

AS DIFERENÇAS URBANAS AO LONGO DO TEMPO: UM OLHAR COMPARATIVO ENTRE PIRENÓPOLIS E ANÁPOLIS

Joana D'arc Bardella Castro¹ (joanabardella@brturbo.com.br)
Mário Cesar Gomes de Castro² (mariocesar@ueg.br)

A noção de centralidade está intimamente ligada à função da cidade. O que a caracteriza não é unicamente uma posição geométrica, mas, sim, um conjunto de funções desempenhadas. Este modelo foi admitido na origem das cidades e tem como meta suprir as necessidades urbanas para uma dada população. Se o número de pessoas exceder o limite de influência, a centralidade produz consequências negativas como congestionamentos, poluição visual, do ar e do som. Se houver aumento do custo do solo, devido à escassez de áreas vazias, outros custos serão embutidos na cesta dos consumidores e produtores de bens e serviços, entre eles o de transporte, já que outras áreas mais distantes do centro deverão ser ocupadas.

Este estudo faz um levantamento sobre as principais teorias acerca da formação e ocupação do espaço urbano, perpassando pelos trabalhos de Thünen (1826), Christaller (1966), Alonso (1964), Burgess (1928), Hoyt (1939), Harris e Ullman (1954) até os mais modernos como os Estudos de Allen (1997), Fujita (1989), Hillier (1996). A essas teorias foi acrescentado um estudo empírico que teve como arquétipo as cidades de Pirenópolis e Anápolis no Estado de Goiás. O objetivo da pesquisa foi desvendar o porquê da ocupação do espaço urbano tão diferente, uma vez que, aparentemente, as condições em que se desenvolveram foram similares quanto aos fatores históricos e de localização. Elas apenas distam 57 Km uma da outra. Anápolis era distrito de Pirenópolis.

Utilizou-se da metodologia descritiva, com abordagem qualitativa e com método dedutivo. Teve como base pesquisas anteriores, publicadas em livros e artigos acadêmicos. O trabalho apresenta uma síntese da história e de dados socioeconômicos das duas cidades. Sugere ainda leitura para quem deseja aprofundar sobre o crescimento e desenvolvimento das cidades eleitas.

Pirenópolis é uma cidade pequena com características coloniais. Apresenta vocação atual para o turismo além da mineração de quartzito. Anápolis é uma cidade média

¹ Possui graduação em Ciência Econômicas pela Universidade Estadual de Goiás (1983) e Mestrado em Economia de Empresas pela Universidade Católica de Brasília (2003). Atualmente é professora titular da Universidade Estadual de Goiás, professora da Anhanguera Educacional e professora do Centro Universitário de Anápolis- Uni-Evangélica.

² Possui graduação em Ciências Econômicas pela Faculdade de Ciências Econômicas de Anápolis (1984), graduação em Ciências Contábeis pela Pontifícia Universidade Católica de Goiás (1997), mestrado em Geociências pela Universidade Estadual de Campinas (1997), doutorado em Desarrollo Local y Planificación Territorial - Universidad Complutense de Madrid (2007) e doutorado em Políticas Públicas, Estratégias e Desenvolvimento pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (2014). Atualmente é professor adjunto da Universidade Estadual de Goiás.

e sua principal atividade é a indústria e um comércio atuante. As duas cidades iniciaram suas atividades econômicas como entreposto comercial.

O nascimento e crescimento de uma cidade, de modo geral, está relacionado em sobreviver e sua relação com o meio ambiente. O homem depende de bens e serviços. E, é nas cidades que ele pode dispor com abundância e diversificação para uso e troca desses bens e serviços. Os serviços especializados e a economia de escala gerou expectativas no mercado e nos indivíduos que passam a ofertar novos e diversificados serviços. Isso fez nascer novas empresas que procuram se localizar perto de setores de interesses. As empresas exploram todas as oportunidades com menores custos possíveis de trabalho, de transporte e de uso do solo. Surgem então as novas tecnologias, novos saberes e as cidades tendem crescer com novos empregos e empregadores.

A localização dessas cidades torna-se privilegiada à medida que entradas e saídas dividem o peso monetário do transporte em partes iguais, que tem por princípio minimizar custos totais e assim propiciar a concentração de demanda que fomenta o crescimento da cidade. Mudanças nos custos de transporte afetam os padrões de crescimento econômico do município.

Ota e Fujita (1993) abordam o tema relacionando o papel do custo da comunicação. Se esse custo diminuir com o tempo, unidades secundárias de empresas serão criadas e se espalharam pela periferia da cidade junto com os empregados. Essa fragmentação espacial estimula o surgimento de diferentes mercados de trabalho. Esse local será a suburbanização do trabalho. A esse respeito boas contribuições surgiram num estudo mais detalhado Glaeser (2008) e Zenon (2009).

No quadro 1, está expressa um resumo da evolução das principais teorias da centralidade e da localização espacial na formação das cidades.

Quadro 1- Teorias da centralidade urbana e localização espacial.

Centralidade Física Funcional- Teorias Gerais da Localização espacial		
Teorias e Estudos	Autores	Pontos Chave
Teoria do estado Isolado	Johann Heinrich Von Thüner	Modelo de Estado isolado. O monocentro. Estrutura circular. O aluguel benefício solo varia de acordo com a localização, que é por isso que o valor da terra diminui à medida que se afasta do centro.
Teoria dos lugares centrais	Walter Chistaller	Características: Multicêntrico Estrutura hexagonal. Princípios <i>Pontos centrais:</i> pontos onde os serviços necessários são prestados à população de uma área circundante. <i>Bom ou centro de serviços:</i> São ofertados em um lugar central e atende apenas à área de influência dos lugares centrais. <i>Área de influência:</i> O espaço é servido por bens e serviços essenciais na área central.
Localização: fatores de Distância e Transporte		
Teoria Geral da localização	August Lösch	Estrutura hexagonal. Sistema de interação na hierarquia dos centros
Teoria de	Lowdon Wingo e	Monocentro.

transporte e utilização do solo urbano	William Alonso	O valor do transporte influencia a determinação do valor do solo, densidade e utilização do solo, pontos determinantes de organização interna da cidade, Existência da centralização por custo do solo. Estabelece os <i>locus</i> de oportunidade.
Teorias sobre a estrutura interna da cidade		
Teoria da concentração	Ernest W. Burgess	Arranjos em anéis concêntricos em torno do espaço central A ordem da distribuição está relacionada a centralidade dividida em áreas. Área 1 – Centro de negócios Área 2 – Envolve a primeira área e é chamada região de transição. Área 3 – área viajante- casas suburbanas Área 4 – Zona agrícola Área 5 – <i>Hinterland</i> da metrópole
Teoria dos Setores radiais	Homer Hoyt	A estrutura residência está inserida em escala decrescente a partir dos setores centrais, assim divididos: setor de distribuição, indústrias pequenas, classe baixa, classe média, classe alta. As linhas de divisão correspondem às vias principais
Teoria dos múltiplos núcleos	Chauncy Dennison Harris e Edward Ullman	Múltiplos centros. Centro histórico ativo. Novos centros surgem como polos complementares. Distribuição: centro de negócios, pequenas indústrias, residência de operários, classe média, classe alta, indústrias pesadas, centro periférico, subúrbios, indústrias suburbanas.
Localização: acessibilidade e visibilidade do centro urbano		
Estudos de Allen, Fujita e Mori	Allen, M. Fujita e Mori	Centralidade é resultado de um processo. Eles compartilham o pressuposto de Von Thünen aluguel por localização. A centralidade tem vantagens de produção e consumo mas no longo prazo podem produzir deseconomias.
Estudos de Lakshmanan e Hansen	T. R. Lakshmanan e Walter G. Hansen	A centralidade é um resultado das vantagens do espaço pela visibilidade e acessibilidade para vendedores e consumidores. A acessibilidade é um fator relevante na formação da centralidade e do valor do solo.
Estudos de Hillier	Bill Hillier	A centralidade implica: o movimento de pedestres e uso do solo a partir do conceito de acessibilidade. Centralidade como um processo. Os parâmetros físicos da cidade define sua funcionalidade que contém: fatores sociais, culturais, econômicos e ambientais e isso influencia no processo de identificação de uso do solo.
Centralidade e o centro histórico	Polidori e Krafta	O centro urbano é mantido no centro da cidade histórica onde se localiza poder político e administrativo de toda cidade e gestão financeira.

Fonte: Ramirez (2003); Villavicencio (2012) com modificações profundas da autora.

Nos trabalhos realizados por pesquisadores sobre Pirenópolis, existe uma rica dissertação de detalhes sobre a história da cidade e uma descrição minuciosa sobre a ocupação do solo que remete ao município de Anápolis. Entre esses trabalhos cita-se: os trabalhos do IPTUR (2012); Araújo Sobrinho (2012); Silva e Silva (2011) Castro (2006).

As pequenas diferenças entre locais urbanos desenvolvem-se em diferenças maiores ao longo do tempo. Pirenópolis e Anápolis iniciaram sua ocupação territorial sendo entreposto comercial. Pirenópolis tem 284 anos e Anápolis 106; uma diferença de apenas 178 anos. Era de se esperar que Pirenópolis fosse tão desenvolvida ou mais que Anápolis, que era distrito de Pirenópolis, pela proximidade entre duas capitais Goiânia e Brasília que distam, respectivamente, 120Km da primeira e 140Km da segunda. Anápolis, por sua vez, dista 48Km de Goiânia e 154Km de Brasília. Assim, as distâncias não são tão relevantes para classificar Anápolis como uma cidade média e Pirenópolis como uma cidade pequena.

Tanto Pirenópolis quanto Anápolis participavam ativamente da construção das capitais. Aquela oferecendo o quartzito (Pedra de Pirenópolis), para ornamentar e calçar as novas capitais, e está ofertando cerâmica (tijolos e telhas) e alimentos.

Porque então Pirenópolis estagnou seu crescimento por tanto tempo? Por volta de 1930 com a construção da estrada de ferro, o fluxo econômico é desviado para Anápolis deslocando assim o centro dinâmico da economia da região. Anápolis foi o ponto final da linha tronco que teve início em Aragarina/MG. Pirenópolis deixa de atuar como entreposto comercial. Com vistas a um maior lucro, famílias abastadas a procura de educação e o trabalho mudaram para Anápolis. Pirenópolis ficou imersa num ostracismo por mais de 20 anos e na contramão do cenário econômico que Goiás desfrutava no planejamento de integração nacional. A construção de Goiânia acabou levando à evasão da população, à construção de novas cidades e vias de acesso, interligando Goiânia às demais capitais e retirando Pirenópolis do circuito econômico goiano por mais 30 anos.

Hoje 57 Km de distância entre duas cidades é considerada curta. Em menos de 40 minutos se alcança o objetivo. Porém, em meados dos anos de 1930, a distância era percorrida por estradas de terra, mal cuidadas, sem acostamento, mão única, pontes frágeis de madeira e o trajeto, quando não era feito a pé, em lobo de burro, em carroças ou em alguns poucos carros. Então a distância tornava-se maior, eram necessários pelo menos dois dias de viagem para cobrir o mesmo percurso. Uma estrada de ferro naquela época era sinônimo de progresso e independência econômica.

A política de industrialização de Goiás privilegiou a capital e cidades as quais já naturalmente se transformaram em polo de atração como Anápolis e outras de maior porte. Pirenópolis contava apenas com a exploração do setor mineral, porém com alto nível de informalidade e técnicas rudimentares que refletiam numa arrecadação pequena ao município. Isso levou a carência de recurso para serem empregados em infraestrutura necessária ao seu crescimento e desenvolvimento, o que até poderia acontecer, mas de forma muito lenta. Somente por volta de 1997 que Pirenópolis se redescobre com a vocação turística, incentivada pelo Governo Estadual em parceria com o Governo Federal, através do Ministério da Ciência e Tecnologia e do Ministério da Integração Nacional. A institucionalização do Arranjo Produtivo Local (APL) no Estado só aconteceu em 2004, mas em Pirenópolis as articulações iniciaram-se em 2000 com o apoio do SEBRAE/GO. Assim, lentamente Pirenópolis inicia um novo ciclo de desenvolvimento.

Enquanto isso Anápolis lança-se como cidade média industrial e aproveita sua posição estratégica de localização para crescer e desenvolver, usando como metas a plataforma multimodal, a atuação do Porto Seco Centro Oeste e o Aeroporto Internacional de Cargas.

REFERÊNCIAS

- ALLEN, P. *Cities and regions as self organizing system*. Amsterdam: Gordon & Breach Science Publishers. 1997
- ALONSO, W. *Location and Land Use*. Cambridge-MA: Harvard University Press, 1964.
- ARAÚJO SOBRINHO, F. L. *Turismo e dinâmica territorial no eixo Brasília-Goiânia*. 2008. 447 p. Tese (Doutorado) – Curso de Geografia, Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2008.
- BURGESS, E. W. Factors determining success or failure on parole. In A. A. Bruce (Ed.), *The Workings of the Indeterminate Sentence Law and Parole in Illinois* (pp. 205-249). Springfield, Illinois: Illinois State Parole Board, 1928..
- CASTRO, S. D. *Arranjo Produtivo Local de turismo de Pirenópolis-GO*. Rio de Janeiro: Sebrae/RedeSist, 2006.
- CHRISTALLER, W. *Die zentralen orte in süddeutschland*. Jena: Gustav Fischer Verlag, 1933. Translation: *The central places of southern Germany*. Englewood Cliffs-NJ: Prentice-Hall, 1966.
- FUJITA, M. *Urban economic theory: land use and city size*. Cambridge: Cambridge University Press, 1989.
- GLAESER, E. L. *Cities, agglomeration and spatial equilibrium*. Oxford:Oxford University Press, 2008.
- HARRIS, C. D. ; ULLMAN, E. L . *La naturaleza los anales de las ciudades* de la academia americana de político y sociología 1954
- HILLIER, Bill. *Space is the machine*. Cambridge: Cambridge University Press, 1996.
- HOYT, H. The structure and growth of residential neighborhoods in american cities. Washington: Federal Housing Administration, 1939. Também publicado em Mayer, Harold M. and Kohn, Clide F. Readings in urban geography. Chicago: University of Chicago, 1959.
- INSTITUTO DE PESQUISAS TURÍSTICAS - IPTUR. *Arrecadação de tributos*. 2013. Disponível em: <<http://www.observatoriodoturismo.tur.br/?go=1&url=6335e8fc531600ab71b5977782f050a0404da&idPub=232>>. Acesso em: 16 fev. 2014. 168
- OTA, M.; FUJITA, M. Communication technologies and spatial organization of multi-unit firms in Metropolitan areas. *Regional Science and Urban Economics*, n. 23, p. 695-729, 1993.
- RAMÍREZ, F. *Valoración de la congruencia espacial entre la actividad residencial y terciaria en el centro urbano de Barcelona*. Tesis de doctorado para la obtención del Título de Doctor en Gestión y Valoración urbana, Universidad Politécnica de Cataluña, Barcelona, España. 2003.
- SILVA, B. C.; SILVA, M. C. Demandas turísticas, crescimento da malha urbana e dos problemas socioambientais em Pirenópolis, Estado de Goiás, decorrentes da proximidade com Brasília-DF. In: *Revista de Turismo y Patrimonio Cultural*, Santa Cruz de Tenerife/ España, v.9, n.2, p. 367 - 381, 2011.
- Thünen, J. Von . *Der Isolierte Staat in Beziehung auf Landwirtschaft und Nationalökonomie. Parte I*, Hamburg: Perthes. 1826.
- VILLAVICENCIO, M. E. O. Centralidade urbana de organismo administrativo, gestão e serviços e comercio na cidade de Loja. Tese (Doutorado em Arquitetura) Universidad Técnica Particular de Loja. Equador, 2012.
- ZENON, Y. *Urban labor economics*. Cambridge: Cambridge University Press, 2009.