

---

# CIDADES MÉDIAS

---

## GOIANAS: CRESCIMENTO

---

### URBANO, OCUPAÇÃO

---

### TERRITORIAL E DINÂMICA

---

### ECONÔMICA\*

---

MÔNICA OTERO DE MELO DOS REIS, SANDRA CATHARINNE PANTALEÃO

*Resumo: a desconcentração industrial provocou a dissociação territorial e reestruturação das dinâmicas produtivas. Houve impactos nas relações e dinâmicas espaciais das cidades. Este trabalho discorre sobre tais processos e suas influências em cidades médias, a partir da análise de Catalão, Rio Verde e Itumbiara, avaliando a ocupação territorial, o crescimento urbano e as dinâmicas econômicas.*

*Palavras-chave: Cidades médias goianas. Crescimento urbano. Ocupação territorial.*

**E**ste trabalho visa analisar os processos de crescimento das cidades médias no século XX, do ponto de vista morfológico. Além das dimensões sócio-espaciais, são considerados os aspectos econômicos como incitadores das principais transformações territoriais, em que se manifesta a dinâmica e intensificação da urbanização em centros urbanos que não as metrópoles. Essa dinâmica, intensificada nos últimos anos, sugere avaliar de que modo os processos de produção flexível e o agronegócio têm provocado alterações na rede urbana dos Estados da Região Centro-Oeste, em especial de cidades localizadas no sul goiano, como Catalão, Rio Verde e Itumbiara. Antes consideradas cidades de fronteira agrícola, passaram a desempenhar importante papel numa rede urbana entre as áreas produtivas e cultivo de grãos, cana-de-açúcar e pecuária, redefinindo as relações geográficas do interior do país.

As mudanças da estruturação territorial desta região também é facilitada pela rede rodoviária, responsável pelo escoamento da produção. A somatória de aspectos socioespaciais e econômicos evidenciam as mudanças de configuração territorial e possibilitam avaliar os processos de desenvolvimento e crescimento dessas aglomerações em diferentes períodos históricos.

Por meio da análise urbana, conforme indica Panerai (2006), é possível distinguir em três momentos: a compreensão da ocupação territorial, avaliando-se seu crescimento por meio da análise morfológica; as dinâmicas territoriais por meio da análise de seu desenvolvimento, cujo destaque cabe aos aspectos econômicos, principalmente e, por fim, a somatória de ambos processos que culminam no adensamento da aglomeração urbana e permite apreender suas singularidades na escala intraurbana e, por outro lado, as relações estabelecidas com outras aglomerações conforme seu papel e inserção numa rede urbana.

O Estado de Goiás tem sido palco de grandes transformações urbanas, por meio do incremento produtivo da agropecuária. A economia centrada no agronegócio tem provocado a dissociação industrial entre a sede da empresa e o *lôcus* de produção. Fenômeno recorrente em cidades localizadas fora dos grandes centros urbanos, modificando o papel das cidades médias tais como Rio Verde, Catalão e Itumbiara, fundadas no século XIX, respectivamente 1810, 1840 e 1824.

Essas cidades possuem características comuns: são consideradas cidades de fronteira e tiveram importante papel de articulação no período aurífero, sendo entrepostos aos tropeiros e bandeirantes. Ligavam o centro do Estado e a antiga Capital Vila Boa de Goyaz à Minas Gerais e, desse ponto à capital Rio de Janeiro e a São Paulo, importantes centros econômicos. Pode-se dizer que desde os tempos auríferos essas cidades desempenharam papel de interconexão entre as áreas mais remotas do interior do país ao litoral, esboçando-se uma rede urbana, por meio dos caminhos abertos pelos tropeiros e bandeirantes e daqueles já percorridos pelos índios. Além da localização estratégica (figura 1), essas cidades passaram por momentos tanto de grandes dinâmicas quanto de estagnação.

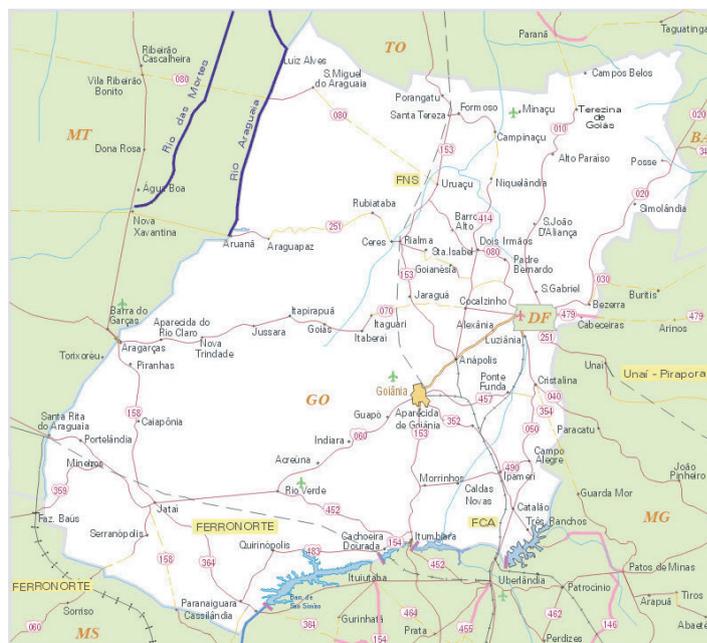


Figura 1: Mapa de Goiás com localização de Catalão [amarelo], Itumbiara [laranja] e Rio Verde [vermelho]

A passagem da economia fordista para sistemas de produção flexível é um componente a ser observado na formação de redes urbanas, em que o centro principal perde força – no caso, Goiânia, capital do Estado, à medida que estas cidades passam a depender menos da metrópole. Esse fenômeno de descentralização de metrópoles numa rede urbana é fenômeno recorrente da globalização. Em especial, no caso brasileiro, o deslocamento do centro do poder das metrópoles para as cidades do interior, alteram a hierarquia urbana, modificando-se a ocupação do território regional e também intraurbano, com alteração do traçado urbano, com o crescimento e a expansão territoriais.

Do ponto de vista econômico, novos processos e fluxos contribuem para o rearranjo produtivo. Com o aumento da produção agropecuária e com a implantação de indústrias, as cidades médias passaram a desempenhar outros papéis, deixando de ser o *locus* apenas da produção. As relações e atividades tornam-se mais complexas e atraem migrantes: aqueles em melhores condições de vida, caracterizados como uma elite empreendedora; e aqueles com menor qualificação que acabam por se instalar em áreas irregulares e/ou não planejadas.

A análise da reestruturação do território dessas cidades, com a identificação dos momentos de transformação, apresenta-se como objeto do presente trabalho, apoiado nos conceitos de Roberto Lobato Corrêa (2007), Maria E. Beltrão Sposito (2001; 2007) e Philippe Panerai (2006).

Corrêa (2007) e Sposito (2006) apresentam reflexões de definição de cidade média quanto aos aspectos econômicos. Em complementação, tem-se a análise morfológica que permite compreender as relações econômicas e sócioespaciais.

Corrêa (2007) identifica as “cidades médias”, considerando uma classificação temporária e sempre referenciada, conforme aspectos socioespaciais e dinâmicas econômicas na escala intraurbana. Por outro lado, a classificação também está associada ao seu papel e inserção numa dada rede urbana.

Em complementação, Sposito (2006) analisa os processos que originaram as cidades médias e os papéis que desempenharam e ainda desempenham na passagem da economia fordista para a produção flexível. A dinâmica econômica, portanto, apresenta-se com um importante elemento de análise para a compreensão das transformações intraurbanas e as possíveis reorganizações da rede urbana goiana, constatando-se a despolarização da metrópole como centro principal.

Panerai (2006) oferece um método de análise urbana, em que é possível identificar os elementos reguladores de crescimento físico, a partir da expansão do território, identificando o tipo de crescimento e desenvolvimento da aglomeração.

## CIDADES MÉDIAS: CONCEITUAÇÃO

O conceito de cidades médias, no Brasil, segundo Corrêa (2007, p.21) surgiu a partir da década de 1960, com a implantação de um sistema de planejamento que pretendia incluir a dimensão espacial nas políticas governamentais. A exemplo dos polos de desenvolvimento e das regiões-programa, estabeleceu-se a noção de “cidade de porte médio”, vistas como barreiras receptoras contra as correntes migratórias em

direção aos centros metropolitanos. A intenção era controlar a expansão dos grandes centros urbanos e incentivar a ocupação do interior do país.

Essa classificação, muitas vezes apoiada pelo porte demográfico da cidade, não abarca a complexidade da rede urbana e das hierarquias que ocorrem entre as cidades e o papel que cada uma desempenha. Para sistematizar a classificação das cidades de porte médio considera-se o tamanho demográfico, as funções urbanas e a organização de seu espaço intraurbano (CORRÊA, 2007, p.23-25).

As cidades estudadas apresentam o tamanho demográfico, funções urbanas e espaço intraurbano compatíveis com as definições propostas pelo autor. Ademais, para uma melhor compreensão destas aglomerações são apresentados seus processos de ocupação, a partir de sua fundação (quadro 1).

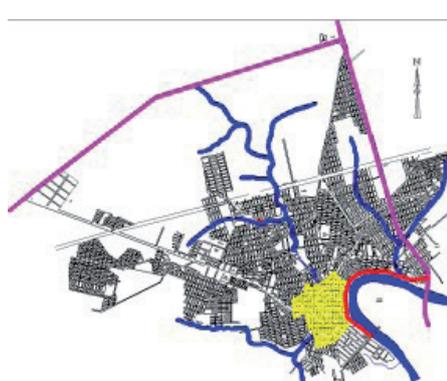
A localização das aglomerações em estudo reafirma seu papel de fronteira e contribuição a ocupação do interior do país, conforme as proposições governamentais da década de 1960 em povoar as cidades de porte médio.

Na formação do espaço urbano, destacam-se fatores de localização: proximidades à cursos d'água e estradas ou vias de articulação com outras áreas do território. Quanto à ocupação territorial inicial de cada uma das cidades (quadro 1), observa-se sua localização entre os cursos d'água os quais desempenham importante papel para seu desenvolvimento inicial juntamente com as vias de conexão (destacadas em rosa) com outras cidades ou regiões do país, permitindo as relações interurbanas. São cidades originárias de doações de terras para a Igreja, que implantada, atraía a ocupação e, com isso, formaram-se pequenos núcleos urbanos ao redor do edifício religioso.

Além da formação e estruturação urbanas iniciais, Corrêa (2007) observa elementos e relações que permitem caracterizar a população residente sob três aspectos: a presença de uma elite empreendedora, a localização relativa e as interações espaciais. E, segundo o autor, a elite empreendedora interfere nas questões econômicas e políticas, demarcando peculiaridades às cidades e certa competitividade com grandes centros e metrópoles.

Quadro 1: Ocupação territorial das cidades de Catalão, Rio Verde e Itumbiara

Cidade	Formação do espaço intraurbano	Ocupação Territorial
Catalão	As terras doadas à Capela de Nossa Senhora Mãe de Deus em 1810, às margens do Ribeirão Pirapitinga tornaram-se o núcleo embrionário da cidade. Com a mecanização da agricultura na década de 1960, teve uma aceleração do crescimento e os limites iniciais começaram a ser superados.	 <p data-bbox="884 1921 1203 1955">Perímetro Urbano de Catalão</p>

Rio Verde	Em 1840, José Rodrigues de Mendonça e sua família mudaram-se para terras às margens do rio São Tomás; doaram sete sesmarias de suas terras para o patrimônio da Igreja Católica e a construção de uma capela em louvor a Nossa Senhora das Dores, em 1846. A agricultura e a pecuária se desenvolveram no local e ampliaram suas fronteiras com os processos de mecanização desde a década de 1990.	 <p>Perímetro Urbano de Rio Verde</p>
Itumbiara	Em 1824, com a construção de uma estrada ligando a via Anhanguera à cidade de Uberaba em Minas Gerais, passando pelo Rio Paranaíba, na divisa dos Estados de Minas Gerais e Goiás, e após a construção de um porto com um posto de arrecadação de rendas estaduais, formou-se um povoado. Ergueu-se uma capela a Padroeira Santa Rita. A fertilidade das terras da região, aliado ao seu potencial hídrico, rio dos Bois, Meia Ponte e ao rio Paranaíba, favoreceu o desenvolvimento da agricultura e a criação de gado.	 <p>Perímetro Urbano de Itumbiara</p>

Fonte: Bueno (1989).

Nota: adaptado por Reis (2013).

À medida que atividades econômicas, como a agricultura e pecuária, foram se efetivando, houve o crescimento contínuo da área urbana, com ocupação ladeando os cursos d'água e as vias principais. A ocupação territorial foi orientada pelas linhas de crescimento – as vias de interligação regional, distribuídas no sentido perpendicular aos veios hídricos. Houve poucas alterações ao longo do tempo, consolidando-se o núcleo original, sendo este também o *locus* das manifestações socioculturais. Pode-se dizer que os limites iniciais da cidade mantiveram-se estáveis, favorecendo sua sedimentação no território.

Atualmente, a ocupação territorial dessas cidades tem sofrido processos mais intensos de expansão urbana, no contexto do agronegócio agregado à produção flexível: a mancha urbana, antes delimitada pelas barreiras naturais e construídas, expande-se em outras direções com polos crescimento com equipamentos novos exógenos de cidades de médio porte, introduzindo dinâmicas típicas de metrópoles.

O papel das elites, como agentes de produção do espaço também deve ser considerado. Os tipos de elite local atuante são: comercial, fundiária e empreendedora. A primeira ligada às atividades de cidade de fronteira, fornecendo insumos e produtos de abrangência regional e local; a segunda, pela propriedade de grandes áreas rurais,

onde se concentram as atividades agropecuárias; e, mais recentemente, parte da elite fundiária passa a atuar nas cidades com atividades empreendedoras, dinamizando a própria estrutura urbana. (quadro 2)

Quadro 2: Elite local nas cidades de Rio Verde, Catalão e Itumbiara

Ocorrências em de cidades médias	Elite local	Definição	Influência	Ocorrências nas cidades em estudo
Lugar central	Comercial	Concentração de bens e serviços. Comércio varejista e serviços diversificados	Regional	Itumbiara
Centro de drenagem e consumo da renda fundiária	Fundiária	Grandes propriedades rurais, com proprietários residindo na cidade ou regiões onde foi implantado um complexo agroindustrial. Concentração de atividades varejistas, não básicas e de prestação de serviços.	Regional	Itumbiara Catalão Rio verde
Centro de atividades especializadas	Empreendedora	Concentração de atividades que geram interações espaciais a longas distâncias, destinadas ao mercado nacional, com especialização produtiva na indústria ou no setor terciário.	Nacional ou internacional	Itumbiara: grãos Catalão: minérios e indústria Rio Verde: grãos, agropecuária, e indústria.

Fonte: Corrêa (2007, p. 31- 2).

Nota: adaptado por Reis (2013).

Quanto ao processo de distribuição da produção, segundo Corrêa (2007), deve-se observar a expressiva localização relativa. A inserção da cidade em uma rede urbana, que permite-lhe conectar-se com as demais cidades e também a formação de importante nó de tráfego, envolvendo pessoas, capitais, informações e expressiva variedade e quantidade de mercadorias e serviços na rede urbana. Complementando-se o entendimento da localização, as relações entre a cidade e a região devem ser consideradas nos estudos de redes urbanas, estabelecendo o diálogo entre o espaço intraurbano e o espaço interurbano (SPOSITO, 2007).

As atividades e a atuação da elite permitem compreender as interações espaciais que a cidade média possui em diferentes escalas tanto em relação a ocupação territorial quanto às características demográficas que incidem na produção do espaço. Para Corrêa (2007), há conexões globais da cidade média à medida que sua produção insere-se em fluxos globais do capital financeiro. Muitas vezes são atividades controladas pela elite local que atua tanto em termos local, quanto regional e também nacional ou internacional. Nas cidades analisadas, observa-se que as atividades especializadas interagem na escala extra regional, conectando-as em diferentes níveis, pelas atividades do agronegócio e pela presença de empresas transnacionais, atraindo fluxos de capital que passam a ser investidos na própria cidade, por meio da reestruturação do espaço intraurbano.

O favorecimento destas interações ocorre pela inserção das cidades na rede viária do país, viabilizando relações espaciais urbanas por se situar em contextos geográficos

estruturados. Desse modo, a cidade inserida num espaço de relações marcado pela contiguidade, pode estabelecer articulações espaciais, sem que haja obrigatoriamente continuidades territoriais, gerando estruturas espaciais em rede.

Complementando suas ideias, Corrêa (2007) aponta que a configuração de uma cidade média é resultado dos processos de formação e das relações internas assim como sua articulação com outras regiões. A localização é um elemento de destaque na conformação da rede urbana, mas não é o único.

Nas explanações sobre os conceitos de cidades médias, Corrêa (2007) e Sposito (2007) indicam a importância de fatores econômicos, de geração de renda e sua influência na ocupação e reestruturação territorial urbana. Significa que os aspectos socioespaciais estão vinculados aos econômicos que interagem sobre as formas urbanas de cada aglomerado.

Estes processos ocorreram nas cidades médias de Catalão, Rio Verde e Itumbiara, após a construção das rodovias, respectivamente BR-050 e BR-352 e BR-153, possibilitando a conexão regional e a outros mercados consumidores ou produtores de insumos, reestruturando-se a ocupação territorial e seu papel na rede urbana em que se insere, bem como viabilizando as articulações extra-regionais.

## CIDADES MÉDIAS E REDE URBANA

Segundo Sposito *et. al.* (2007), no Brasil, a partir da década de 1950, as escolhas feitas pelos grandes conglomerados industriais e até por empresas de médio porte, desse mesmo setor, passaram a ter preferência locacional pelas metrópoles, para o escoamento de sua produção industrial. Houve a criação de um mercado interno que fortaleceu as relações entre as cidades brasileiras. Às cidades médias coube a função da distribuição da produção industrial em escala nacional. O consumo passou a ser o fator mais importante na orientação dos papéis intermediários, acima da produção industrial da distribuição e da circulação.

Santos (2005) ressalta que esta articulação da rede urbana brasileira está associada à malha rodoviária. Isso porque permite dispor de um modal de integração do território existente, conectando os locais de produção, distribuição e circulação de mercadorias como também aqueles que se destinam grande parte do consumo. A infraestrutura existente favoreceu o fortalecimento de algumas cidades médias, notadamente nos Estados mais adensados e, posteriormente, facilitou a conexão no sentido leste-oeste e norte-sul.

Algumas cidades médias assumiram o papel de centros industriais na passagem da economia fordista para os sistemas flexíveis, impulsionando seu papel na rede urbana: passaram a ter uma maior participação no mercado tanto na produção de bens, como na aquisição de produtos e no sistema urbano, devido à desconcentração da atividade produtiva industrial. Essa dinâmica econômica proporcionou uma diminuição de dependência dessas cidades médias às metrópoles. No caso das cidades analisadas, pode-se dizer que a rede urbana passou a alterar-se na década de 1980, com a concentração e centralização econômica de atividades agropecuárias altamente especializadas.

A dinâmica econômica do capitalismo tardio se caracteriza pela desconcentração espacial e a concentração econômica dos capitais quando transnacionais se instalam e se dispersam globalmente, como é o caso de grandes empresas mineradoras em Catalão, indústrias ligadas ao agronegócio em Rio Verde e Itumbiara, assim como a implantação de distritos industriais que oferecem incentivos para que sejam instaladas outras transnacionais diretamente vinculadas aos interesses da elite local. Com isso, há uma melhoria e diversificação dos sistemas de transportes e telecomunicações, bem como a instalação de redes de múltiplas filiais em cidades médias. Em consequência, segundo Sposito *et. al* (2007) há o aumento da mobilidade territorial, fortalecendo os papéis das cidades médias na oferta de bens e serviços para os moradores de cidades pequenas e de áreas rurais. E, na escala intraurbana, ocorrem novas demandas e nichos de mercado.

Em especial, observa-se que o setor de bens e serviços especializados, ligados à *modernização do setor agropecuário*, teve um crescimento significativo, através de duas práticas de consumo, a saber: aquelas que reforçam as interações da rede urbana pelo mercado regional ou as que se estabelecem pela competitividade entre as cidades de maior importância na rede urbana. As duas práticas de consumo se influenciaram e ocorreram devido à proximidade física entre quem compra e quem vende, reforçando o mercado regional que abastece o agronegócio, destacando-se produtores rurais, empresas agropecuárias e agricultores familiares. Processo que gerou uma nova configuração espacial de regiões contínuas, dominadas por uma cidade média e com fluxos decorrentes das modernas formas de comunicação, para aquisição de bens e serviços especializados ligados à modernização do setor agropecuário.

O desenvolvimento da pesquisa de Sposito (2007) fornece elementos para avaliar de que forma as redes urbanas foram configuradas, como as suas continuidades e/ou discontinuidades se estabeleceram na organização e produção do espaço urbano que interagem por meio de fluxos e relações de hierarquia numa dada rede urbana, interferindo também no espaço intraurbano.

A dinâmica dos fluxos se estabelece principalmente pela rede viária que permite a conexão das cidades em diversas escalas de alcance e influência. Em Catalão, Rio Verde e Itumbiara, o escoamento da produção é facilitado pelos eixos viários que estruturam o espaço urbano e, ao mesmo tempo, concentram as atividades do setor produtivo em suas margens, com destaque às rodovias federais que cortam essas cidades e permitem a distribuição e circulação em nível nacional e, conseqüentemente, internacional.

É também por estes elementos reguladores que a circulação de pessoas e mercadorias ocorre, criando-se, na escala intraurbana, interações de alcance extrarregional. Do mesmo modo, essa rede rodoviária favoreceu o aumento da conexão territorial entre elas, entre as cidades próximas de menor porte e com a zona rural, tornando-se, por vezes, a cidade principal da interação espacial.

A produção do espaço intraurbano é interdependente das articulações da rede urbana, em que o papel de centralidade confere às três cidades transformações espaciais. Muitas vezes, a dinâmica econômica incita a desconcentração e/ou centralização de capitais e sugere a formação de novos polos de crescimento na escala intraurbana. A configuração do espaço intraurbano se altera, o crescimento das cidades se manifesta

conforme elementos reguladores presentes no seu tecido urbano associados e articulados à rede urbana, definindo novos papéis a estas cidades. Analisar, morfologicamente, o espaço intraurbano possibilita compreendê-lo nas dinâmicas econômicas engendradas pela acumulação flexível de capital e a implantação de atividades altamente especializadas nessas cidades médias, como fruto da agronegócio, principalmente.

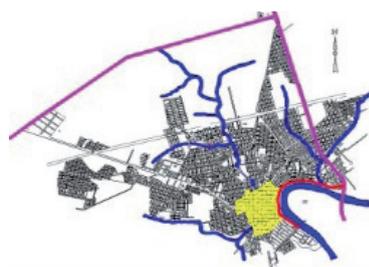
## ELEMENTOS REGULADORES DE CRESCIMENTO EM CIDADES MÉDIAS

Aspectos econômicos podem ser considerados como elementos condicionadores de estruturação e reestruturação espacial, sendo possível notar, na produção do espaço, processos e dinâmicas de crescimento e desenvolvimento intraurbanos. Como ferramenta de análise urbana, Panerai (2006) conceitua o crescimento como o conjunto de fenômenos de extensão e adensamento que podem ser apreendidos do ponto de vista morfológico, ou seja, a partir de sua inscrição material no território. O termo “desenvolvimento” é utilizado para se referir ao aumento do potencial econômico ou à ampliação do papel institucional da aglomeração. A partir disso deduz-se que o crescimento deveria acompanhar o desenvolvimento econômico, cujo crescimento pode ser contínuo ou descontínuo. O crescimento contínuo caracteriza-se pelas extensões que ocorrem pelo prolongamento direto das áreas já existentes, mantendo o centro antigo como polo de crescimento, limitado por barreiras que corroboram ao adensamento.

Já o crescimento descontínuo ocorre através de uma ocupação mais aberta do território, respeitando as rupturas naturais ou agrícolas entre as partes antigas e as novas extensões. Também, pode-se acrescentar o crescimento ordenado, no qual a cidade apresenta, a cada estágio de sua evolução, uma estrutura clara e de fácil identificação e pode ser observado pelos elementos reguladores.

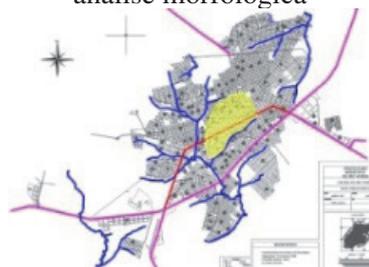
Panerai (2006) apresenta os elementos reguladores do crescimento urbano e os distingue naqueles que induzem e nos que contêm a expansão urbana. Considera, na primeira categoria, as linhas de crescimento e os polos de crescimento, que orientam o sentido da ocupação territorial e podem ser elementos naturais ou construídos, como, por exemplo, um curso d’água ou um eixo viário. Por outro lado, os elementos que contêm a expansão são denominados por limites ou barreiras: demarcam claramente a transição de uma ocupação e de outra, prevalecendo, em alguns casos, como ruptura do tecido urbano.

As linhas de crescimento, observadas nessas cidades, se efetivam por eixos naturais – cursos d’água ou pelos eixos viários – vias principais das cidades e eixos rodoviários de integração nacional. Em Itumbiara, observa-se o Rio Paranaíba como principal elemento regulador de crescimento no sentido sul, tendo em vista a implantação do núcleo inicial da cidade às suas margens (figura 2); em Rio Verde, observa-se a influência da Avenida Presidente Vargas e da BR-060 que impulsionaram o crescimento do núcleo inicial até os cursos d’água; estes, por sua vez, caracterizaram-se por limites e contiveram a expansão da cidade a sudoeste (figura 3); em Catalão, os cursos d’água e os eixos viários – ferrovia e BR-050, estruturam o traçado urbano no sentido nordeste-sudoeste até os limites dos córregos (figura 4).



Núcleo Original de Itumbiara [amarelo]; linha de crescimento: Rio Paranaíba [vermelho].  
Fonte: REIS, 2013.

Figura 3: Mapa de Rio Verde – análise morfológica



Núcleo Original de Rio Verde [amarelo]; linha de crescimento: Avenida Pres. Getúlio Vargas [vermelho] e BR-060;  
Fonte: REIS, 2013.

Figura 4: Mapa de Catalão – análise morfológica



Núcleo Original de Catalão [amarelo]; linha de crescimento: BR-050 e Ferrovia [vermelho].  
Fonte: REIS, 2013.

Figura 2: Mapa de Itumbiara – análise morfológica

As linhas de crescimento direcionaram o sentido da expansão. Verifica-se também a ocupação concentrada entre os cursos d'água, os quais se caracterizaram inicialmente como limites e os eixos viários, estabelecendo um padrão de configuração espacial mais linear, o que indica que o núcleo urbano inicial é também um polo de crescimento que conduz o desenvolvimento e adensamento da aglomeração: são centralidades que orientam e estabelecem a dinâmica territorial e definem o tecido urbano consolidado dotado de força simbólica e carga histórica nos dias atuais, frente aos novos elementos morfológicos que têm surgido.

A partir da reestruturação funcional das cidades médias e dos novos papéis assumidos na rede urbana, grande parte delas passou por processos de crescimento descontínuos. Houve, em sua maioria, a superação das barreiras iniciais e também o fenômeno de fragmentação do espaço intraurbano, devido ao espraiamento do território e a formação de novos polos de crescimento.

A cidade de Catalão, a partir de 1975, passou por um intenso processo de crescimento descontínuo, influenciado por diversas atividades econômicas: indústrias mineradoras, montadoras de veículos e pela agricultura mecanizada. Atividades que impulsionaram a migração de pessoas da região sul e Sudeste do país e de trabalhadores da zona rural para as cidades. Com o adensamento e desenvolvimento, houve também a oferta de empregos de atividades especializadas e a instalação de equipamentos de ensino superior. (BUENO, 2009).

O aumento nas atividades produtivas, aliadas a migração de pessoas, gerou a expansão do núcleo inicial, superando as barreiras da ferrovia e da BR-050. O centro principal mantém sua força e atratividade econômica, caracterizando-se como polo de crescimento ou centralidade principal. Nota-se um intenso processo de urbanização no sentido nordeste, em direção aos cursos d'água, em crescimento contínuo em direção oposta ao primeiro período de expansão (figura 5). A sul da BR-050, observa-se o crescimento descontínuo e linear ao longo da GO-330.

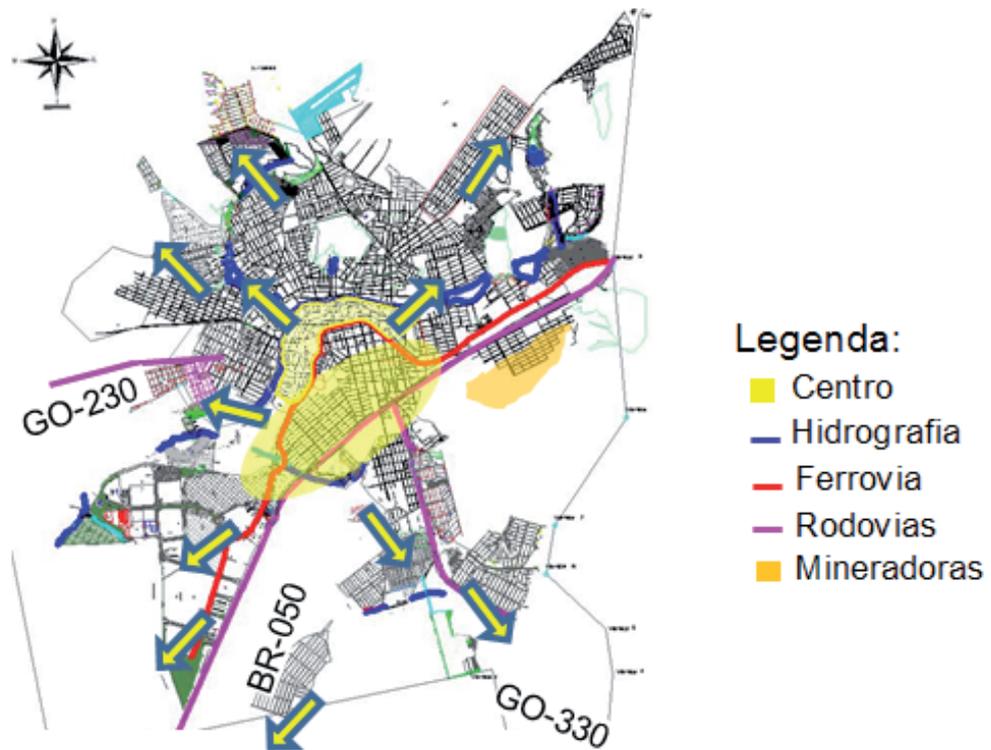


Figura 5: Análise das direções do crescimento de Catalão  
 Fonte: Reis (2013).

Em Rio Verde, o crescimento foi desordenado. A intensificação da expansão territorial ocorreu após as políticas públicas do Governo Federal direcionado para o desenvolvimento e a modernização de atividades agropecuárias da região Centro-Oeste nos anos 1960. Isso criou um intenso processo migratório de produtores do sul e do sudeste e também de agricultores americanos, que trouxeram maquinários, tecnologias, recursos e experiências, transformando o município num dos maiores produtores de grãos. Fator que, aliado às obras de infraestrutura executadas pelo Governo Federal pós Brasília, impulsionaram o crescimento da cidade ao longo dos eixos de integração nacional com uma estrutura urbana de crescimento descontínuo.

Com a migração dos anos 1970, Rio Verde passou por um processo de adensamento, contribuindo para o crescimento descontínuo radial. Os limites iniciais foram rapidamente superados, principalmente no sentido nordeste. A sudeste observa-se um crescimento mais lento, caracterizando a BR-060 como uma barreira ainda não superada. Também a sudoeste, notam-se barreiras naturais que condicionam o crescimento descontínuo no sentido paralelo aos cursos d'água e que, muitas vezes, são assentamentos irregulares (figura 6).

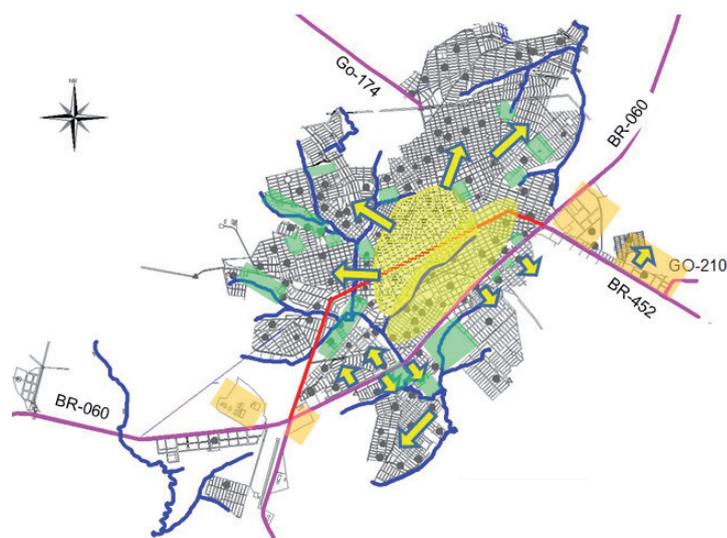


Figura 6: Análise do crescimento de Rio Verde  
Fonte: Reis (2013).

O crescimento desordenado ocorreu ao longo de linhas de crescimento artificiais – Avenida Presidente Vargas e da BR-060, o que impulsionou uma ocupação em todas as direções. A BR-060, que inicialmente era uma barreira artificial, ao ser transposta passou a ser um limite e uma linha de crescimento em torno da qual ocorreu a expansão do tecido urbano da cidade, indicando a formação de novos polos de crescimento e também o espraiamento da cidade. Outro ponto a se destacar é o papel de barreira do curso d’água na porção mais consolidada do tecido e local em que há uma série de limites superados.

O crescimento de Itumbiara também foi desordenado e mais lento do que nas outras duas cidades analisadas. Ocorreu um processo de urbanização mais intenso, a partir dos anos 1970, decorrente da expansão e produção aliada à modernização das atividades agrícolas, originando um pequeno fluxo migratório de outros estados brasileiros. Nesse mesmo período, houve a instalação de indústrias vinculadas ao agronegócio que impulsionaram o crescimento da cidade a leste, em direção à BR-153, importante eixo de ligação nacional norte-sul. Ao longo da década de 1980, mais indústrias se instalaram às margens da BR-452. A instalação da Usina Hidrelétrica de Itumbiara, em 1984, impulsionou o crescimento a sul do núcleo inicial, configurando-se por uma ocupação por loteamentos destinados a elite empreendedora e um vetor de expansão e reestruturação do território.

Em Itumbiara, o Rio Paranaíba é uma linha de crescimento que direciona a expansão linear do núcleo urbano. A BR-153 inicialmente limitou o crescimento, mas assumiu o papel de linha de extensão à medida que, em suas margens, foram instaladas atividades industriais, atraindo a implantação e aprovação de novos loteamentos. Observa-se que, após o deslocamento de grandes equipamentos a norte, aliado à especulação imobiliária, houve uma tendência de crescimento ao longo do ribeirão Trindade e também na direção leste da cidade. (figura 7).

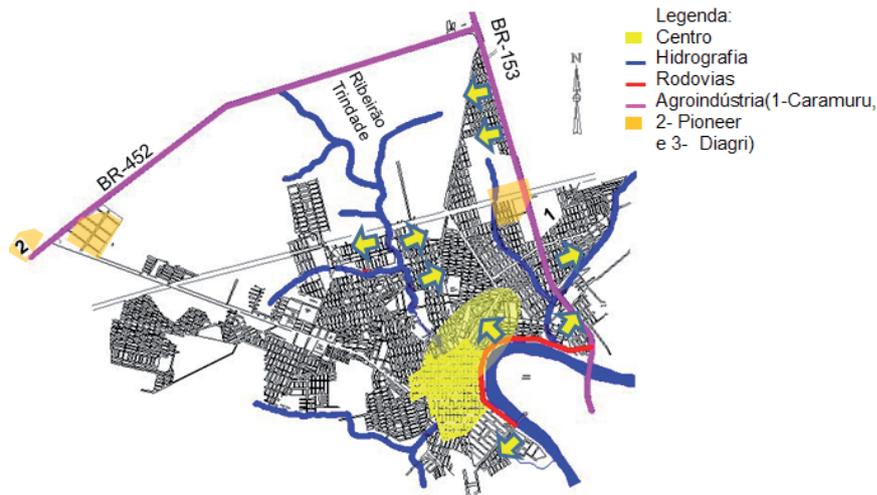


Figura 7: Análise do Crescimento de Itumbiara  
 Fonte: Reis (2013).

Panerai (2006), ao analisar o desenvolvimento de uma cidade, conclui que as sucessivas barreiras favorecem o adensamento, pois inicialmente limitam o crescimento. Com isso, a tendência é de adensar a aglomeração na qual ocorrem as dinâmicas socioeconômicas. Estas, por sua vez, incitam a transposição das barreiras iniciais, a qual pode ocasionar uma mudança na estrutura global da aglomeração: passagem de uma estrutura com um único polo para uma estrutura multipolar, gerando a dissolução da noção de centro, a perda de identidade dos bairros ou o antagonismo entre as partes. Significa que o crescimento de uma aglomeração implica nas interpelações entre as dinâmicas socioespaciais e econômicas, que podem provocar mudanças mais lentas ou mais aceleradas conforme as relações nas escalas intraurbanas e interurbanas. No caso das cidades analisadas, observa-se a interconexão entre essas escalas em que as mudanças ocorrem pelos papéis que essas cidades vão assumindo na rede urbana.

No entanto, apesar de novos polos de crescimento e espraiamento do tecido, não houve a dissolução do centro; este, ao contrário, é o tecido com maior sedimentação história e mantém sua força. Segundo Sposito (2001), o reconhecimento dessa dinâmica e das relações entre a cidade e a região remete à necessidade de análise das relações entre rede urbana e o espaço intraurbano.

Observa-se que as cidades médias analisadas passam a desempenhar um papel importante como polo de concentração econômica das atividades vinculadas ao campo e operam como intermediárias nas diversas escalas que ocorrem as interações espaciais em relações complexas pela sobreposição de escalas.

As cidades médias, ao absorverem atividades econômicas de abrangência nacional e/ou internacional, passaram a desempenhar papel de destaque na rede urbana. E, no espaço intraurbano, registram-se situações características de grandes centros urbanos, tais como a ampliação de desigualdades sociais e valorização da terra urbana. O crescimento também contribui para a fragmentação do território e o crescimento descontínuo do tecido urbano.

As relações entre a dinâmica econômica e a ocupação territorial permitem perceber a estrutura das cidades quanto à adaptação morfológica ao território e à produção

do espaço. Muitas vezes, o desenho urbano reflete os interesses das classes dominantes e das instituições de poder – respectivamente a elite local e a Igreja, que definem os espaços mais valorizados e simbólicos do tecido consolidado.

No entanto, a configuração espacial das cidades sofrem influências da rede urbana uma vez que a redefinição do papel desempenhado modifica a morfologia. Os elementos reguladores de crescimento que antes continham a expansão, passam a incitá-la com novos polos de crescimento, muitas vezes, induzidos pela localização das atividades econômicas. Os reflexos também são sentidos na distribuição socioespacial, mediante a valorização fundiária.

## DINÂMICA URBANA, PROCESSOS ECONÔMICOS E OCUPAÇÃO TERRITORIAL

Os processos econômicos condicionam a ocupação territorial e demarcam a dinâmica urbana de crescimento, desenvolvimento e adensamento, a saber: formas de crescimento, subcentros, aumento de forças políticas, relações econômicas entre as cidades devido à localização geográfica. São questões que remetem às mudanças do papel na rede urbana e percebidas nas cidades em estudo.

Além da análise morfológica, é possível observar o crescimento e desenvolvimento pela dinâmica econômica em distintos momentos históricos, considerando-se os fatores econômico-espaciais e político-espaciais (quadro 3).

Quadro 3: Fatores econômicos e políticos por períodos históricos nas cidades de Catalão, Itumbiara e Rio Verde

	Fatores		Cidades
	Econômico-Espaciais	Político-espaciais	
Sec.- XIX	Avanço de atividades agropecuárias: arrecadadora maior dos impostos; processo migratório intenso de mineiros; acelerado desenvolvimento econômico; intensificação do comércio de seus produtos básicos.		Catalão
	1824 – renda da aglomeração por meio de portos e posto de arrecadação estadual. Intensificação da produção agrícola com a chegada de migrantes paulistas atraídos pelas terras férteis		Itumbiara
1900-1950	1913 – melhoria do escoamento da produção com a implantação da ferrovia no tecido urbano da cidade.	1950 - (PND) Políticas Nacionais de Desenvolvimento visando a implantação de malha rodoviária e infraestrutura de energia elétrica nas áreas rurais do município.	Catalão
		1940 - “Projeto Marcha para o Oeste” 1956-1961 - “Plano de Metas” Juscelino Kubitschek, incentivando ainda mais o modal rodoviário.	Rio Verde
	1909 - Construção da ponte Affonso Pena desenvolvimento da região do Sudoeste goiano e ligação com os grandes centros 1911/1912 - ferrovia no triângulo mineiro grande comprador e vendedor regional de cereais de todo o sul goiano, facilitou o escoamento da produção local para São Paulo, via Uberlândia.	1950 – criação de Brasília, a abertura e melhoria das rodovias que ligam a capital ao resto do país, passando por Itumbiara, uma cidade de fronteira entre estados de Minas Gerais e Goiás.	Itumbiara

1960-1985	1960 - Novos avanços tecnológicos na agricultura e modernização das estruturas econômicas. 1975 - indústrias exploradoras do fosfato e do nióbio 1970/1980 - intenso processo migratório.	1970 - asfaltamento da BR-050, com um rápido processo de urbanização da população rural; mudança nas relações sociais e nas atividades econômicas, na estrutura da sociedade local e nos níveis de qualidade de vida	Catalão
	1970/1980 - intenso processo migratório devido ao desenvolvimento da agricultura.	1975 a 1982 - abertura à agricultura: "Programa de Desenvolvimento dos Cerrados – POLOCENTRO". "1985 - Programa de Cooperação Nipo-brasileira para o Desenvolvimento dos Cerrados" (PRODECER II)	Rio Verde
	Anos 70 - processo de urbanização, expansão capitalista e intensa produção e modernização das atividades agrícola; mão de obra rural desloca-se para cidades. 1975 - fábrica da Caramuru (milho) 1986- Caramuru (óleo degomado, farelo de soja e pré-cozidos de milho e unidade administrativa) 1984 - Usina hidrelétrica de Furnas Centrais Elétricas S.A. 1982 - Pioneer Sementes.	1950 – inauguração de Brasília, com a abertura e melhoria das rodovias que ligam a capital ao resto do país, passando por Itumbiara, que é uma cidade de fronteira entre estados de Minas Geria e Goiás.	Itumbiara
1990 -	1998 - montadoras de veículos da Mitsubishi 1999 - montadora de máquinas agrícolas John Deere.		Catalão
	1998 - Instalação do maior frigorífico de aves e suínos da América latina: BR Foods. 2004 - unidade de processamento de soja da Cargil: Fábrica Comigo.	2000 - Criação do Distrito Industrial, convênio entre o Governo do Estado e Prefeitura de Rio Verde. 2003- DIMPE (Distrito Industrial Municipal de Pequenas Empresas)	Rio Verde
	Anos 90- Ulbra (Instituto Luterano de Ensino Superior de Itumbiara) Papel de Centro Urbano Regional da Microrregião do Meia Ponte e municípios de Minas Gerais vizinhos.	Anos 1990 - a construção da Avenida Beira-Rio	Itumbiara

Fonte: Reis (2013).

Ao analisar Catalão, Rio Verde e Itumbiara, é possível pensar na organização espacial urbana formada pelos diversos fragmentos que compõem uma cidade, ficando evidente diferentes usos de cada parte, suas relações e influências recíprocas. Foram identificados: *a*) o centro da cidade, com suas atividades comerciais, de serviço, sociais e de gestão; *b*) a zona periférica ao centro, as áreas e zonas industriais, as áreas residenciais, diferentes entre si quanto à forma e ao conteúdo; *c*) as áreas de lazer; *d*) a zona rural e as áreas submetidas à especulação para futura expansão, e *e*) os fatores e agentes que impactam e promovem este desenvolvimento e crescimento, conformando-se novos polos de crescimento.

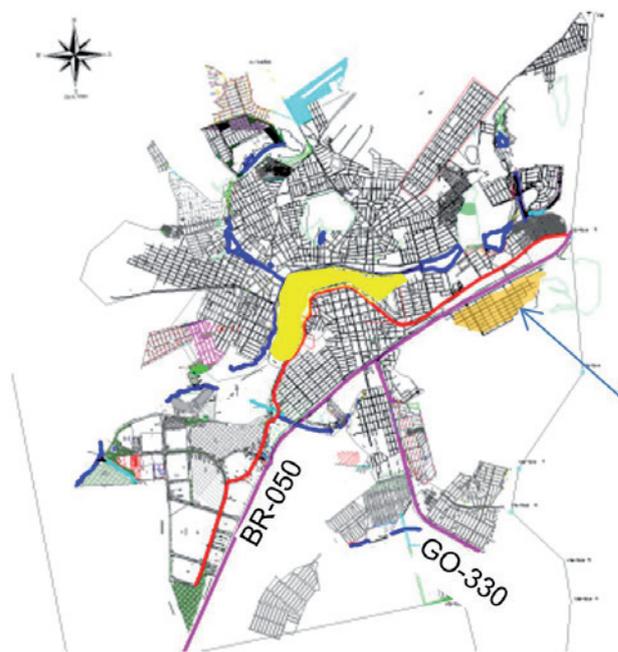
Os fatores econômicos e políticos refletem na ocupação territorial e são condicionantes para a produção do espaço. Por exemplo, pode-se citar as decisões políticas de fomentar elementos estruturadores de expansão urbana, como é o caso da malha rodoviária ou a instalação de indústrias e atividades especializadas fora das áreas centrais, alterando-se a estrutura predominante até a década de 1960.

Nas três cidades, a concentração de renda iniciou-se pela produção agrícola e seu escoamento, favorecidos pela localização estratégica: ao sul do estado de Goiás, entre os eixos dinâmicos de Minas Gerais, São Paulo e Brasília, com acesso por rodovias

federais aos Estados de Mato Grosso e Mato Grosso do Sul. Itumbiara e Catalão são cidades de fronteira, na divisa com o estado de Minas Gerais e Rio Verde articula-se com os Estados do Paraná e Mato Grosso do Sul.

Em Catalão, a partir de 1975, os fluxos migratórios das regiões Sul e Sudeste foram incentivados pelos processos econômicos e políticos. Entre outros foram responsáveis: a instalação de indústrias mineradoras, montadoras de veículos e colheitadeiras, os campus da UFG e do CESUC, SENAI e o SENAC. (BUENO, 2009). A partir de 1980, para atender ao crescimento populacional, houve a expansão da malha urbana, com novos bairros, loteamentos e condomínios verticais e a desvalorização de bairros antigos com o deslocamento dos moradores dessas áreas para os novos bairros, encarecendo o custo de moradia (BUENO, 2009).

Essa dinâmica levou ao surgimento de novos subcentros com funções comerciais e serviços. Em consequência, houve a valorização fundiária, atraindo investimentos e modificando a arquitetura local. Com adensamento do Bairro São João, consolidou-se a Avenida Lamartine P. de Avelar como linha de crescimento, mesmo com a manutenção da centralidade do Centro antigo, confirmando o princípio da imutabilidade descrito por Corrêa (2007) (figura 8).



Rua 2 de outubro / Avenida Ricardo Paranhos.  
Bairro Centro.



Av. Lamartine P. Avelar – Bairro São João.



Av. José Marcelino Bairro Santa Teresinha

Figura 8: Expansão territorial e novas linhas de crescimento em Catalão  
Nota: organizado por Reis (2013).

Em Rio Verde, os fatores políticos e econômicos modificadores da estrutura urbana consolidada podem ser reconhecidos na migração intensa da década de 1970 e, nos anos 2000, na instalação do Distrito Industrial. Foram implantados novos bairros residenciais próximos ao lago, como o Solar Campestre, os condomínios fechados e alguns edifícios de múltiplos pavimentos (figura 9) e, mais recentemente, a proposta de instalação de um *shopping center*.

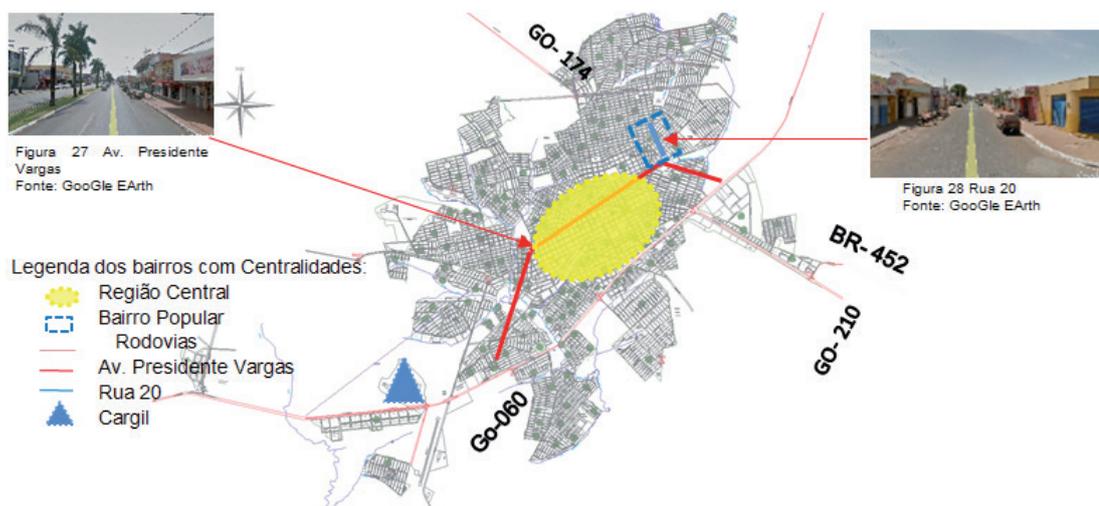


Figura 9: Expansão territorial e novas linhas de crescimento em Rio Verde  
Fonte: Reis (2013).

Com o crescimento e o adensamento desses bairros, pode-se identificar, atualmente, um subcentro comercial forte em Rio Verde: no Bairro Popular, na Rua 20, com características de comércio popular e a manutenção da característica comercial no centro antigo na Avenida Presidente Vargas e suas proximidades, o centro histórico na Rua Rafael Nascimento. Essas subcentralidades reforçam o crescimento desordenado da cidade.

Em Itumbiara, também ocorreram modificações territoriais, a partir dos anos 1970, visto o processo de expansão e produção agrícola aliada à modernização das atividades agrícolas, originando também um fluxo migratório de outros estados brasileiros. O crescimento da cidade e dos bairros foi lento e surgiram novas centralidades: Santos Dumont/Vila Vitória 1, na avenida Modesto de Carvalho, na avenida Oswaldo Cruz, no Bairro Rodoviária (figura 10).

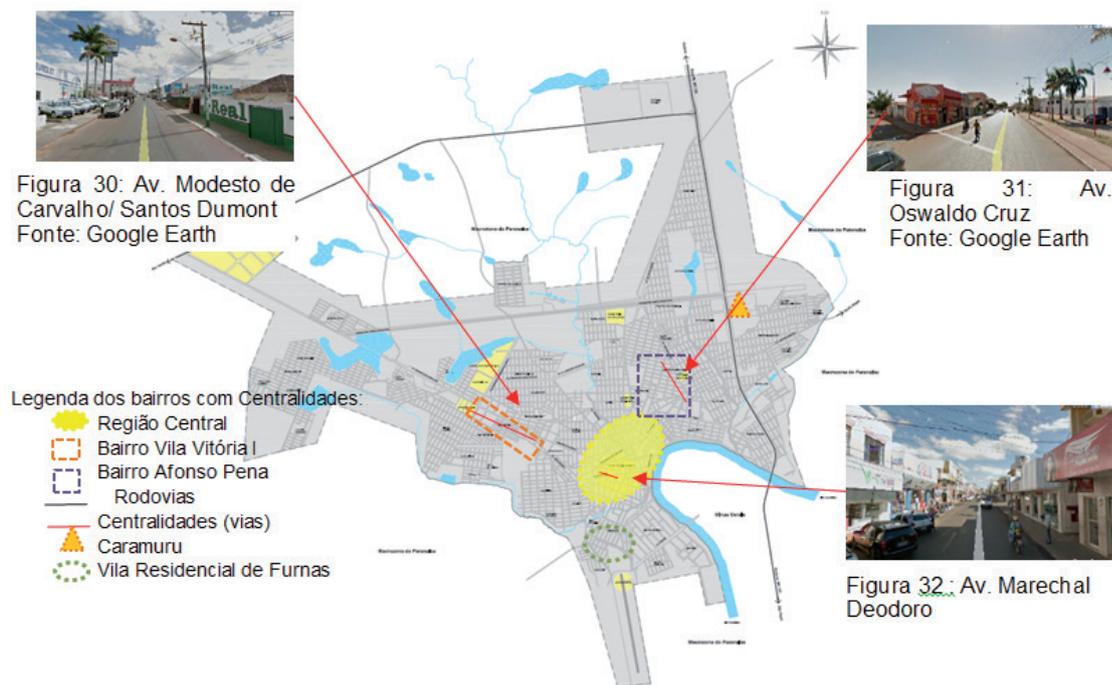


Figura 10: Expansão territorial e novas linhas de crescimento em Itumbiara  
Nota: elaborado por Reis (2003).

Ainda que representasse a expansão e fragmentação do território, a centralidade do Centro se manteve tendo como linha de crescimento na Avenida Marechal Deodoro.

A espacialização dos fatores econômicos e políticos possibilitam identificar de que maneira novos papéis são atribuídos às cidade médias. As escalas intraurbana e interurbanas interagem na produção e estruturação do espaço urbano, dinamizando o tecido por meio de crescimento espacial, adensamento e desenvolvimento.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

As três cidades tiveram seu desenvolvimento e reestruturação urbana atrelados às inovações tecnológicas da agricultura, aliado a fatores como: localização estratégica, de concentração/centralização econômicas, uma elite local atuante, processos migratórios, especulação imobiliária e programas de incentivo do governo federal, além de riquezas naturais.

As três cidades foram influenciadas também nos seus processos de reestruturação urbana com a criação de Brasília, com o acesso às rodovias, interligando as cidades a outros estados e regiões do país, gerando novos fluxos e possibilitando o escoamento da produção e o acesso a outros produtos, matérias-primas e insumos. Pode-se concluir, dessa análise, que os processos que influenciam nas dinâmicas e na reestruturação urbana estão relacionados a fatores e dinâmicas econômicos, que tem repercussão nas configurações espaciais.

Abstract: *the industrial decentralization had triggering territorial dissociation and restructuring the productive dynamics. It had reverberated on relationships and spatial dynamics of whether small, medium or large cities. This paper discusses such processes and their influences in medium cities of Goiás, from the analysis of Catalão, Rio Verde and Itumbiara, assessing land-use and urban growth and economic dynamics.*

Keywords: *Goianas medium-sized cities. Urban dynamics. Urban growth. Land occupation.*

## Referências

BUENO, Edir Paiva. Plano político e administrativo e gestão do território. 1859 – 2009, Sesquicentenário de Emancipação Política- Administrativa. Catalão. 2009. p.20-60. Disponível em: < <http://labgeologiaambiental.jatai.ufg.br>>. Acesso em: 14 set. 2013.

CORRÊA, Roberto Lobato. Construindo o conceito de cidades médias. In: SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (Org.). *Cidades médias: espaços em transição*. São Paulo: Expressão Popular, 2007. p. 23-33.

NOGUEIRA, Carlos A. da Fonte. *As contribuições do Distrito Industrial Municipal de pequenas empresas para o desenvolvimento local: o caso de Rio Verde-GO*. Taubaté, 2012.p. 5-8.

PANERAI, Philippe. *Análise urbana*. Brasília: Ed. da UnB, 2006.

PANTALEÃO, Sandra C; NAKAGAWARA, Yoshiya Ferreira. Corpos d'água urbanos de Londrina: de limites de crescimento a indutores de adensamento urbano. In: XIII ENCUENTRO DE GEÓGRAFOS DE AMÉRICA LATINA: ESTABLECIENDO PUENTES EN LA GEOGRAFÍA DE LATINOAMÉRICA. *Anais...* San Jose, 2011. Disponível em: < <http://observatoriogeograficoamericalatina.org.mx/egal13/Geografiasocioeconomica/Geografiaurbana/088.pdf>>. Acesso em: 20 set. 2013.

PREFEITURA DE RIO VERDE. Lei Complementar nº. 5.478: Plano Diretor e Uso do Solo de Rio Verde. Rio Verde, 2008. Disponível em: <<http://www.rioverde.go.gov.br>>. Acesso em: 20 set. 2013.

PREFEITURA DE ITUMBIARA. Plano Diretor de Itumbiara. Itumbiara, 2007.

REIS, Monica Otero de M. *Crescimento urbano em cidades médias goianas: ocupação territorial e dinâmica econômica*. Disciplina de Ensaio Crítico (graduação) – Curso de Arquitetura e Urbanismo da Pontifícia Universidade Católica de Goiás, Goiânia, 2013.

RIBEIRO, Laurinda José; CHAVES, Manoel Rodrigues. Expansão Urbana, Planejamento e Gestão do Território em Catalão (GO). In: Anais XIV Encuentro de Geógra-

fos de América Latina: Reencuentro de Saberes Territoriales Latinoamericanos. 2013, Lima. Disponível em: < [http://www.egal2013.pe/wp-content/uploads/2013/07/Tra\\_Laurinda-Jose-Ribeiro-Manoel-Rodrigues-Chaves.pdf](http://www.egal2013.pe/wp-content/uploads/2013/07/Tra_Laurinda-Jose-Ribeiro-Manoel-Rodrigues-Chaves.pdf)>. Acesso em: 22 set. 2013.

SANTOS, M. *Urbanização brasileira*. São Paulo: EDUSP, 2005.

SPOSITO, Maria E. Beltrão *et al.* O estudo das cidades médias brasileiras: uma proposta metodológica. In: SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (Org.). *Cidades médias: espaços em transição*. São Paulo: Expressão Popular, 2007. p. 35-57.

SPOSITO, Maria E. Beltrão *et al.* Cidades médias: reestruturação das cidades e reestruturação urbana. In: \_\_\_\_\_. *Cidades médias: espaços em transição*. São Paulo: Expressão Popular, 2007. p.233-253.

SPOSITO, Maria E. Beltrão *et al.* Reestruturação urbana e segregação socioespacial no interior paulista. (Resumo). Disponível em: <[mepsposito@prudenet.com.br](mailto:mepsposito@prudenet.com.br)>. Acesso: 25 set. 2013.

\*Recebido em: 10.11.2015. Aprovado em: 27.11.2015.

#### MÔNICA OTERO DE MELO DOS REIS

Especialista em Projetos Luminotécnicos – Lighting Design. Graduada em Arquitetura e Urbanismo pela Pontifícia Universidade Católica de Goiás e em Decoração pela Universidade Federal de Uberlândia e em Artes Plásticas pela Universidade Federal de Uberlândia. *E-mail*: otero.projetos@gmail.com.

#### SANDRA CATHARINNE PANTALEÃO

Doutoranda em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade de Brasília. Mestre em Geografia pela Universidade Estadual de Londrina. Professora no curso de Arquitetura e Urbanismo da PUC Goiás. Arquiteta e Urbanista. *E-mail*: sandrinhapanta@gmail.com