos nos lotes destes empreendimentos?
8. Como você avalia e a oferta de equipamentos e serviços públicos (saúde, educação, assistência social, lazer) no bairro Porto Seguro? O que o poder municipal faz no sentido de levar esses equipamentos ao bairro Porto Seguro?
9. Como você avalia a infraestrutura (fornecimento de água, energia elétrica, internet, coleta de lixo, esgotamento sanitário) no bairro Porto Seguro? O que o poder municipal faz no sentido de levar infraestrutura e equipamentos a esse local?
10. Como você avalia a mobilidade urbana do bairro para o acesso à cidade de Caratinga? Existe alguma articulação entre o município e a gestão da Região Metropolitana do Vale do Aço (Ipatinga, Coronel Fabriciano, Timóteo e Santana do Paraíso) para atender o bairro Porto Seguro?
11. Como você avalia a relação que envolve a população do bairro Porto Seguro (Ilha do Rio Doce, Parques do Vale, loteamentos e condomínios novos) com a sede urbana? E com a Região Metropolitana do Vale do Aço (Ipatinga, Coronel Fabriciano, Timóteo e Santana do Paraíso)?
12. Como a população apresenta suas demandas para o poder municipal?
13. Como você vê o desenvolvimento do bairro Porto Seguro (Ilha do Rio Doce, Parques do Vale, loteamentos e condomínios novos)?