



UNIVERSIDADE FEDERAL DE GOIÁS (UFG)
FACULDADE DE ARTES VISUAIS (FAV)
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM PROJETO E CIDADE

VITÓRIA ALVES DOS SANTOS

**ESPAÇO VIVIDO: DINÂMICAS SOCIOESPACIAIS DAS RUAS
PRINCIPAIS DE CIDADES PEQUENAS EM GOIÁS**

GOIÂNIA
2025



UNIVERSIDADE FEDERAL DE GOIÁS
FACULDADE DE ARTES VISUAIS

TERMO DE CIÊNCIA E DE AUTORIZAÇÃO (TECA) PARA DISPONIBILIZAR VERSÕES ELETRÔNICAS DE TESES

E DISSERTAÇÕES NA BIBLIOTECA DIGITAL DA UFG

Na qualidade de titular dos direitos de autor, autorizo a Universidade Federal de Goiás (UFG) a disponibilizar, gratuitamente, por meio da Biblioteca Digital de Teses e Dissertações (BDTD/UFG), regulamentada pela Resolução CEPEC nº 832/2007, sem ressarcimento dos direitos autorais, de acordo com a [Lei 9.610/98](#), o documento conforme permissões assinaladas abaixo, para fins de leitura, impressão e/ou download, a título de divulgação da produção científica brasileira, a partir desta data.

O conteúdo das Teses e Dissertações disponibilizado na BDTD/UFG é de responsabilidade exclusiva do autor. Ao encaminhar o produto final, o autor(a) e o(a) orientador(a) firmam o compromisso de que o trabalho não contém nenhuma violação de quaisquer direitos autorais ou outro direito de terceiros.

1. Identificação do material bibliográfico

Dissertação Tese Outro*: _____

*No caso de mestrado/doutorado profissional, indique o formato do Trabalho de Conclusão de Curso, permitido no documento de área, correspondente ao programa de pós-graduação, orientado pela legislação vigente da CAPES.

Exemplos: Estudo de caso ou Revisão sistemática ou outros formatos.

2. Nome completo do autor

Vitória Alves dos Santos

3. Título do trabalho

Espaço Vivido: Dinâmicas Socioespaciais das Ruas Principais de Cidades Pequenas em Goiás

4. Informações de acesso ao documento (este campo deve ser preenchido pelo orientador)

Concorda com a liberação total do documento SIM NÃO¹

[1] Neste caso o documento será embargado por até um ano a partir da data de defesa. Após esse período, a possível disponibilização ocorrerá apenas mediante:

a) consulta ao(a) autor(a) e ao(a) orientador(a);

b) novo Termo de Ciência e de Autorização (TECA) assinado e inserido no arquivo da tese ou dissertação. O documento não será disponibilizado durante o período de embargo.

Casos de embargo:

- Solicitação de registro de patente;
- Submissão de artigo em revista científica;
- Publicação como capítulo de livro;
- Publicação da dissertação/tese em livro.

Obs. Este termo deverá ser assinado no SEI pelo orientador e pelo autor.



Documento assinado eletronicamente por **Vitória Alves Dos Santos, Discente**, em 17/07/2025, às 13:31, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Wagner De Souza Rezende, Professor do Magistério Superior**, em 06/08/2025, às 19:59, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://sei.ufg.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **5508665** e o código CRC **0F79AA41**.

Referência: Processo nº 23070.033607/2025-12

SEI nº 5508665

VITÓRIA ALVES DOS SANTOS

**ESPAÇO VIVIDO: DINÂMICAS SOCIOESPACIAIS DAS RUAS
PRINCIPAIS DE CIDADES PEQUENAS EM GOIÁS**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Projeto e Cidade, da Faculdade de Artes Visuais, da Universidade Federal de Goiás (UFG), como requisito para obtenção do título de Mestra em Projeto e Cidade.

Área de Concentração: Projeto, Teoria, História e Crítica.

Linha de Pesquisa: História e Teoria da Arquitetura e da Cidade.

Orientador: Professor Doutor Wagner de Souza Rezende.

GOIÂNIA
2025

Ficha de identificação da obra elaborada pelo autor, através do Programa de Geração Automática do Sistema de Bibliotecas da UFG.

Santos, Vitória Alves dos
Espaço Vivido [manuscrito] : Dinâmicas Socioespaciais das Ruas Principais de Cidades Pequenas em Goiás / Vitória Alves dos Santos. 2025.
clxxx, 180 f.: il.

Orientador: Prof. Dr. Wagner de Souza Rezende.
Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal de Goiás, Faculdade de Artes Visuais (FAV), Programa de Pós-graduação em Projeto e Cidade, Goiânia, 2025.
Bibliografia. Apêndice.
Inclui lista de figuras, lista de tabelas.

1. cidades pequenas. 2. ruas principais. 3. centralidades. 4. cotidiano. I. Rezende, Wagner de Souza, orient. II. Título.

CDU 711



UNIVERSIDADE FEDERAL DE GOIÁS

FACULDADE DE ARTES VISUAIS

ATA DE DEFESA DE DISSERTAÇÃO

Ata nº 007/2025 da sessão de Defesa de Dissertação de Vitória Alves dos Santos, que confere o título de Mestre(a) em Projeto e Cidade, na área de concentração em **Projeto, Teoria, História e Crítica**.

Ao/s **trinta de junho de dois mil e vinte e cinco**, a partir da(s) **quatorze horas, através de webconferência**, realizou-se a sessão pública de Defesa de Dissertação intitulada “**Espaço Vivido: Dinâmicas Socioespaciais das Ruas Principais de Cidades Pequenas**”. Os trabalhos foram instalados pelo(a) Orientador(a), Professor(a) Doutor(a) **Wagner de Souza Rezende (PROCIDADE/FAV/UFG)** com a participação dos demais membros da Banca Examinadora: Professor(a) Doutor(a) **Maria Isabel Villac (PPGAU/UPM)**, membro titular externo; Professor(a) Doutor(a) **Milena d’Ayala Valva (CCET/UEG)**, membro titular externo; Professor(a) Doutor(a) **Christine Ramos Mahler (FAV/UFG)**, membro titular interno. Durante a arguição os membros da banca **fizeram** sugestão de alteração do título do trabalho. A Banca Examinadora reuniu-se em sessão secreta a fim de concluir o julgamento da Dissertação, tendo sido(a) o(a) candidato(a) **aprovado(a)** pelos seus membros. Foram feitas sugestões pontuais que serão ponderadas pela candidata e pelo orientador. Proclamados os resultados pelo(a) Professor(a) Doutor(a) **Wagner de Souza Rezende (PROCIDADE/FAV/UFG)**, Presidente da Banca Examinadora, foram encerrados os trabalhos e, para constar, lavrou-se a presente ata que é assinada pelos Membros da Banca Examinadora, ao(s) **trinta de junho de dois mil e vinte e cinco**.

TÍTULO SUGERIDO PELA BANCA

Espaço Vivido: Dinâmicas Socioespaciais das Ruas Principais de Cidades Pequenas em Goiás



Documento assinado eletronicamente por **Wagner De Souza Rezende, Professor do Magistério Superior**, em 11/07/2025, às 17:39, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Milena d’Ayala Valva, Usuário Externo**, em 13/07/2025, às 16:26, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Christine Ramos Mahler, Professora do Magistério Superior**, em 25/07/2025, às 10:51, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **MARIA ISABEL VILLAC VILLAC registrado(a) civilmente como MARIA ISABEL VILLAC, Usuário Externo**, em 31/07/2025, às 13:46, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://sei.ufg.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **5468601** e o código CRC **5576551B**.

Referência: Processo nº 23070.033607/2025-12

SEI nº 5468601

*“A alegria não chega apenas no encontro do achado,
mas faz parte do processo da busca. E ensinar e
aprender não pode dar-se fora da procura,
fora da boniteza e da alegria”*

Paulo Freire.

AGRADECIMENTOS

Este trabalho é fruto do amor pela pesquisa científica, de descobrimentos e aprendizados sobre o espaço urbano, sobre o espaço vivido e sobre as relações entre as pessoas, que nutre, cativa, afeta. Agradeço por ter encontrado, pelo caminho, pessoas queridas, professores, grupos e projetos, que me possibilitaram, no ato de pesquisar, me reencontrar, como profissional e ser humano.



MORRINHOS, GOIÁS.

A RUA PRINCIPAL É MEIO E PROCESSO URBANO, É LUGAR DO COMÉRCIO MAS, TAMBÉM, DAS RELAÇÕES SOCIAIS, É FONTE DE REGISTROS, É A REPRESENTAÇÃO DA CIDADE EM DIVERSOS ASPECTOS, É FRUTO DO COTIDIANO EM TRANSFORMAÇÃO.

RESUMO

As cidades de Morrinhos, Piracanjuba, Ipameri e Pires do Rio desempenham, juntamente com o município de Caldas Novas, papéis de complementaridade territorial e econômica. Nesse cenário, Caldas Novas atua como um polo econômico regional, que dispõe de serviços voltados ao turismo e mantém conexões com as quatro cidades estudadas, localizadas em seu entorno. O objetivo principal deste estudo se resume a entender como as ruas principais de quatro cidades pequenas, localizadas ao sul do estado de Goiás, articulam dinâmicas socioespaciais por meio de suas centralidades e espaço vivido, abrangendo situações típicas do cotidiano. A abrangência dos conceitos e contextos apresentados nesta pesquisa vão desde a configuração urbana e redes de influências entre pequenas cidades, apoiando-se em François Perroux (1961, 1981), e Milton Santos (1979, 2005, 2008, 2011), além das discussões sobre o papel das ruas principais no decorrer do tempo e o lugar do comércio associado às relações sociais, inclinando-se para um enfoque que destaca as ruas principais como centralidades e lugares detentores de vivacidade urbana. Para isso, foram utilizados métodos extensivos para a coleta de dados, tais como: observação participante, relatos subjetivos, mapeamentos de itinerários, produção de vídeos curtos, entre outros. Esta dissertação possui uma abordagem metodológica que parte da macroescala para a microescala, evidenciando o espaço vivido das ruas principais, sua centralidade como elemento determinante no espaço urbano e sua influência no imaginário e cotidiano da população das cidades pequenas, as quais produzem relações em uma rede de cidades, denominada nesta pesquisa como “cidade-região”. Os resultados se inclinam para a obtenção de um panorama geral acerca da vivacidade urbana das ruas principais de cidades pequenas, levando em conta suas particularidades territoriais, contextos geográficos, históricos, demográficos e culturais, o que também se mostrou ser um estudo aplicável para outros contextos e localidades.

Palavras-chave: cidades pequenas; ruas principais; centralidades; cotidiano.

ABSTRACT

The cities of Morrinhos, Piracanjuba, Ipameri, and Pires do Rio, along with the municipality of Caldas Novas, play complementary territorial and economic roles. In this context, Caldas Novas acts as a regional economic hub, offering tourism-oriented services and maintaining connections with the four surrounding cities studied. The main objective of this study is to understand how the main streets of four small towns located in the southern part of the state of Goiás, Brazil, articulate socio-spatial dynamics through their centralities and lived spaces, encompassing typical everyday situations. The scope of the concepts and contexts presented in this research ranges from urban configuration and networks of influence among small towns, drawing on François Perroux (1961, 1981) and Milton Santos (1979, 2005, 2008, 2011), to discussions on the role of main streets over time and the role of commerce in social relations. This approach emphasizes main streets as central and vibrant urban spaces. Extensive data collection methods were used, including participant observation, subjective accounts, route mapping, and short video production. This dissertation adopts a methodological approach that moves from the macro to the micro scale, highlighting the lived space of main streets, their centrality as a determining element in urban space, and their influence on the imagination and daily lives of small town residents. These networks, known in this research as a "city-region," generate relationships within a network of cities. The results tend to obtain a general overview of the urban liveliness of the main streets of small cities, taking into account their territorial particularities, geographic, historical, demographic and cultural contexts, which also proved to be a study applicable to other contexts and locations.

Keywords: small towns; main streets; centralities; everyday.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Rede de influências entre as cidades pequenas analisadas, com destaque para suas ligações rodoviárias (traços em vermelho)	23
Figura 2 - Contexto das cidades pequenas de Morrinhos, Piracanjuba, Pires do Rio e Ipameri, em meio ao estado de Goiás	24
Figura 3 – Diagrama com as etapas de execução da pesquisa	25
Figura 4 - Exemplo de questionário aplicado aos entrevistados, nas ruas principais de cada cidade pequena analisada. O questionário apresentou o mesmo modelo para todas as ruas principais, alterando apenas o nome da rua e da cidade.	29
Figura 5 - Polos de crescimento do estado de Goiás, considerando o contexto atual	42
Figura 6 - Polo de crescimento de Caldas Novas e sua região de influência	46
Figura 7 - Parque aquático de Caldas Novas, com edifícios em altura ao fundo	48
Figura 8 - Mapa da Capitania de Goyaz, no final do século XVIII	53
Figura 9 - Mapa Político-Administrativo do sul de Goiás, em 1875	54
Figura 10 - a. Capela de Nossa Senhora do Carmo dos Morrinhos, inaugurada em 1836 (primeira foto); b. reformada em 1926 e convertida em Igreja Matriz de Nossa Senhora do Carmo; c. a última reforma, alterando novamente sua tipologia arquitetônica, em 1977	58
Figura 11 - Vista aérea do município de Morrinhos, em 1940	60
Figura 12 - Igreja Matriz Nossa Senhora d'Abadia, durante reforma e ampliação, no ano de 1959. Nota-se, ainda, a ausência de qualquer calçamento	61
Figura 13 - À esquerda, Cesário Gonçalves, mestre de obras cearense, que trabalhou na extração e assentamento das pedras de paralelepípedos no Centro de Piracanjuba entre os anos de 1950 a 1976. À direita, a primeira rua da cidade a receber calçamento de paralelepípedos: a Rua Dom Pedro II. As pedras foram extraídas de fazendas próximas, localizadas em Piracanjuba e Goiatuba	63
Figura 14 - À esquerda, a Capela erguida em 1848, em homenagem ao Divino Espírito Santo. À direita, a Catedral do Divino Espírito Santo, inaugurada em 1938, em outro local	64
Figura 15 - Vista parcial da cidade de Ipameri, na década de 1950	65
Figura 16 - Locomotiva em passagem pela Ponte Epitácio Pessoa, sobre o Rio Corumbá, Pires do Rio, 1958	68
Figura 17 - Projeto urbanístico de uma malha ortogonal para implementação da área urbana de Pires do Rio, constando a estação ferroviária (no canto superior esquerdo), 1922/1923	68
Figura 18 - Obelisco datado da inauguração do município, em novembro de 1922	69

Figura 19 - Mapa da Rede Ferroviária Brasileira, em 1984	70
Figura 20 - Mapa de cidades pequenas do Brasil (municípios com até 55 mil habitantes)	73
Figura 21 - Cidades de: a. Morrinhos; b. Piracanjuba; c. Ipameri e; d. Pires do Rio, com seus respectivos bairros do Centro delimitados em vermelho, e suas ruas principais em amarelo	81
Figura 22 - Sequência de fotografias tiradas durante o percurso experimental em Piracanjuba, apresentadas na ordem do relato narrado (da esquerda para a direita, de cima para baixo), outubro de 2023	89
Figura 23 - Sequência de fotografias tiradas durante o percurso experimental em Pires do Rio, apresentadas na ordem do relato narrado (da esquerda para a direita, de cima para baixo), outubro de 2023	94
Figura 24 - Sequência de fotografias tiradas durante o percurso experimental em Ipameri, apresentadas na ordem do relato narrado (da esquerda para a direita, de cima para baixo), outubro de 2023	97
Figura 25 - Sequência de fotografias tiradas na Rua Barão do Rio Branco, em Morrinhos, nos anos 2018, 2021 e 2023	100
Figura 26 - Localização da Rua Barão do Rio Branco em meio à malha urbana de Morrinhos, com bairro do Centro delimitado em vermelho e a rua principal em amarelo. O trecho pontilhado da linha amarela refere-se à porção da rua principal que não se insere no perímetro do bairro do Centro. A mancha em cor-de-rosa relaciona-se à área comercial mais ativa do centro da cidade, na atualidade	104
Figura 27 - Integração entre a Rua Barão do Rio Branco e o tecido urbano da cidade	104
Figura 28 - Rua Barão do Rio Branco: da esquerda para a direita, de cima para baixo: a) frequência de utilização, segundo os entrevistados; b) média de permanência dos usuários; c) Faixa etária, e; d) gênero dos usuários	107
Figura 29 - Mapa de itinerários urbanos, coletados por meio da informação “bairro”, em pesquisa de usuário realizada aos trinta transeuntes na Rua Barão do Rio Branco	109
Figura 30 - Mapa do bairro do Centro de Morrinhos, com demarcação do local onde foram realizadas as filmagens nos três períodos do dia, na Rua Barão do Rio Branco	111
Figura 31 - Imagens extraídas das filmagens realizadas nos três turnos do dia: a) manhã; b) tarde, e; c) noite; de cima para baixo	112
Figura 32 - Pontos de permanência ao longo da Rua Barão do Rio Branco	116
Figura 33 - Unidades de sombreamento ao longo da Rua Barão do Rio Branco	116
Figura 34 - Impedimentos à caminhabilidade nas calçadas ao longo da Rua Barão do Rio Branco	117
Figura 35 - Localização da Rua Dom Pedro II em meio à malha urbana de Piracanjuba, com bairro do Centro delimitado em vermelho e a rua principal em amarelo	117
Figura 36 - Integração entre a Rua Dom Pedro II e o tecido urbano da cidade de Piracanjuba	118

Figura 37 - Rua Dom Pedro II: da esquerda para a direita, de cima para baixo: a) frequência de utilização, segundo os entrevistados; b) média de permanência dos usuários; c) faixa etária, e; d) gênero dos usuários	120
Figura 38 - Mapa de itinerários urbanos, coletados por meio da informação “bairro”, em pesquisa de usuário realizada aos trinta transeuntes na Rua Dom Pedro II	122
Figura 39 - Mapa do bairro do Centro de Piracanjuba, com demarcação do local onde foram realizadas as filmagens nos três períodos do dia, na Rua Dom Pedro II	124
Figura 40 - Imagens extraídas das filmagens realizadas nos três turnos do dia, manhã, tarde e noite, de cima para baixo	125
Figura 41 - Um dos pontos de permanência ao longo da Rua Dom Pedro II	129
Figura 42 - Impedimentos à caminhabilidade nas calçadas ao longo da Rua Dom Pedro II	130
Figura 43 - Localização da Rua Coronel José Reginaldo em meio à malha urbana de Ipameri, com bairro do Centro delimitado em vermelho e a rua principal em amarelo	131
Figura 44 - Integração entre a Rua Coronel José Reginaldo e o tecido urbano da cidade de Ipameri	132
Figura 45 - Rua Coronel José Reginaldo: da esquerda para a direita, de cima para baixo: a) frequência de utilização, segundo os entrevistados; b) média de permanência dos usuários; c) faixa etária, e; d) gênero dos usuários	134
Figura 46 - Mapa de itinerários urbanos, coletados por meio da informação “bairro”, em pesquisa de usuário realizada aos trinta transeuntes na Rua Coronel José Reginaldo	136
Figura 47 - Mapa do bairro do Centro de Ipameri, com demarcação do local onde foram realizadas as filmagens nos três períodos do dia, na Rua Coronel José Reginaldo	138
Figura 48 - Imagens extraídas das filmagens realizadas nos três turnos do dia, manhã, tarde e noite, de cima para baixo	139
Figura 49 - Um dos pontos de permanência ao longo da Rua Coronel José Reginaldo	142
Figura 50 - Impedimentos à caminhabilidade nas calçadas ao longo da Rua Coronel José Reginaldo	143
Figura 51 - Localização da Rua Francisco Rodrigues Naves em meio à malha urbana de Pires do Rio, com bairro do Centro delimitado em vermelho e a rua principal em amarelo	144
Figura 52 - Integração entre a Rua Francisco Rodrigues Naves e o tecido urbano da cidade de Pires do Rio	145
Figura 53 - Rua Francisco Rodrigues Naves: da esquerda para a direita, de cima para baixo: a) frequência de utilização, segundo os entrevistados; b) média de permanência dos usuários; c) faixa etária, e; d) gênero dos usuários	147
Figura 54 - Mapa de itinerários urbanos, coletados por meio da informação “bairro”, em pesquisa de usuário realizada aos trinta transeuntes na Rua Francisco Rodrigues Naves	149
Figura 55 - Mapa do bairro do Centro de Pires do Rio, com demarcação do local onde foram	

realizadas as filmagens nos três períodos do dia, na Rua Francisco Rodrigues Naves	150
Figura 56 - Imagens extraídas das filmagens realizadas nos três turnos do dia, manhã, tarde e noite, de cima para baixo	151
Figura 57 - Alguns dos pontos de permanência ao longo da Rua Francisco Rodrigues Naves	154
Figura 58 - Impedimentos à caminhabilidade nas calçadas ao longo da Rua Francisco Rodrigues Naves	155

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Indicador de Vivacidade Urbana das Ruas Principais	30
Tabela 2 - Indicador de Tráfego Urbano nas Ruas Principais	31
Tabela 3 - Parâmetro de avaliação da copresença aferida pelos Indicadores de Vivacidade Urbana e Tráfego Urbano, em sua totalidade	31
Tabela 4 - Indicador de Ambiente Físico das Ruas Principais	32
Tabela 5 - Distribuição das cidades caracterizadas como polo no estado de Goiás	43
Tabela 6 - Sistematização das cidades brasileiras, com base em demografia e número	73
Tabela 7 - Pré-seleção das ruas principais. Em negrito estão demarcadas as ruas escolhidas para análise	81
Tabela 8 - Adaptação do método de Vikas Mehta (2007b) para o contexto da pesquisa	103
Tabela 9 - Parâmetro de avaliação da copresença aferida pelos Indicadores de Vivacidade Urbana e Tráfego Urbano, em sua totalidade, com aplicação para a Rua Barão do Rio Branco	114
Tabela 10 - Indicador de Qualidade do Ambiente Construído da Rua Barão do Rio Branco	114
Tabela 11 - Parâmetro de avaliação da copresença aferida pelos Indicadores de Vivacidade Urbana e Tráfego Urbano, em sua totalidade, com aplicação para a Rua Dom Pedro II	127
Tabela 12 - Indicador de Qualidade do Ambiente Construído da Rua Dom Pedro II	128
Tabela 13 - Parâmetro de avaliação da copresença aferida pelos Indicadores de Vivacidade Urbana e Tráfego Urbano, em sua totalidade, com aplicação para a Rua Coronel José Reginaldo	140
Tabela 14 - Indicador de Qualidade do Ambiente Físico da Rua Coronel José Reginaldo	141
Tabela 15 - Parâmetro de avaliação da copresença aferida pelos Indicadores de Vivacidade Urbana e Tráfego Urbano, em sua totalidade, com aplicação para a Rua Francisco Rodrigues Naves	152
Tabela 16 - Indicador de Qualidade do Ambiente Construído da Rua Francisco Rodrigues Naves	153

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	16
CAPÍTULO 1 – RELAÇÕES ENTRE CIDADES PEQUENAS	35
1.1. Configurações Urbanas e Redes de Influências entre Cidades Pequenas	36
1.2. Caldas Novas como Polo Turístico Regional	45
1.3. Contexto Histórico das Cidades Pequenas de Goiás	51
1.4. Por quê estudar Cidades Pequenas?	72
CAPÍTULO 2 – RUAS PRINCIPAIS	75
2.1. Delimitação das Ruas Principais	80
2.2. A Rua como Possibilidade de Escrita	84
CAPÍTULO 3 – A RUA COMO ESPAÇO VIVIDO	101
3.1. Morrinhos: o caso da Rua Barão do Rio Branco	103
3.2. Piracanjuba: o caso da Rua Dom Pedro II	117
3.3. Ipameri: o caso da Rua Coronel José Reginaldo	131
3.4. Pires do Rio: o caso da Rua Francisco Rodrigues Naves	144
CAPÍTULO 4 – DISCUSSÃO DOS RESULTADOS	156
CONCLUSÃO	163
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	166
APÊNDICE	172

INTRODUÇÃO

O espaço urbano é uma construção histórica, resultado de um processo de acumulação de memórias, identidades e usos através do tempo, fatores que moldam a arquitetura e suas relações, estabelecidas em momentos históricos diferentes, decorrentes das necessidades da população. As transformações urbanas sofridas pelas ruas principais das cidades interioranas de Goiás enfrentaram fatores econômicos, sociais, políticos, culturais e estéticos através do tempo, influenciados por suas posições geográficas e, conseqüentemente, pela construção da Estrada de Ferro Goyaz, em 1913, e, posteriormente, pela mudança da capital de Goiás para Goiânia, em 1937.

Nesse sentido, abrangendo os fatos históricos citados, incorpora-se o discurso modernista como um projeto político que surge na forma de ruptura com o passado, com os antigos costumes e tradições herdadas. Goiânia nasce desta ruptura, de um desejo de rompimento com as raízes tradicionais goianas, do desejo de “ser moderno”. A criação de uma nova capital planejada, pelo então governador Pedro Ludovico Teixeira, nos moldes da arquitetura moderna, surge como símbolo da promessa de progresso no estado. Assim, inserida no contexto da Revolução de 1930¹, a construção de Goiânia centrava-se em garantir uma nova identidade, própria do Estado Novo, seguindo orientações para a elaboração dos projetos de edifícios públicos, em estilo moderno e art déco, em sua grande maioria (Resende; Tavares; Mynssen, 2023).

Importante ressaltar que este modelo de construção seria propagado em várias cidades do interior de Goiás, as quais também recorreram ao anseio de modernidade em busca do progresso. Logo, pouco a pouco, as tipologias arquitetônicas dos comércios e residências das ruas principais de diversas cidades do interior de Goiás se alteraram do predominante estilo colonial para o art déco, que se caracterizava por ser a arquitetura oficial dos edifícios públicos em Goiânia, como uma tentativa de acompanhar o discurso de modernidade vivenciado pela nova capital do estado. Essa “modernização” adotada

¹ A Revolução de 1930 foi o movimento responsável por levar Getúlio Vargas ao poder e dar início à chamada “Era Vargas”. Liderado por representantes dos estados de Minas Gerais, Rio Grande do Sul e Paraíba, o principal objetivo era pôr fim à República Oligárquica no Brasil. A Revolução de 1930 trouxe reflexos de caráter modernizador que se processaram no discurso de ruptura com o passado e com as relações herdadas, que passam a ser vistas como símbolo de atraso a ser negado e esquecido (Bessa *et al.*, 2020). Com os anseios de modernidade, em diversas cidades brasileiras foram empreendidas demolições e alterações de edificações e monumentos que remetiam a este passado agrário e colonial.

pelas cidades interioranas está intrinsecamente ligada às suas posições geográficas, relações econômicas e políticas entre-cidades.

O crescimento acelerado das cidades culminou em diversas transformações urbanas ao longo do século XX. Os antigos centros urbanos perdem visibilidade, fato comum em diversas metrópoles brasileiras, em decorrência da oferta e especulação imobiliária considerada mais promissora, da qualidade de vida urbana, dos avanços tecnológicos que exigem áreas e edificações de diferentes características, não encontradas nos centros mais antigos, além do incentivo dado à expansão urbana (Vargas, 2006), desse modo, toda a dinâmica da cidade é alterada, em consequência dos fluxos que não mais se dirigem ao centro urbano. Segundo Mongin (2009, p. 18), “o espaço citadino de ontem, seja qual for o trabalho de costura dos arquitetos e dos urbanistas, perde terreno em benefício de uma metropolização que é um fator de dispersão, de fragmentação e de multipolarização”.

Sob o efeito de sistemas cada vez mais complexos associados à produção capitalista do espaço urbano, como bem descreve Harvey (2005), poderíamos considerar que, mesmo nas cidades pequenas, esse processo de degradação e desvalorização dos antigos centros urbanos também ocorre com frequência, embora ainda seja pouco abordado (Santos; Rezende, 2023). Neste contexto, o mercado imobiliário é beneficiado pelo processo de desvalorização, fato que conseqüentemente gera um processo especulativo do uso e valor da terra, e que ocorre com frequência nos antigos centros urbanos. “O mercado constituído pela demanda de localizações pelo grande capital é o que qualifica a cidade como mercadoria” (Arantes; Vainer; Maricato, 2000, p. 80).

O resultado desse processo é claramente a descaracterização e/ou demolição da arquitetura de grande valor histórico, cultural e identitário para o município (Santos; Rezende, 2023), ainda que seu valor não seja reconhecido pelo poder público municipal, aliada à gentrificação (ou o medo de seu surgimento) como um elemento limitante das ações promovidas nos antigos centros. O fenômeno da gentrificação consiste na expulsão dos antigos moradores locais das áreas centrais para a periferia da cidade, devido à valorização exacerbada do uso do solo, o que implica na impossibilidade de manutenção do custo e qualidade de vida nesses lugares por seus habitantes. Em grande parte das vezes, este fenômeno é esperado e calculado pelos planejadores urbanos, na intenção de

provocar ou inibir que a gentrificação aconteça.

Anteriormente, a gentrificação era vista de forma pessimista não por juízo de valor, mas pelos impactos sofridos num primeiro momento a partir de perspectivas de classe. Em um segundo momento, o termo passa a ser apropriado de forma otimista por grupos de intelectuais e atores sociais com poder ligados à tomada de decisões políticas na cidade (como nos campos midiático e parlamentar). A gentrificação seria então um objetivo a ser atingido numa cidade que almeja crescer no sentido econômico, visando ao lucro tanto para pequenos empreendedores quanto em nível de competição global. Como todas as cidades precisam desenvolver-se economicamente, a valoração positiva dada à gentrificação escamoteia outros interesses que podem ser contrários e vir a prejudicar as políticas urbanas, mesmo que haja impulso econômico, como a expulsão de moradores/as mais pobres e o disciplinamento no uso do espaço urbano (Rangel, 2015, p. 54-55).

Leite (2007), ao analisar o espaço público na experiência urbana contemporânea associado à políticas de enobrecimento urbanas, denomina como “usos” as ações e medidas tomadas já previstas anteriormente pelos planejadores do espaço urbano, em etapa anterior à sua implementação. Quando estes usos não correspondem ao esperado, ocorre o que o autor denomina como “contra-usos” da cidade, lugares marcados pela reapropriação do espaço vivido por seus cidadãos ou por fenômenos específicos do lugar.

Michel De Certeau (1998), em *“A Invenção do Cotidiano: artes de fazer”*, aborda as práticas cotidianas no viés da reapropriação do espaço, que o caracteriza como “lugar”, a passividade dos usuários da cidade, a rotina, a disciplina como um plano de atividade social a ser seguido e cumprido. Nesse sentido, o autor discute a “bandeira da contracultura”, o uso e o consumo aliado aos modos de proceder da criatividade cotidiana, o que gera uma apropriação distinta do indivíduo no espaço. A percepção, o caminhar, a apreensão dos lugares se torna uma rede de antidisciplina não esperada e, talvez, indesejada pelos urbanistas e planejadores que atribuíram usos determinados àquele território, configurando o que Certeau (1998) denomina como “práticas do espaço”. Em razão da dicotomia entre comércio e relações sociais, a rua principal se torna o exemplo mais claro da consolidação das práticas cotidianas no espaço urbano.

Desde o início da formação das cidades ocidentais, a rua principal, denominada muitas vezes como “rua do comércio”, local onde era realizada a troca de produtos e mercadorias, tinha um papel essencial, não apenas para a atividade econômica, mas, sobretudo, para a vida social (Santos; Rezende, 2023). Os momentos de troca, seja de cunho político, religioso, cultural, ou uma simples conversa, tinham na rua do comércio a sintetização do espaço vivido em sua cotidianidade. Essa experiência urbana, um

emaranhado do público (rua principal) e do privado (edifícios que a ela se voltam), se fez durante muito tempo em benefício do público, antes dos movimentos de privatização (Mongin, 2009). A rua principal se consolidou, concomitantemente à formação da cidade, como o centro da vida cultural, social e comercial. “Uma olhada através da história evidencia essa faceta do varejo de adotar uma condição de simbiose com as atividades sociais” (Vargas, 2018, p. 72).

O espaço terciário sempre teve uma relação estreita com as atividades sociais urbanas, ocasionadas pelo encontro de pessoas e seus desdobramentos (Santos; Rezende, 2023). A centralidade é entendida, nesta pesquisa, como o que Vargas (2018) denomina como encontro de fluxos de toda ordem – pessoas, mercadorias, veículos, informações – o que reúne uma variada quantidade de atividades terciárias (comércio e serviços, cultura, lazer, educação, saúde, administração pública, turismo etc.). Partindo desse pressuposto, a análise do uso a que o edifício se destina (seja comercial, institucional, residencial etc.), não se torna suficiente para apontar que há centralidade no espaço urbano, sendo essencial analisar o contexto de como esse uso se comporta no espaço urbano, já que os fluxos e as dinâmicas de uma cidade são fatores essenciais para a criação de pontos de encontro de pessoas. Esse comportamento do espaço urbano é definido e caracterizado por suas relações de vizinhança, circulação e identificação (Foucault, 2013).

As ruas do comércio de pequenas cidades geralmente possuem como principal agente formador de seu território o pequeno comerciante independente, aquele que tem no seu negócio a sua sobrevivência. Este agente, segundo Vargas (2018), aparece somente se a centralidade urbana já existir, já que ele não possui recursos nem poder suficiente para criá-la como o grande varejista ou o empreendedor imobiliário. O pequeno comerciante tira proveito da centralidade urbana — local onde ocorre maior fluxo de pessoas, mercadorias, informações e os resultantes encontros — para comercializar seus produtos: ele vive da oportunidade do encontro já existente.

Assim surge grande parte dos centros urbanos ocidentais, em lugares estrategicamente bem localizados devido, principalmente, aos condicionantes geográficos favoráveis (Vargas, 2018). Se a centralidade urbana desaparece, por qualquer fator urbano externo que seja, o comércio passará a não se sustentar como antes e migrará daquele local para outro onde haja maior fluxo de pessoas (Santos; Rezende, 2023). Tal

dinâmica do espaço terciário, sempre em busca da centralidade, foi responsável por definir a configuração em que grande parte das antigas ruas principais hoje se encontram.

Ainda que a expansão da malha urbana e a criação de subcentros tenham se consolidado em um fator primordial para a aceleração da degradação dos antigos centros urbanos, que alguns serviços tenham perdido suas características pioneiras, seus edifícios tenham se transformado e/ou sido demolidos, ainda que tenham perdido a sociabilidade urbana que possuíam, o centro continua sendo o centro, ele vive e resiste no imaginário da população, como elemento fundante e característico da cidade. Para além do centro, a rua principal, inserida neste núcleo pioneiro, se torna uma figura representativa da cidade. As imagens geradas pelo imaginário da população local são múltiplas: os modos de percebê-la como rua principal diferem pelo olhar, pelas diferentes perspectivas e pela narrativa de quem conta a história. Nesse sentido, torna-se essencial olhar para o micro, para as práticas cotidianas do espaço vivido, para o que é ordinário, para práticas que “produzem sem capitalizar, sem dominar o tempo” (Certeau, 1998, p. 48), na leitura das pequenas coisas, aproveitando a ocasião oportuna e, talvez, única. Para, assim, tornar possível observar continuidades e permanências, rupturas e linearidades, relações que a razão mantém com a ação, o espaço e o instante.

OBJETIVOS

Imersa nas histórias e memórias, a rua principal exerce um papel essencial nas relações econômicas e sociais urbanas, fato que se concretiza com maior intensidade nas cidades pequenas, onde atua como a representação viva da urbanidade cidadina, do cotidiano e tradição. A rua principal assemelha-se e converge, muitas vezes, ao próprio surgimento da cidade. Assim, faz-se necessário o estudo das transformações urbanas e do cotidiano das ruas principais para a compreensão do modo como se articulam suas continuidades, permanências, rupturas e disjunções territoriais, contribuindo para a relevância do estudo de cidades pequenas, visto a ausência de produções científicas que a elas se associam, no intuito de auxiliar em seu planejamento urbano.

Desse modo, o objetivo principal deste estudo se resume a: **entender como as ruas principais de quatro cidades pequenas, localizadas ao sul do estado de Goiás, articulam dinâmicas socioespaciais por meio de suas centralidades e espaço vivido, abrangendo situações típicas do cotidiano.**

As cidades pequenas de **Morrinhos, Piracanjuba, Pires do Rio e Ipameri** se inter-relacionam, tendo como polo centralizador o município de **Caldas Novas**, que dispõe de serviços e contribui como uma cidade-região no cenário das quatro cidades pequenas analisadas. Os objetivos específicos consistem em:

- Contextualizar as cidades analisadas como parte de uma rede de influências entre cidades pequenas;
- Apresentar Caldas Novas como polo centralizador, uma espécie de cidade-região;
- Analisar a configuração das ruas principais como centralidades no espaço urbano, correlacionando-as com as dinâmicas locais;
- Mapear os fluxos que se dirigem às ruas principais;
- Mensurar a vivacidade urbana encontrada no cotidiano, observado nessas ruas principais.

JUSTIFICATIVA

Durante o cenário de transformação das ruas principais nota-se que em muitas cidades do interior de Goiás houve permanências, rupturas, descaracterizações, e a *ambiência*² se altera. Tal inquietação, a respeito das dinâmicas urbanas, surgiu durante o período da minha graduação em Arquitetura e Urbanismo (2017-2022), mais precisamente por meio do trabalho de conclusão de curso, onde realizei uma análise das transformações sofridas pela Rua Barão do Rio Branco, antiga rua principal da cidade de Morrinhos, Goiás. Observei que, durante as décadas de 1940 a 1990, esta antiga rua do comércio de Morrinhos atingiu seu ápice social e cultural, chegando a ser comparada pelos moradores como uma “vitrine” do município. A rua sofreu alguns processos de transformação e descaracterização no decorrer dos anos e grande parte de seu comércio migrou para outra área da cidade, culminando em um esvaziamento da região. No que tange ao crescimento e modernização da Rua Barão do Rio Branco, na cidade de Morrinhos, em seu ápice social e cultural, notei um acontecimento de grande influência: a alteração da capital do estado de Goiás para Goiânia, em 1937, e a consequente implantação da arquitetura moderna e art déco na nova capital, marcada como

² A *ambiência* funciona como um agente de ligação entre as diversas sensações experimentadas pelos usuários das cidades em uma dada situação. Ela evoca nossa interpretação subjetiva da experiência coletiva, da consciência de fazer parte de um lugar urbano cujas sensações possuem significados compartilhados pelos seus usuários (Duarte, 2013, p.23).

arquitetura oficial, fato que gerou um anseio pelo progresso em várias cidades do interior de Goiás.

Este estudo mencionado foi um desdobramento curioso, com suas raízes iniciais incentivadas pelo Projeto de Extensão denominado “Existe Moderno em Goiás?”, no qual fiz parte, que tinha como intuito destacar, estudar e analisar a arquitetura moderna presente na Cidade de Goiás, cidade histórica de arquitetura predominantemente colonial, onde me formei. Apesar de concluído o estudo sobre a cidade de Morrinhos, as questões não cessaram: *E se houvessem outras cidades pequenas que sofreram influências do processo modernizador e do discurso progressista implantado em Goiânia, assim como Morrinhos? É certo que haveriam tantas quanto se fosse possível pensar. Mas será que tais cidades ainda trariam consigo a vitalidade urbana que gera centralidade, em suas ruas principais?*

No mesmo ano em que me graduei em Arquitetura e Urbanismo decidi dar início à pesquisa de mestrado, com o intuito de descobrir novas cidades pequenas, novos contextos citadinos, novas dinâmicas urbanas e sociais que, ao meu ver, teriam sido grandemente influenciadas em suas transformações urbanas pelo discurso político modernizante. O processo investigativo nas cidades pequenas me fascinava, principalmente por haver uma bibliografia escassa sobre o tema. Enquanto a pesquisa era lapidada, ideias diversas me surgiam à mente, fruto de provocações e indagações de meu orientador, que em muito me fez refletir. Aos poucos o tema da pesquisa amadureceu e tomou um rumo distinto das intenções iniciais.

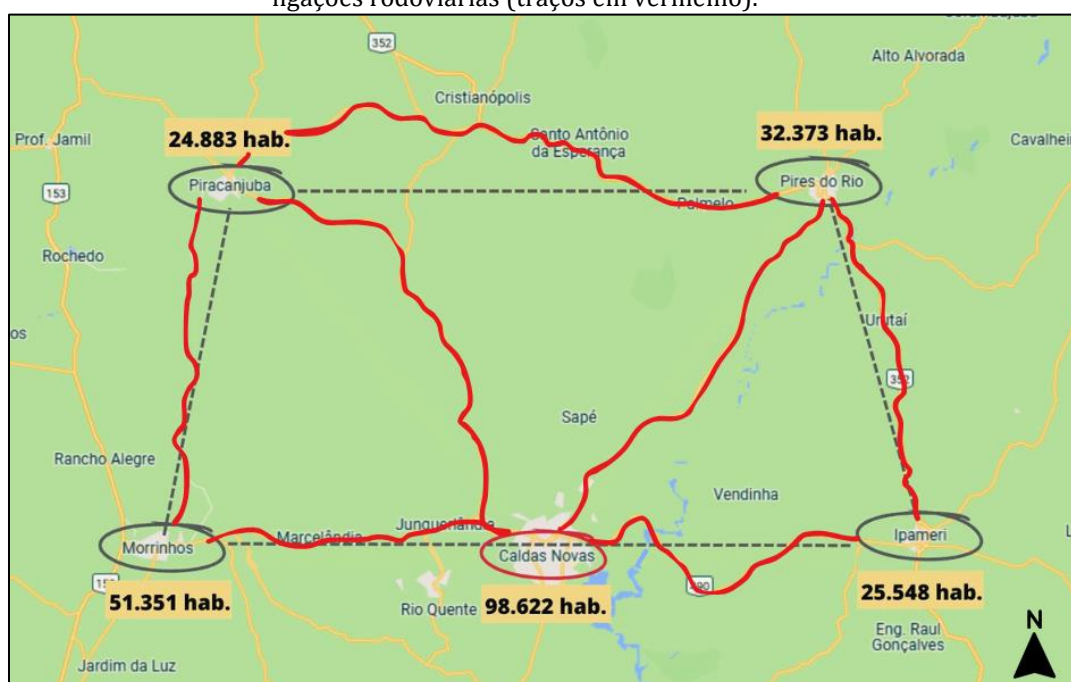
Mais do que estudar a influência de Goiânia nas cidades pequenas do interior do estado, o que remetia a um estudo estático do passado; percebi que entender o espaço vivido dessas ruas principais, aferindo suas centralidades e vivacidades urbanas, além de um estudo inédito, seria essencial como suporte ao planejamento urbano dessas cidades, à medida em que se apresentam novas possibilidades de transformações urbanas no interior do estado de Goiás, fruto de ações políticas ou de seus condicionantes geográficos.

Desta maneira, o problema que esta pesquisa visa responder se resume a: **Como se articulam as dinâmicas socioespaciais das ruas principais de cidades pequenas?** Tendo como hipótese que: *no intuito de se constituírem como centralidades, as ruas principais de cidades pequenas articulam dinâmicas socioespaciais por meio do espaço*

vivido e situações típicas do cotidiano.

Partindo da premissa de que a rua principal se configura como uma figura representativa da cidade (Santos; Rezende, 2023), foi definido como recorte geográfico o espaço físico da rua do comércio — a rua principal — aquela que acompanhou o histórico de formação do município, com contribuições econômicas, culturais e sociais das cidades de: Morrinhos, Piracanjuba, Pires do Rio e Ipameri, cidades pequenas que se interligam geograficamente e se relacionam por meio de Caldas Novas, que funciona como um polo centralizador, como demonstra a Figura 1.

Figura 1 - Rede de influências entre as cidades pequenas analisadas, com destaque para suas ligações rodoviárias (traços em vermelho).



Fonte: mapa extraído do *Google Maps*, modificado pela autora (2023).

A escolha das cidades mencionadas se deu especialmente pela proximidade que detinham da capital do estado, Goiânia, mas também por apresentarem características de inter-relações, observadas geograficamente, ligadas por meio de rodovias, em uma rede de cidades pequenas (Figura 1). Caldas Novas estaria no centro-sul desta rede, funcionando como um polo centralizador, consolidando uma área que, nesta pesquisa, também denomino como *cidade-região*³.

³ O conceito de *cidade-região* passa a ser estruturado a partir do processo de urbanização, tendo elementos integrados por meio do aumento do fluxo de pessoas, mercadorias, insumos e informação, de forma centrípeta no território (Santos, 2005). “Para alguns estudiosos, como Klink, Scott e Lencioni, a cidade-região seria uma unidade espacial polarizada e comandada por uma cidade que exerce influência sob uma

Figura 2 - Contexto das cidades pequenas de Morrinhos, Piracanjuba, Pires do Rio e Ipameri, em meio ao estado de Goiás.



Fonte: mapa extraído do acervo da Prefeitura de Goiânia, sem data, modificado pela autora (2024).

O estudo consolida uma investigação da configuração atual dessas ruas principais e de suas dinâmicas territoriais. Além disso, a compreensão das transformações sofridas por esses espaços em seus processos urbanos, os esforços para permanecerem no imaginário popular, o entendimento do histórico de formação urbana e arquitetônica dessas cidades, fornecerá subsídios para uma amostragem do panorama geral a respeito das ruas principais de cidades pequenas do interior de Goiás, podendo ser replicado em

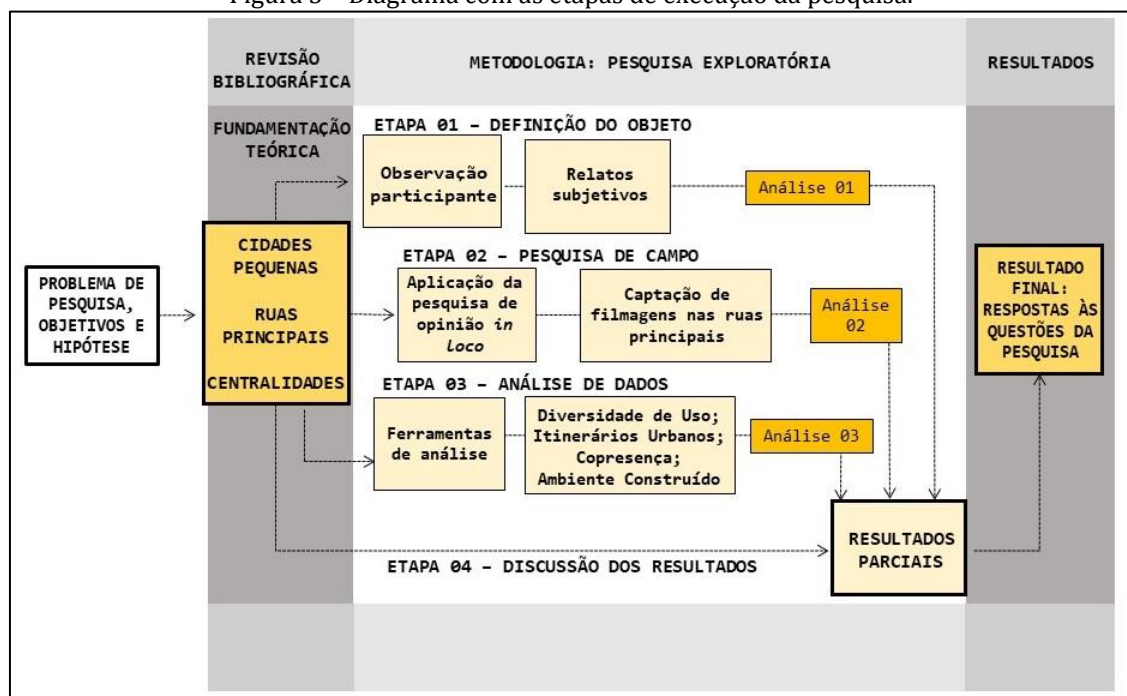
grande área constituída por várias outras cidades menores” (Bezerra, 2017, p.160).

outros contextos urbanos semelhantes.

METODOLOGIA

A metodologia seguiu o modelo qualitativo, fazendo uso da Pesquisa Exploratória, que visa uma aproximação do pesquisador com o objeto de estudo, por meio de experiências práticas, como visitas à campo e observação participante, o que, nesta pesquisa, gerou relatos, anotações, conversas com moradores locais e mapeamentos de itinerários dos usuários das ruas principais. Também foram utilizadas as pesquisas histórica e documental, com o intuito de contextualizar as ruas principais no espaço e tempo, a fim de proporcionar uma base de dados concisa para a análise argumentativa. As etapas da execução da pesquisa estão apresentadas na figura 3, a seguir.

Figura 3 – Diagrama com as etapas de execução da pesquisa.



Fonte: a autora (2024).

Primeiramente, foi definido o objeto de estudo (as ruas principais de cada cidade a serem analisadas) por meio de uma pesquisa **exploratória**⁴, assim como **observação participante**⁵. Por critérios de relevância econômica, histórica e geográfica, foi definido como recorte, para a seleção da rua principal, a circunscrição do bairro do Centro. Essa

⁴ Uma *pesquisa exploratória*, como o próprio nome já diz, tem como objetivo explorar possibilidades e cenários ainda não estudados ou descobertos, por meio de uma aproximação do pesquisador com o objeto.

⁵ A *observação participante* consiste em um método de pesquisa onde o pesquisador/observador se encontra em uma relação de interação proporcionada pelo ambiente analisado e os elementos/sujeitos que dele fazem parte.

definição se deu, principalmente, pelo entendimento de que a rua principal teria acompanhado o processo de formação e crescimento do município, como uma figura representativa de relações sociais, econômicas e culturais, inserida no núcleo pioneiro de cada cidade. O argumento corrobora e se inclina para a questão do imaginário popular urbano, onde a rua principal exerce um papel simbólico, como a representação do contexto citadino onde se insere. A partir disso, dentro do perímetro do bairro do Centro, foram selecionadas “possíveis ruas principais”. Para isso, utilizou-se a ferramenta *Google Street View*, onde foram observados elementos arquitetônicos do estilo moderno e art déco, símbolos do processo modernizante e do discurso progressista, que surgiram em áreas consideradas como “vitrines” nas cidades pequenas. Outro critério de observação foi a existência de comércios, visto que o comércio detém relações estreitas com as esferas social, política e cultural urbanas. Uma lista de possíveis ruas foi elaborada.

As frequentes idas à campo, as conversas informais com os moradores locais, as caminhadas, a apreensão das ambiências do lugar, observação atenta e anotações foram os procedimentos básicos para a definição das ruas principais a serem analisadas, resultando, também, na elaboração de *relatos subjetivos dos percursos experimentais*⁶, que se resumiu a uma espécie de diário de campo, seguindo a metodologia de Robert Smithson, em *“Um passeio pelos monumentos de Passaic, Nova Jersey”*, publicado originalmente em 1967, e republicado em 2022, com 2ª tradução. Smithson (2022) faz um relato em primeira pessoa de uma visita à Passaic, Nova Jersey, onde registra com anotações e fotografias, suas impressões sobre o lugar. Diálogos, suas percepções sobre o clima, contextos políticos da época, os monumentos do cotidiano que elenca, são alguns fatores observados em sua visita, marcada pela subjetividade do autor.

A análise e posterior interpretação do objeto de estudo se apoiou na metodologia criada por Vikas Mehta (2007a e 2007b) para mensurar o grau de vivacidade de três ruas norte americanas. O artigo publicado pelo autor, ainda sem tradução para o português, intitulado *“Lively Streets: Determining Environmental Characteristics to Support Social Behavior”* (Mehta, 2007b) utiliza métodos quantitativos para analisar três ruas comerciais, de três cidades estadunidenses, com população de 101.355 habitantes, 57.107 habitantes e 77.478 habitantes, localizadas a poucos quilômetros umas das outras, na

⁶ Tais relatos estão presentes no subcapítulo “2.2. A Rua como Possibilidade de Escrita”, da dissertação.

região metropolitana de Boston, Massachusetts. Segundo o autor, as ruas possuem características semelhantes, como demografia, sistema de transporte etc. Embora as ruas estudadas por Mehta (2007a e 2007b) não estejam dentre as ruas principais de suas respectivas cidades, estas desempenham um papel central no que se refere ao cenário dos bairros onde estão inseridas.

Os dados foram recolhidos em dias com temperaturas entre 55°F e 85°F desde o final de abril até ao início de outubro de 2005. Embora a cobertura de nuvens e as condições do vento tenham variado durante as observações, não foram feitas observações quando estava chovendo. As observações foram realizadas entre 7h00 e 23h00, distribuídas em dias úteis e finais de semana. Blocos e segmentos de blocos foram pesquisados aleatoriamente (Mehta, 2007a, p. 7; *tradução da autora*).

A partir das observações feitas nas ruas norte-americanas por Mehta (2007a e 2007b), o autor determinou um índice de mensuração, utilizando seis atributos como indicadores da capacidade de resposta à diversidade do ambiente das ruas. São eles: 1) a intensidade de uso; 2) a intensidade de uso social; 3) o tempo de permanência das pessoas; 4) a diversidade temporal de utilização; 5) a variedade de uso; 6) a diversidade de usuários. Estes atributos tiveram seu uso adaptado nesta dissertação para o âmbito das ruas principais de cidades pequenas.

Cada pessoa observada por Mehta em atividade estacionária no segmento de bloco foi responsável por uma pontuação de unidade. Da mesma maneira, cada pessoa observada em atividade social estacionária no segmento de bloco foi responsável por uma outra pontuação de unidade. A duração de permanência das pessoas foi registrada em cinco categorias, variando de acordo com intervalos de tempo, e uma pontuação correspondente foi atribuída, pois, assim, “um lugar pareceria animado se houvesse um grande número de pessoas por curtos períodos ou se houvessem menos pessoas mas, permanecendo por períodos mais longos” (Mehta, 2007b, p. 174).

É importante ressaltar que o pesquisador não atribuiu nenhuma pontuação nem contabilizou as pessoas que simplesmente passavam pelas ruas analisadas. Diferente do método aplicado por Mehta (2007b), onde “pessoas que passavam ou entravam em um local sem parar não foram registradas nas observações de passagem” (p. 173, *tradução da autora*), nesta dissertação, visto o contexto das ruas principais de cidades pequenas, foi necessário registrar todas as pessoas que circulavam pela rua principal em cada turno (manhã, tarde e noite), durante dias úteis da semana, por meio de registro em vídeo, com

10 minutos de duração cada.

Esta adaptação do método de Mehta (2007b) é válida para o contexto no qual as ruas principais analisadas se inserem, em cidades pequenas, onde o fluxo de pessoas, veículos, mercadorias, diz muito sobre sua centralidade urbana. O número de pessoas que utilizam o espaço público e a duração de permanência são igualmente importantes. Para Gehl (2015) e Bentley *et al.* (1999) a atividade social no geral, ou a vivacidade de um ambiente, é fruto do número de pessoas e da duração de sua permanência. Logo, o método de Mehta (2007a e 2007b) foi adaptado e padronizado para o contexto das ruas principais de cidades pequenas em ferramentas de análise mostradas a seguir.

FERRAMENTAS DE ANÁLISE

Com o intuito de aferir a centralidade e a vivacidade urbana das ruas principais, foram aplicadas uma série de ferramentas para fins de análise e interpretação das atividades sociais urbanas nesses espaços. As ferramentas de análise estão detalhadas conforme lista abaixo, em respectiva ordem de execução:

- 1º - Diversidade de Uso: Trinta pesquisas de usuário, no formato de pesquisa de opinião⁷, foram realizadas com os transeuntes, nas ruas principais de cada cidade. As 30 pesquisas foram feitas em um único dia, no período da tarde, em horários variáveis entre 13h30 e 16h30. Não houve critério de escolha para os entrevistados, as pessoas foram abordadas aleatoriamente conforme circulavam pela rua. Assim, foi percorrido todo o comprimento da rua principal, coletando os questionários em movimentos de idas e vindas, nas calçadas dos dois lados da rua principal, sem intervalo para descanso. As perguntas (figura 4) relacionavam-se ao uso da rua principal, sua frequência de utilização e tempo de permanência. Também foi questionada a idade das pessoas entrevistadas e seus respectivos bairros ou cidades de origem. O campo “nome” foi solicitado apenas para aferir o gênero dos entrevistados, restringindo-se apenas ao primeiro nome. Ademais, não foram coletados dados pessoais que identificassem os entrevistados. A pesquisa de

⁷ A pesquisa de opinião refere-se à “investigação sistemática, controlada, empírica e crítica de dados com o objetivo de descobrir e/ou descrever fatos e/ou de verificar a existência de relações presumidas entre fatos (ou variáveis)” (Guimarães, s.d., p. 4), disponível em: <https://docs.ufpr.br/~prbg/public_html/ce003/ESTAT%C3%8DSTICA%20E%20PESQUISA%20DE%20OPINI%C3%83O%201a%20parte.pdf> Acesso em fev. 2025.

usuário serviu como uma pequena amostra do uso cotidiano nas ruas principais. Os questionários aplicados deram origem à elaboração de gráficos, sistematizando os dados extraídos, que muito dizem sobre o tempo de permanência, a frequência, gênero, faixa etária e uso, do espaço vivido nas ruas principais.

Figura 4 - Exemplo de questionário aplicado aos entrevistados, nas ruas principais de cada cidade pequena analisada. O questionário apresentou o mesmo modelo para todas as ruas principais, alterando apenas o nome da rua e da cidade.

Rua Coronel José Reginaldo - Ipameri/GO

pesquisa de usuário

UFG

Nome: _____

Idade: _____ Bairro: _____

Quantas vezes você costuma frequentar a Rua Coronel José Reginaldo?

mais de 1x por semana 1x por semana 1x por mês raramente

Para quê você costuma ir até a Rua Coronel José Reginaldo?

Instituições (órgãos públicos, Banco do Brasil etc.) Serviços (escritórios, consultórios etc) Comércio (lojas, supermercados, drogarias etc)

Alimentação (lanchonetes, sorveterias, restaurantes etc.) Outros: _____

Quanto tempo você costuma permanecer na Rua Coronel José Reginaldo?

menos de 15 minutos 15 minutos 30 minutos 1 hora mais de 1 hora

Na sua opinião, o que falta na Rua Coronel José Reginaldo? (sugestões, críticas etc)

Obrigada por contribuir com esta pesquisa!

Fonte: a autora (2024).

→ 2º - Itinerários Urbanos: método criado pela autora para esta pesquisa, onde foi produzido um mapa para cada cidade, destacando os fluxos que se dirigem à rua principal (origem e destino). Esta coleta foi obtida a partir das 30 pesquisas de usuário realizadas, pelo uso do campo “bairro” preenchido pelos entrevistados. Isto posto, foi possível determinar a origem dos usuários das ruas principais, ainda

que em pequena amostra, partindo do pressuposto de que quanto maior a variedade de pessoas vindas de diferentes bairros, se deslocando para a rua principal, proporcionalmente maior será a centralidade desta rua no espaço urbano. Desse modo, foram realizados mapeamentos dos fluxos que se dirigiam à rua principal de cada cidade e, assim, foi possível obter uma amostragem do panorama geral de quem frequenta esses espaços, tendo como ponto de partida seus bairros de origem.

→ 3º - Copresença: responsável por analisar a condição de várias pessoas simultâneas no mesmo espaço, incluindo sua transitabilidade (pessoas em movimento) e permanência na rua principal. Tal condição pode resultar em interações sociais e/ou comportamentos coletivos. Para aferir a copresença, foram feitos registros em vídeos, com 10 minutos de duração cada, capturados nos três turnos (manhã, tarde e noite) durante dias úteis da semana, totalizando 30 minutos de filmagens para cada rua principal. Os registros em vídeo foram essenciais para contabilizar o número de pessoas e veículos que transitavam pela rua durante os três períodos do dia. A partir das filmagens, e utilizando adaptações do método de Vikas Mehta (2007b), foi determinado um **Indicador de Vivacidade Urbana** (tabela 1) para mensurar o número de pessoas que circulavam pela rua e seu tempo de permanência, gerando uma pontuação final para cada rua principal, separada por cada turno analisado.

Tabela 1 - Indicador de Vivacidade Urbana das Ruas Principais

Número de pessoas	3 <i>pontos</i> por pessoa em posição estacionária ou em deslocamento
Número de pessoas em grupos	2 pessoas agrupadas: 8 <i>pontos</i> 3 pessoas agrupadas: 11 <i>pontos</i> 4 pessoas agrupadas: 14 <i>pontos</i> 5 pessoas agrupadas ou mais: 17 <i>pontos</i>
Duração de permanência das pessoas (em posição estacionária ou que entrarem e saírem de um estabelecimento)	15 segundos a 30 segundos: 6 <i>pontos</i> 30 segundos a 1 minuto: 8 <i>pontos</i> 1 minuto a 3 minutos: 11 <i>pontos</i> 3 minutos a 5 minutos: 14 <i>pontos</i> 5 minutos a 10 minutos: 17 <i>pontos</i>

Fonte: adaptado de Mehta (2007b) pela autora (2024).

O termo “vivacidade” urbana foi adotado, nesta pesquisa, no lugar do conceito amplamente disseminado e defendido de “vitalidade” urbana, pelo entendimento de que

o primeiro termo manifesta a caracterização do que é vivaz, efêmero, do que tem fulgor e energia. Enquanto o segundo termo, vitalidade, dá qualidade ao que é vital, associa-se às funções vitais de um dado organismo. Todavia, ao adotar o termo vitalidade urbana, infere-se que estejamos em busca de encontrar vida em um dado espaço, ou no desejo de qualificar tal “vida”. Isto posto, o termo “vivacidade” me parece estar mais associado às ações resultantes das relações sociais no espaço urbano e suas consequências, a algo que se configura pela ação e o instante, passível de ser mensurado.

Para mensurar o tráfego advindo de veículos na rua principal estabeleceu-se um **Indicador de Tráfego Urbano**, como apresentado pela tabela 2. Este indicador foi criado à parte do método de Mehta (2007b), como uma maneira de demonstrar como se apresenta o fluxo de veículos, separados em automotores e em bicicletas. No contexto das cidades pequenas, onde a rua principal se apresenta mais próxima de uma escala humana, o tráfego urbano muitas vezes relaciona-se à intensidade de uso de uma determinada via. Assim como na tabela 1, uma pontuação foi atribuída para cada uma das categorias.

Tabela 2 - Indicador de Tráfego Urbano nas Ruas Principais

Número de veículos automotores (carros, motocicletas, caminhões etc.)	1 ponto por veículo
Número de bicicletas	2 pontos por bicicleta

Fonte: a autora (2024).

Ao relacionar a tabela 1 à tabela 2 (embora os dados de cada rua principal, em cada turno, sejam apresentados de maneira independente) será possível fazer a somatória de ambas as pontuações, visto que a tabela 1 atribui maior pontuação às relações sociais entre pessoas no âmbito da rua principal do que a tabela 2, que se refere apenas à circulação do tráfego urbano. Ao efetuar a somatória da pontuação obtida em ambos os indicadores, aplica-se um parâmetro de avaliação do desempenho destes indicadores nas ruas principais, como descrito na tabela 3. Este parâmetro foi desenvolvido pela autora para fins de qualificação dos dados obtidos.

Tabela 3 - Parâmetro de avaliação da copresença aferida pelos Indicadores de Vivacidade Urbana e Tráfego Urbano, em sua totalidade.

Entre 400 e 500 pontos	Copresença muito alta
Entre 300 e 400 pontos	Copresença alta
Entre 200 e 300 pontos	Copresença suficiente

Entre 100 e 200 pontos	Copresença insuficiente
Abaixo de 100 pontos	Copresença muito insuficiente

Fonte: a autora (2024).

→ 4º - Ambiente Construído: aqui, aplica-se o **Indicador de Qualidade do Ambiente Construído** (tabela 4) para mensurar as características do espaço das ruas principais e seus usos em microescala. Assim como o indicador de vivacidade urbana (tabela 1), este indicador possui pontuações. As características apontadas na tabela 4 influenciam no tempo de permanência e uso das ruas principais pelas pessoas.

Tabela 4 - Indicador de Ambiente Físico das Ruas Principais.

Variedade de usos e serviços	<i>1 ponto</i> por tipo de atividade/uso
Pontos de permanência	<i>1 ponto</i> por local propício à permanência
Número de sombras e abrigos do sol	<i>1 ponto</i> por unidade de sombreamento (árvores, beirais, marquises etc.)
Número de impedimentos à caminhabilidade nas calçadas (rampas, degraus, desníveis, obstáculos, barreiras etc.)	<i>1 ponto negativo</i> por impedimento

Fonte: adaptado de Mehta (2007b) pela autora (2024).

As aplicações das ferramentas de análise apresentadas visam três aspectos gerais de abordagem — relações sociais, fluxos e espaço físico — que se apresentaram essenciais na compreensão das dinâmicas urbanas e do espaço vivido nas ruas principais, à medida em que o espaço urbano é vivido, praticado e ressignificado.

Esta dissertação divide-se em quatro capítulos, além da introdução e conclusão, onde estão apresentados os diferentes estágios da abordagem metodológica, partindo de uma escala do macro para o micro, evidenciando o espaço vivido das ruas principais, sua centralidade como elemento determinante no espaço urbano e sua influência no imaginário e cotidiano da população das cidades pequenas, as quais produzem relações em uma rede de cidades, denominada nesta pesquisa como “cidade-região”.

O **Capítulo 1 – Relações entre cidades pequenas** demonstra a razão da escolha das cidades analisadas, por meio do mapeamento de polos centrais no estado de Goiás, delimitados em função de reinterpretação da Teoria dos Polos de Crescimento, formulada por François Perroux na década de 1950 para analisar o crescimento urbano de cidades

pequenas. A teoria aponta que a formação de centralidades no território ocorre de modo heterogêneo, em pontos específicos cujo crescimento seja influenciado por ações de redes socioeconômicas globais em arenas locais. As cidades que atuam como polos de crescimento funcionam como uma espécie de campo de forças, atraindo e estimulando o desenvolvimento de regiões próximas, delimitadas em função de sua população demográfica e serviços oferecidos. Ainda neste capítulo, mais adiante, contextualiza-se a cidade de Caldas Novas como uma espécie de cidade-região e polo centralizador em meio à rede de influências entre cidades pequenas. O capítulo segue com informações acerca da formação histórica do estado de Goiás e das quatro cidades pequenas, abordando questões como: relações territoriais, históricas, econômicas e sociais. Além disso, ao final, abrange o conceito de cidades pequenas e a justificativa para o estudo dessa temática, além de apontar dados estatísticos de cidades pequenas, segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), e apresentar alguns trabalhos de teses e dissertações realizados nos últimos anos.

O Capítulo 2 - Ruas principais segue uma linha de pensamento que relaciona o lugar do comércio com as relações sociais, baseando-se em pensamentos de autores como Vargas (2018), e Cordeiro e Vidal (2008). Mais adiante, é apresentado o modo como se dá a delimitação das ruas principais, utilizando a pesquisa exploratória e, ainda, ao final do capítulo, são realizados relatos subjetivos sobre a apreensão pessoal do espaço das ruas principais e seu processo de descoberta e definição em meio à malha urbana, seguindo a metodologia da abordagem de Smithson (2022), com o papel de revelar sensações e realizar uma primeira aproximação do leitor com as ruas principais. Os relatos subjetivos apresentados, também neste capítulo, alinhavam histórias em meio às vivências do espaço urbano e destacam a posição do comércio como produtor e gerador de relações sociais.

O Capítulo 3 - A rua como espaço vivido consiste no capítulo mais extenso da dissertação. Aqui são apresentadas ferramentas de análise para cada rua principal, tais como: diversidade de uso; itinerários urbanos; copresença; ambiente construído; utilizadas para aferir a centralidade e vivacidade no espaço urbano, separadas por cidades em subcapítulos, para efeito de sistematização, seguidas de suas respectivas sínteses e discussão geral.

No **Capítulo 4 – Discussão dos Resultados**, é apresentado um panorama geral sobre as análises obtidas por meio da coleta de dados, sendo possível, por meio dos resultados extraídos, obter um panorama geral a respeito das ruas principais, suas vocações, centralidades, fluxos, diversidade de usos etc., que são resultado de processos históricos, políticos, econômicos e relacionais.

CAPÍTULO 1

RELAÇÕES ENTRE CIDADES PEQUENAS

No intuito de formular um quadro conceitual para entender a rede de influências entre cidades pequenas, este capítulo descreve os resultados de uma pesquisa teórica, na qual os conceitos de “cidade-região”, “cidade pequena”, “desenvolvimento desigual”, “centralidade” e “polarização” são objeto de revisão e reinterpretação, apoiada na interpretação crítica dos textos fundamentais e confronto com leituras críticas contemporâneas, o que pode contribuir para o debate acerca do local e do regional na prática do planejamento urbano. Os métodos usados para empreender esta reinterpretação foram: a) revisão bibliográfica, onde foram revisados textos-chave de fundamentação teórica e análises críticas mais recentes; b) pesquisa documental de dados estatísticos, mapas, imagens de satélite e relatórios econômicos sobre as cidades-região do estado de Goiás; c) análise dos efeitos dos processos políticos e econômicos de formação regional e da influência hierárquica das cidades-região sobre as cidades pequenas, especialmente nos processos de expansão urbana e na formação de redes de desenvolvimento local e regional.

No que tange ao planejamento urbano, é possível observar que a configuração das cidades não está apenas relacionada à “relação entre a capital e o restante do território, mas nos detalhes internos desses centros urbanos que se interligam e que não deveriam pautar-se somente em figuras simétricas, uma vez que são funcionalmente dependentes de algumas assimetrias” (Freitas; Fiche, 2014, p. 95), ou seja, o território sucumbe a uma organização em que justifica uma análise do macro para o microcosmo, visto que existem relações entre pequenas e médias cidades que vão para além das relações com as metrópoles.

Simmel (1973) considerava que o horizonte da cidade moderna se expandia em proporção ao modo pelo qual as capacidades de produção de riquezas se desenvolviam. Ademais, Foucault (2013) analisa o modo como os espaços refletem uma disposição hierarquizada de alocações de coisas, lugares e ideias no território, em referência ao trabalho de Gaston Bachelard, que considera que não vivemos em um espaço vazio e homogêneo no qual os indivíduos e as coisas são alocados, mas sim em um emaranhado de qualidades, sentidos e relações.

Na abordagem do espaço como terreno de práticas políticas, Michel Foucault (2008) analisa o poder a partir das estratégias de compreensão e organização do espaço no decorrer da história ocidental, trazendo o território como um elemento geográfico, mas também, jurídico-político. Logo, “a criação e organização do espaço não é um processo meramente passivo, já que se relaciona diretamente com forças econômicas, mas sim um objeto de relações de poder” (Freitas; Fiche, 2014, p. 102). Desse modo, o posicionamento e as relações de vizinhança dizem mais sobre o território do que o tamanho demográfico ou territorial da cidade em si. Ou seja, aquele núcleo urbano passa a ser visto por sua proximidade com outras cidades vizinhas ou elementos geográficos, naturais ou não: estradas, córregos, serras etc.

1.1. CONFIGURAÇÕES URBANAS E REDES DE INFLUÊNCIAS ENTRE CIDADES PEQUENAS⁸

As cidades, em sua escala geográfica regional, operam dentro de um sistema reticular e territorial de influências políticas e econômicas, constituído por conjuntos de cidades pequenas associadas a cidades médias (mediadoras) ou às metrópoles regionais que, segundo Perroux (1961), funcionam como centros polarizadores, são unidades geográficas que exercem influência no desenvolvimento local em uma determinada região, com efeitos na sua configuração urbana.

O conceito de cidade-região passa a ser estruturado a partir do processo de urbanização, tendo elementos integrados por meio do aumento do fluxo de pessoas, mercadorias e informação, de maneira centrípeta no território, onde uma cidade (geralmente de tamanho maior) exerce influência hierárquica significativa sobre as cidades pequenas de sua área de abrangência, definindo uma região estratégica, atraindo fluxos populacionais e econômicos e concentrando atividades de gestão e serviços especializados, como descreve Santos (2005).

Alguns autores fornecem uma visão mais ampla sobre o conceito de cidade-região,

⁸ A seção 1.1. (Configurações Urbanas e Redes de Influências entre Cidades Pequenas) teve partes publicadas, concomitantemente à elaboração da dissertação, em formato de artigo completo, na Revista Nacional de Gerenciamento de Cidades, de volume 12, número 86, com o título “Cidades Pequenas e a Teoria dos Polos de Crescimento: uma nova perspectiva”, em dezembro de 2024, com autoria de Vitória Alves dos Santos e coautoria de Wagner de Souza Rezende.

abordando temas como a hierarquia de cidades, a urbanização extensiva, a dimensão política e econômica, e a coexistência de diferentes estruturas urbanas e regionais. Matte Júnior e Alves (2017), Bezerra (2017) e Arrais (2008) são referências fundamentais para a discussão do conceito de cidade-região, que surgiu em resposta ao processo de reestruturação enfrentado tanto pela cidade quanto pela região devido à globalização, à formação de uma nova economia e aos impactos do avanço na tecnologia da informação e nas comunicações, visto que o conceito de cidade-região é essencialmente político e está ligado à necessidade de respostas do poder público além da escala municipal (Santos; Rezende, 2023). O papel do Estado na política regional foi apresentado com base nos trabalhos de Magalhães (2008), Scott *et al.* (2001) e Lipietz (1988).

Segundo Harvey (2005), o processo de acumulação flexível influenciou de modo disruptivo na fragilização das fronteiras territoriais, permitindo que a desconcentração da atividade produtiva se expandisse e alcançasse as áreas periféricas das regiões metropolitanas, atingindo inclusive as pequenas cidades. Na mesma linha de raciocínio, Benko (1996) observa que a vantagem comparativa é artificial, surgindo do próprio processo de troca e manifestando-se ao longo do desenvolvimento regional, à medida em que as aglomerações industriais e as condições de suas economias externas se transformam gradualmente. Como a vantagem competitiva resultaria de um processo (artificialmente) controlado, caberia ao Estado intervir para evitar distorções graves no território causadas pela livre atuação do mercado, uma vez que sua função política fundamental não é garantir a uniformidade, mas entender que o desenvolvimento desigual do território leva a desigualdades cumulativas de lucro e acumulação, com consequências sociais clássicas, conforme argumenta Lipietz (1988).

Milton Santos (2011, p. 79) afirma que “a criação, o progresso ou a decadência das regiões dos países subdesenvolvidos se explica antes de tudo pelo fato de que há muitos séculos elas têm respondido a demandas específicas dos polos do sistema”. Associa-se a esse fato a questão de os países considerados “subdesenvolvidos” terem sido colônia de outros países durante muito tempo, direcionando suas economias aos países colonizadores. O autor defende que a escolha estratégica dos locais mais bem-posicionados geograficamente para o surgimento de novas cidades advém de um fenômeno cumulativo e seletivo.

Segundo Bezerra (2017), é possível identificar, desde a década de 1990, no contexto brasileiro, alterações nas redes de políticas públicas, promovendo a dissolução dos grandes investimentos produtivos pelo território nacional, o que resulta no aumento da população urbana não mais nas regiões mais desenvolvidas, e sim nas cidades médias e pequenas. É nesse contexto de urbanização extensiva que Santos (2008) identifica a mudança de paradigma, onde nos confrontamos com urbanização do território no lugar da urbanização da sociedade. Em relação a essas novas tendências da urbanização brasileira, os estudos urbanos e regionais, sob a perspectiva da dinâmica metropolitana, continuam a focar nas áreas onde essas mudanças são mais intensas, especialmente nas grandes cidades, o que reflete claramente as transformações resultantes da globalização econômica, como defende Harvey (2005). A conexão entre os termos “cidade-região” e “cidades pequenas” é claramente estabelecida aqui, pois o conceito de cidade-região se consolida a partir de uma rede de cidades pequenas, que contribuem para o crescimento da região como um todo.

Arrais (2008) explora a relação entre a rede urbana e a cidade-região, destacando a dimensão política (e econômica), bem como discute os efeitos do sistema de produção pós-fordista e a influência da tecnologia na formação dos centros regionais e especializados. O autor aponta, ainda, a necessidade de reconhecer e estimular respostas para além da escala municipal, criticando a abstração e a falta de referências políticas e coesão entre atores regionais em muitos estudos sobre “cidades-regiões-globais”.

A influência hierárquica da cidade-região sobre cidades pequenas é um tema complexo que envolve a interação entre a estrutura urbana, a economia e a política. Sua influência sobre as cidades circunvizinhas pode ser observada por meio de conjuntos de atributos heterogêneos: hierarquia urbana, centralidade, estrutura econômica, política e gestão, e desenvolvimento local. Cidades pequenas podem transformar-se em polos de crescimento como resultado de processos políticos complexos, que não podem ser analisados isoladamente, já que a posição destas com relação à outras cidades de “menor importância”, inseridas na região polarizada, dizem muito sobre sua vocação e as relações econômicas, políticas, culturais que essa rede de cidades mantém entre si.

Levando em consideração a atuação dos polos de crescimento na formação e transformação do território urbano e geográfico entre cidades, procurou-se fazer o

exercício de elencar os polos de crescimento inseridos em Goiás, na atualidade. A grande composição de cidades pequenas e seus efeitos nos processos de territorialização, tais como descritos por Haesbaert (2002), demonstram em que medida as estratégias de polarização permitem pensar o desenvolvimento urbano. Os critérios utilizados para selecionar os polos de crescimento não foram os mesmos argumentados por Perroux (1981), que defendia a existência de uma “indústria-chave” para polarizar uma determinada região, mas, sim, os agentes principais definidos para esta pesquisa, seguindo uma (re)interpretação da teoria da polarização por meio dos estudos urbanos, a saber: agentes de serviços; ou agentes culturais, de turismo e lazer.

A Teoria dos Polos de Crescimento (TPC), elaborada pelo economista francês François Perroux, evidencia que o crescimento ocorre em pontos específicos no território, não simultâneos, que se desenvolvem por meio da ação de um agente principal, o qual gera influências diretas sobre o espaço ao seu redor. Esta configuração funciona como um campo de forças que atrai regiões circunvizinhas, contribuindo ainda mais para o crescimento do polo. O agente principal, assim denominado pelo autor, embora citado em sua obra como uma “indústria-chave”, pode vir a ter inúmeras personificações. Desenvolvida originalmente em 1955, a Teoria dos Polos de Crescimento (TPC), estava inserida historicamente em um processo de busca pela modernização, com o favorecimento da indústria como símbolo do progresso. Apesar de Perroux (1981) considerar a indústria como único agente principal polarizador do território, atualmente, é possível perceber que a polarização não se constitui somente pela ação industrial, já que as pessoas se deslocam por diversos outros motivos para cidades vizinhas, em movimento pendular, ou apenas casualmente.

A influência hierárquica da cidade-região, ainda que limitada, sobre outras cidades pequenas, pode ser explicada à luz da Teoria dos Polos de Crescimento (TPC) (Rippel, 2009). Segundo essa teoria, os polos de crescimento são centros urbanos que exercem influência sobre áreas circundantes, atraindo recursos e população, promovendo o desenvolvimento econômico e social dessas regiões. Nesse contexto, a cidade-região atua como um polo de crescimento dominante, concentrando atividades econômicas, serviços especializados e infraestrutura, o que atrai fluxos de pessoas e recursos das cidades menores próximas. Portanto, à luz da TPC, a influência hierárquica da cidade-região sobre as cidades pequenas pode ser explicada pela centralidade econômica, social

e política do polo de crescimento, que atrai recursos, população e atividades econômicas das áreas circundantes, estabelecendo uma relação de dependência entre os centros urbanos localizados dentro do seu raio de influência.

Richardson (1975), por sua vez, questiona se o polo de crescimento é, de fato, uma entidade concreta observável pelas estruturas regionais de uma economia ou, ao contrário, refere-se a uma formação socioespacial, uma centralidade, na qual o crescimento seria o resultado de um processo político, por meio de incentivos ao desenvolvimento econômico. Do mesmo modo, Lasuén (1976), afirma que a Teoria dos Polos de Crescimento (TPC) descreve o funcionamento de uma dinâmica socioespacial constatável, mas não explica as condições prévias necessárias para o surgimento dos centros polarizados nem seus efeitos sobre a cidade-região e os territórios interdependentes.

Ambas as críticas revelam sua inconsistência operativa para explicar o desenvolvimento econômico regional, já que se concentra mais nos resultados observáveis do que nas causas e processos de formação dos polos de crescimento. Assim, a TPC é considerada limitada e dá margem para o entendimento de que ambos os casos elencados por Richardson (1975) poderiam se constituir na polarização política e econômica, desde que funcionem como um sistema de fluxos locais e regionais no contexto da influência hierárquica da cidade-região sobre cidades pequenas.

A Teoria dos Polos de Crescimento (TPC) foi muito utilizada no Brasil, entre o período de 1964 e 1998, e funcionou como instrumento de desenvolvimento e planejamento regional, relacionando diretamente à percepção da classe política brasileira de que, por meio da implantação de polos, seria possível corrigir as “distorções” existentes no processo político de alocação de recursos, sem a necessidade de reformular o modelo tradicional de desenvolvimento. De acordo com Silva, Rippel e Lima (2000), ao considerarmos o paradigma dos polos de crescimento, constatamos que o processo de crescimento econômico no território é desequilibrado por natureza, diferente do equilíbrio defendido pelos economistas clássicos e neoclássicos, cujo modelo tradicional de crescimento regional serviria, na melhor das hipóteses, aos países no norte global, como afirmam Jesus e Spinola (2015). O pensamento econômico neoclássico defende o crescimento contínuo da renda *per capita*, caracterizado por um processo a-histórico,

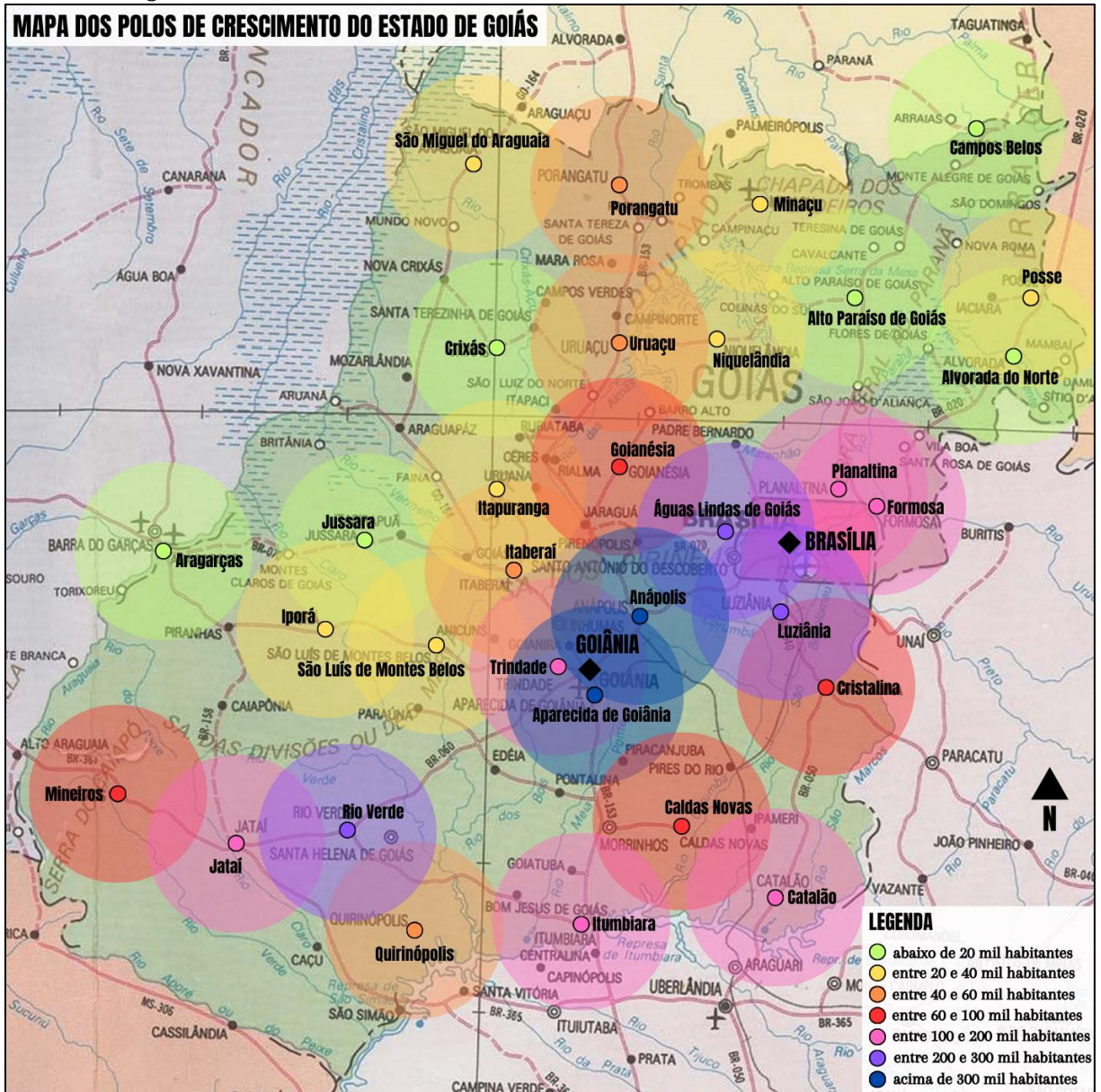
unilinear e automático. Em seu livro *L'Économie du XXeme siècle* (1961), Perroux dialoga de maneira contrária a este pensamento que, segundo ele seria formado por uma “adaptação sem estratégia, do contato sem combate, do equilíbrio sem arbitragens conscientes, do universo de sujeitos imóveis e iguais, o oposto do universo turbulento das sociedades habitadas pelo espírito de competição e dotadas de instituições livres” (Perroux, 1961, p. 140).

A partir de (re)interpretações da obra de Perroux (1981) ao estudo das cidades pequenas, é possível dividir os “agentes principais de polarização” em duas categorias: 1) aquela relacionada aos agentes políticos especializados, tais como as universidades, hospitais, *shopping centers* e restaurantes de culinária internacional, ou quaisquer serviços especializados que não sejam encontrados com facilidade nas pequenas cidades; 2) agentes econômicos que relacionam-se com as práticas culturais, de turismo e lazer, tais como as festas tradicionais populares (Procissão do Fogaréu, em Goiás/GO; Festa da Congada, em Catalão/GO; e Cavalhadas, em Pirenópolis/GO), as cidades turísticas (Pirenópolis/GO, Goiás/GO, Caldas Novas/GO), as áreas de ecoturismo, como a Chapada dos Veadeiros e o Parque Nacional das Emas, e o turismo de pesca em Aruanã/GO. Estes são apenas alguns exemplos de agentes principais que produzem ações de modificação notória no território, polarizando o fluxo de pessoas nesses espaços.

Considerando as informações disponibilizadas pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), foram selecionadas 32 cidades que exercem funções de centralização (política, socioeconômica, cultural, entre outras), sobre outras cidades localizadas em seu entorno imediato, caracterizando a formação de polos de crescimento em Goiás (ver Figura 5). Estas cidades assumem o papel de centralidades e exercem influência considerável em um raio de até 80 quilômetros, como indicado no mapa. A capital de Goiás, Goiânia, não foi destacada como polo centralizador, pois sua influência é exercida, em maior ou menor grau, em todo o território goiano. Em acordo com Silva (2013), considero que o conceito de cidade média aqui estabelecido não é o mesmo normatizado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), que se baseia na população demográfica para defini-lo, mas, sim, o de uma cidade âncora que fornece serviços e contribui geograficamente para alimentar sua rede de cidades pequenas circundantes. Para Jesus e Spinola (2015), o conceito de polo de crescimento é relativo e sempre definido em relação a uma região específica de referência. Logo, foram

categorizadas como polos não apenas cidades grandes e médias, como também cidades pequenas que, por questões políticas, econômicas ou culturais, exercem polarização com efeito de influência hierárquica sobre as cidades circunvizinhas.

Figura 5 - Polos de crescimento do estado de Goiás, considerando o contexto atual.



Fonte: Mapa base extraído do IBGE (1995), modificado pela autora (2024).

O polo de Anápolis, por exemplo, se destaca por sua vocação logística, fruto de sua localização geográfica (entre Brasília e Goiânia) e pela presença de um porto-seco. Os polos de Rio Verde e Jataí se destacam por sua economia, voltada para o agronegócio e o escoamento da produção agrícola. Já o polo de Catalão possui como agente centralizador a mineração e a indústria automotiva. O polo de Luziânia também se beneficia da localização geográfica, visto que a região polarizada funciona como mão de obra para

Brasília, favorecendo o movimento pendular e servindo de cidade-dormitório. Já o caso do polo de Caldas Novas tem, como agente centralizador no território, o turismo e seus desdobramentos, tais como a grande expansão imobiliária e o crescimento urbano acelerado.

Tabela 5 - Distribuição das cidades caracterizadas como polo no estado de Goiás.

Cidade / População	Região
Alto Paraíso de Goiás (10.306); Alvorada do Norte (8.446); Campos Belos (18.108); Crixás (17.065); Minaçu (27.075); Niquelândia (34.964); Porangatu (44.317); Posse (34.914); São Miguel do Araguaia (21.900); Uruaçu (42.546)	Norte
Anápolis (398.869); Aparecida de Goiânia (527.796); Goianésia (73.707); Itaberaí (44.734); Trindade (142.431)	Centro
Águas Lindas de Goiás (225.693); Cristalina (62.337); Formosa (115.901); Luziânia (209.129); Planaltina (105.031)	Leste
Aragarças (18.390); Iporá (35.684); Itapuranga (26.113); Jussara (19.620); São Luís de Montes Belos (33.852)	Oeste
Caldas Novas (98.622); Catalão (114.427); Itumbiara (107.970)	Sul
Quirinópolis (48.447); Rio Verde (225.696); Mineiros (70.081); Jataí (105.729)	Sudoeste

Fonte: Elaborado pela autora, com informações do IBGE (2022).

Embora, na figura 5, o raio de influência destacado seja considerado em tamanho equivalente para todos os polos, entende-se que conforme a cidade-polo agrega serviços de qualidade em quantidade superior, demandando profissionais mais bem qualificados, poderá atender uma maior população. Neste caso, considerando as mesmas condições geográficas, há uma tendência de uma cidade de 40 mil habitantes atender uma área maior que uma cidade abaixo de 20 mil habitantes, por exemplo. Os polos de crescimento em Goiás podem ser definidos pelas ações centralizadoras das cidades elencadas na Tabela 5, separadas pelas regiões onde se inserem.

Por meio da distribuição das cidades em populações e regiões a elas inerentes, é

possível perceber algumas especificidades das localizações geográficas onde estão inseridas, como é o caso das cidades localizadas ao norte e à oeste de Goiás, onde observamos um esvaziamento populacional se comparado com o restante dos polos distribuídos no contexto estadual. Outra questão que se torna importante colocar é a quantidade de polos caracterizados como “cidades pequenas”, segundo o IBGE. Das 32 cidades consideradas polos regionais, 21 são cidades pequenas, o que confere o caráter de uma rede de cidades pequenas que auxiliam outras menores ou similares, visto os seus privilégios geográficos, em função de localização em meio à malha rodoviária, distribuição de serviços, renda, lazer e turismo.

A definição de cidade pequena depende dos objetivos de especialistas e de políticas públicas específicas. De acordo com Motta e Mata (2009), o tamanho demográfico tem sido o critério mais aplicado para identificar as cidades pequenas, que podem ser consideradas aquelas com tamanho populacional de até 100 mil habitantes. Ainda, Santos (1979) considera que a capacidade demográfica não deveria ser a dimensão analítica determinante, pois ao considerar uma população mínima, como orienta a Organização das Nações Unidas (ONU), para caracterizar os diferentes tipos de cidades, incorre-se no erro de uma generalização perigosa e infrutífera para pensar alternativas ao desenvolvimento desigual. Endlich (2006) complementa tal argumento, afirmando que a caracterização e categorização de diferentes cidades é uma tarefa comparativa de atributos relacionais (políticos, econômicos, geográficos e sociais). Assim, é preciso também considerar os elementos e variáveis de cada cidade, pois as dimensões e atributos que podem ser adequados para caracterizar uma pequena cidade em determinada região do país são insuficientes ou inadequados no contexto sociocultural de outra região.

Nota-se, a partir do exposto, que há um movimento dialético entre forças de concentração e dispersão no território. Esta ideia, defendida por Santos (1979), que identifica e caracteriza as cidades pequenas como “cidades locais”, contribui para entender como estas cidades são beneficiadas pela dispersão das alocações de recursos naturais e produção industrial, com influência direta da difusão generalizada de consumo e informação. Para o autor, o termo “cidades locais” pode ser um conceito mais operacional do que a noção de cidades pequenas, pois acredita que a cidade não deve ser pautada em seu tamanho populacional, o que provocaria uma confusão teórica. Em suas palavras, a cidade local é a “dimensão mínima a partir da qual as aglomerações deixam de

servir às necessidades da atividade primária para servir às necessidades inadiáveis da população” (Santos, 1979, p.71).

O mapeamento dos polos de crescimento no contexto regional de Goiás evidencia um quadro político e territorial heterogêneo, não passível de critérios únicos para estabelecê-los. Logo, a contribuição deste mapeamento para os estudos urbanos faz-se à medida em que são elencados novos agentes de influência política no território, considerando as singularidades dos contextos sociais, geográficos e econômicos. Destacar as cidades-polo que emergem de uma rede de influências regionais ultrapassa as trocas comerciais e os fluxos de pessoas entre as cidades, sejam elas pequenas, médias ou grandes. Assim, concordo com Arrais (2008) na argumentação que conjuntos de redes interurbanas se estruturam fora das regiões metropolitanas, constituindo complexos territoriais com variáveis de proximidade e segregação específicas.

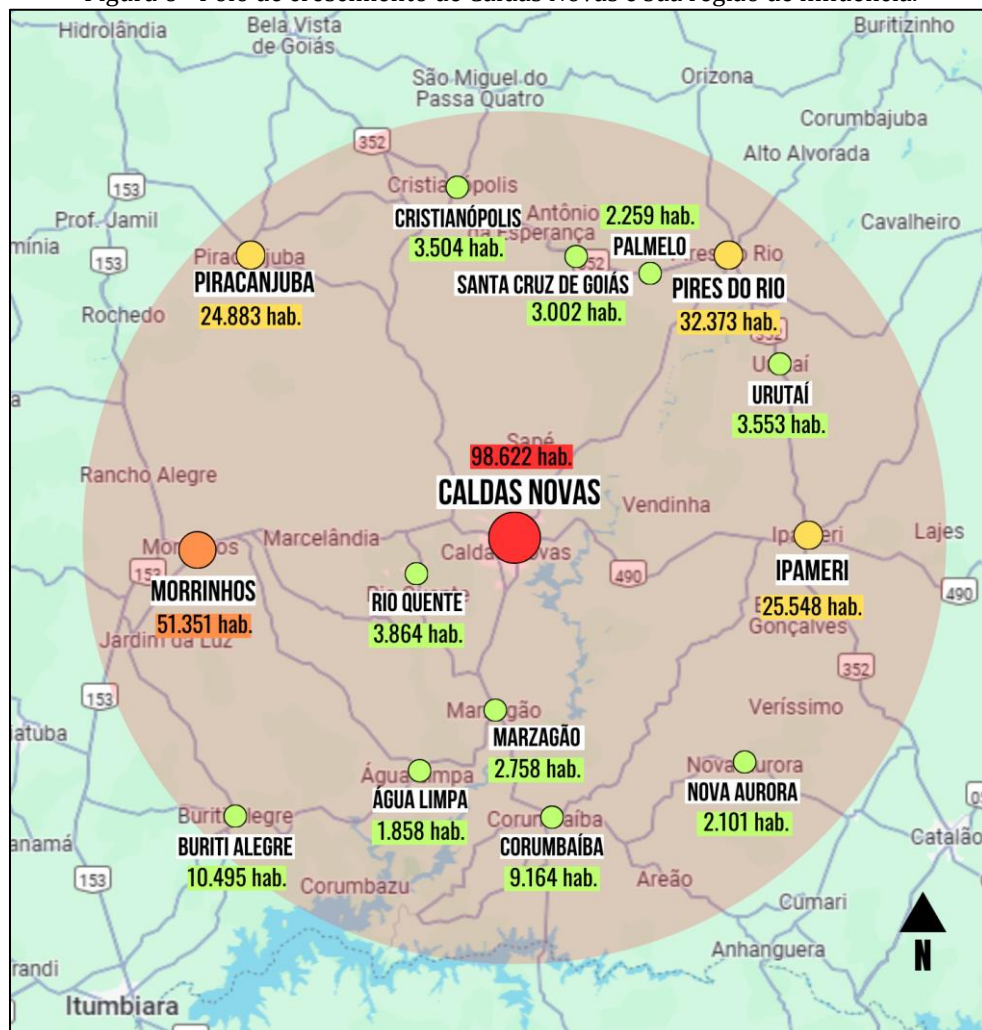
A Teoria dos Polos de Crescimento serve como uma estratégia analítica das condições urbanas resultantes das influências das redes interurbanas de cidades pequenas, especialmente nos processos de expansão urbana, formação de centralidades e segregação socioespacial. Como afirmam Silva, Rippel e Lima (2000), apesar das críticas a esta teoria, algumas políticas de desenvolvimento regional, especialmente nas regiões Nordeste, Sudeste e Sul do Brasil, se constituíram sobre seus fundamentos conceituais, promovendo um modelo de desenvolvimento polarizado a partir da década de 1960.

Assim, torna-se importante ressaltar que o atual processo de urbanização possui diversas unidades polarizadas em seu território, com interpolações entre cidades de diferentes tamanhos. Todavia, existe a necessidade de uma compreensão das conexões político-administrativas entre as cidades-polo, quando é preciso considerar as relações, nem sempre democráticas, entre as práticas sociais e os territórios, atentando, especialmente, para o processo de urbanização. Partindo desse pressuposto, podem-se compreender as diferenças e os descompassos, entre o processo de constituição de um dado território e a relativa importância política das cidades.

1.2. CALDAS NOVAS COMO POLO TURÍSTICO REGIONAL

Realizado o exercício de destacar os principais polos de crescimento de Goiás, procurou-se aprofundar o estudo em algumas regiões de influência dos polos selecionados. Após pesquisa aprofundada sobre a história, economia e geografia de alguns polos, foi escolhida a região Sul de Goiás, por entender que se tratava de uma região com crescimento ascendente e que traria discussões interessantes. Fazem parte desse recorte as cidades-polo de Caldas Novas, Catalão e Itumbiara, com populações demográficas que as equipara em tamanho. Além dos critérios apresentados, também foi utilizada como definição a tabela das cidades que oferecem a prova do Exame Nacional do Ensino Médio (ENEM), já que a aplicação do exame não é feita em todas as cidades de Goiás. As cidades onde é possível realizar a prova configuram centralidades regionais, quer dizer, atuam essencialmente como polos de crescimento, onde as pequenas cidades vizinhas recorrem em busca de serviços especializados. Assim, ainda que essas cidades sejam consideradas pequenas, elas polarizam fortemente os territórios onde estão inseridas.

Figura 6 - Polo de crescimento de Caldas Novas e sua região de influência.



Fonte: Mapa base extraído da plataforma *Google Maps* (2024), modificado pela autora (2024).

Como observado pela Figura 6, Caldas Novas é o polo centralizador de uma rede de influências composta por 14 cidades pequenas, localizadas, também, a um raio de 80 km partindo do polo. Destas, dez cidades possuem menos de 20 mil habitantes. As demais, Morrinhos, Piracanjuba, Pires do Rio e Ipameri, foram selecionadas para maiores aprofundamentos, nesta pesquisa.

De acordo com Bezerra (2017), Patrick Geddes (1854-1932) esteve na vanguarda da utilização do termo cidade-região, elaborando-o no início do século XX, quando estudou Londres e seu papel na formação de uma região composta por cidades pequenas, vilas e cidades industriais. As cidades analisadas por ele revelaram a existência de um centro urbano tradicional consolidado, que expandia radialmente na direção de sua hinterlândia, nos limites das áreas rurais. Bezerra (2017, p. 163) complementa a discussão afirmando que as cidades-região constituem rupturas e continuidades no processo de formação das próprias cidades e regiões, resguardadas a realidade individual de cada território e que “para capturar o sentido dessas, é preciso entender melhor a natureza desse fenômeno”. Logo, presume-se que a cidade-região pode assumir uma série de caracterizações que se distinguem da metrópole conurbada que dá origem à região metropolitana. A cidade-região engloba redes de cidades de diferentes tamanhos e aspectos, a depender de seus contextos e influências, como é o caso de Caldas Novas.

A cidade de Caldas Novas permeia o imaginário popular com seus clubes de águas termais e paisagens paradisíacas, que movimentam um grande fluxo de pessoas todos os anos, fomentando os setores hoteleiros e imobiliários da região. Mas há também, como em toda cidade turística, as periferias com os bairros para onde a classe trabalhadora e a população de baixa renda se deslocaram, como consequência dos processos de gentrificação ocorridos no Centro e nas áreas da cidade de concentração de alta renda.

Figura 7 - Parque aquático de Caldas Novas, com edifícios em altura ao fundo.



Fonte: Site do Parque Aquático Di Roma, disponível em:
<<https://www.caldasnovasdiroma.com.br>> acesso em 10 nov. 2024.

Conforme dados do IBGE (2022), o turismo consiste na principal atividade econômica do município de Caldas Novas, seguido pela agropecuária e mineração, respectivamente. Esse fato tem se consolidado desde a década de 1990, quando houve um grande estímulo turístico por parte de governantes estaduais e, principalmente, municipais. Belisário (2006, p. 125) afirma que a promoção de centros turísticos em Caldas Novas se deu em grande escala devido ao “interesse em atender à demanda por lazer que crescia com o mercado de Brasília, cuja população formada, por servidores públicos de classe média/alta, ‘descobria’ os atrativos naturais do estado de Goiás”.

Em virtude do incentivo dado ao campo turístico, Caldas Novas testemunhou um aumento significativo de sua população que, em 1970, contabilizava 7.200 habitantes; no ano 2000, contava com 49.692 habitantes; e, em 2022, esse número aumentou para 98.622 habitantes. Esse crescimento acentuado, em menos de sessenta anos, pode ser explicado devido à migração de trabalhadores em busca de oportunidades nos grandes empreendimentos imobiliários, nos *resorts*, clubes e parques aquáticos, nos restaurantes e *fast-foods* que não cessam em despontar pelo centro da cidade e no comércio em geral. É importante mencionar o deslocamento de empresários e profissionais especializados de outras regiões do país que se dirigem à cidade para o aporte crescente de investimentos imobiliários, como descrevem Albuquerque (1996) e Belisário (2006).

O turismo se manifesta, em um mesmo território, em diferentes escalas e intensidades. Sua ação, positiva ou negativa, modifica a identidade territorial, o sentido de pertencimento dos moradores, e até mesmo o público turístico que a ele se volta, este último com intenções e desejos diferentes de posicionamento no território, variáveis de

acordo com a faixa etária, gênero, classe social etc. Os diferentes modos, assumidos pela ação turística, se comportam como um divisor de territórios, unindo ou segregando suas particularidades econômicas, culturais, ambientais, políticas etc. “O lugar turístico passa a existir enquanto um espaço relacional turista-habitante, sendo efêmero para o primeiro e permanente para o segundo” (Fratucci, 2000, p. 132).

Tal relação, também pode ser interpretada de outra maneira: de um lado tem-se o turista, consumidor, de culturas, de experiências, e do próprio sentido financeiro da palavra, aquele que em pouco tempo desfruta do maior número possível de atrativos oferecidos; de outro lado, temos o habitante local, aquele que de fato vivencia, no dia a dia, seu território. Muitas vezes, a relação entre turista-habitante é superficial, já que o turista, em posição de consumidor, quase que em um ato antropofágico, se volta para os atrativos e experiências “criadas”, próprias para seu consumo, sem ligação com o local e o regional, seja no âmbito da cultura, história, economia ou realidade social.

Em consequência às ações do turismo, criam-se, então, subcentros, ou pequenos núcleos dentro de um mesmo território que, acrescidos de valor, seja este simbólico ou pela própria especulação imobiliária, passam a ser tratados como produtos a serem consumidos, como um espetáculo, que banaliza a dimensão fundamental de seu valor de uso em valor econômico (Choay, 2006). Em consequência disso, surge toda uma infraestrutura para receber o turista (diferentes meios de hospedagem, lugares que oferecem “experiências”, parques temáticos, aeroportos etc), o que valoriza ainda mais esta porção do território onde se insere, propiciando que ali se crie, muitas vezes, o fenômeno da gentrificação, pela valorização exacerbada do uso do solo.

Nesse contexto, Fuini (2014) conceitua o desenvolvimento como um processo marcado pela territorialização, desterritorialização e reterritorialização que envolve dinâmicas socioeconômicas e políticas, as quais criam e sustentam o desenvolvimento territorial. A territorialização consiste no enraizamento do grupo ou indivíduo em um dado território, marcado fortemente pelo intangível, em termos culturais e, sobretudo, simbólicos. O movimento de desterritorialização age como uma manifestação de passagem, e se resume à perda de laços, de vínculos afetivos, de identidade, de pertencimento a um dado território, citado pelo autor como um movimento que ocorre por desejo próprio ou por segregação espacial. Além destas duas situações, o fenômeno

da globalização se enquadra muito bem neste aspecto, trazendo como global e universal questões culturais, vestimentas, alimentação etc., unificando e homogeneizando territórios.

Jeudy (2005) traz a homogeneização urbana como um processo que elimina as singularidades locais de cada espaço, a fim de padronizá-los mundialmente, em uma obsessão pelo turismo e pelo capital multinacional. Assim, criam-se redes de marcas e *fast-foods* conhecidas mundialmente, ofuscando o pequeno produtor local, o artesão, o artista independente. Fuini (2014) conceitua a reterritorialização como um processo de reconstrução de vínculos, de reestruturação de espaços, funções e formas, um processo que traz o sentido de perda de fronteiras e destruição de antigos referenciais. “Portanto, a reterritorialização tem o sentido de reconstrução dos aspectos políticos e culturais definidores das dimensões sociais fundamentais do território, [...] que envolvem as relações e sentimentos de identidade, enraizamento e controle” (Fuini, 2014, p. 24).

Todo este processo (territorialização, desterritorialização e reterritorialização) é movido pelo controle político, econômico e imobiliário, que coloca sistemas de culturas tradicionais, modos de vida e a economia local em posições de vulnerabilidade e desvantagem em relação aos grandes empreendimentos e em função do “desenvolvimento”. O termo, colocado entre aspas, se configura em um conceito difuso e sua imprecisão, por si só, como aponta Siedenberg (2004, p. 16) “é, sob alguns aspectos, vantajosa, sobretudo nos meios políticos: não se definem relações concretas, o espaço para as mais diferentes interpretações fica garantido e as justificativas para qualquer resultado não podem ser refutadas”.

As transformações urbanas, culturais e econômicas ocorridas no município de Caldas Novas culminaram na desterritorialização e reterritorialização de sua identidade cultural, de sua forma e desenho urbano, de sua tipologia arquitetônica, hoje com incontáveis prédios, da configuração ambiental atual, com o espraiamento e expansão cada vez maior do perímetro urbano. É possível elencar, em consonância com o exposto, a ação da erosão cultural no município em questão, que desgasta e desvaloriza culturas tradicionais em função da modernização e globalização, com elementos próprios do território sendo cada vez mais substituídos por símbolos e culturas mais influentes e/ou predominantes.

Observa-se, nesse contexto, que Caldas Novas funciona como uma cidade-região devido às oportunidades de trabalho, serviços e opções de lazer que polariza, contando com um grande número de pessoas, oriundas das cidades vizinhas, que fazem uso do deslocamento pendular diariamente. Segundo Santos (2005), a cidade-região pode ser definida por seu processo de urbanização, com elementos integrados por meio do aumento do fluxo de pessoas, mercadorias e informações, de maneira centrípeta no território.

1.3. CONTEXTO HISTÓRICO DAS CIDADES PEQUENAS DE GOIÁS

Para compreender o contexto histórico em que se inserem as quatro cidades pequenas analisadas e sua rede de influências existente na atualidade, se faz necessário remontar ao cenário de suas formações, o que traz consigo elementos intrínsecos à colonização e ocupação do Brasil como um todo. O processo de ocupação do estado de Goiás iniciou-se nas primeiras décadas do século XVIII, por meio das incursões constantes por parte das bandeiras paulistas, que buscavam amostras auríferas, pedras preciosas, bem como o aprisionamento dos indígenas. A partir destas bandeiras, “estabelece-se a luta pela posse da terra entre brancos e indígenas” (Souza; Carneiro, 1996, p. 22). A expedição de Bartolomeu Bueno da Silva, em 1725, trouxe consigo a descoberta da primeira lavra aurífera de Goiás, localizada no Rio Vermelho, onde fundou-se o Arraial de Sant’Anna (atual Cidade de Goiás). Nessa fase, a ocupação da província de Goiás caracterizou-se por irregularidades e pela total falta de planejamento.

Os arraiais surgiam a centenas de quilômetros uns dos outros, cercados por um mar de sertão e interligados por vias precárias de comunicação. Surgiam da febre do ouro e cresciam de forma tumultuada pelo grande afluxo de pessoas que chegavam à região. Desapareciam tão logo o ouro escasseava, restando apenas um rastro de degradação ambiental e decadência. Somente as minas mais ricas lograram constituir núcleos de povoamento mais estáveis e duradouros (Assis, 2008, p. 34).

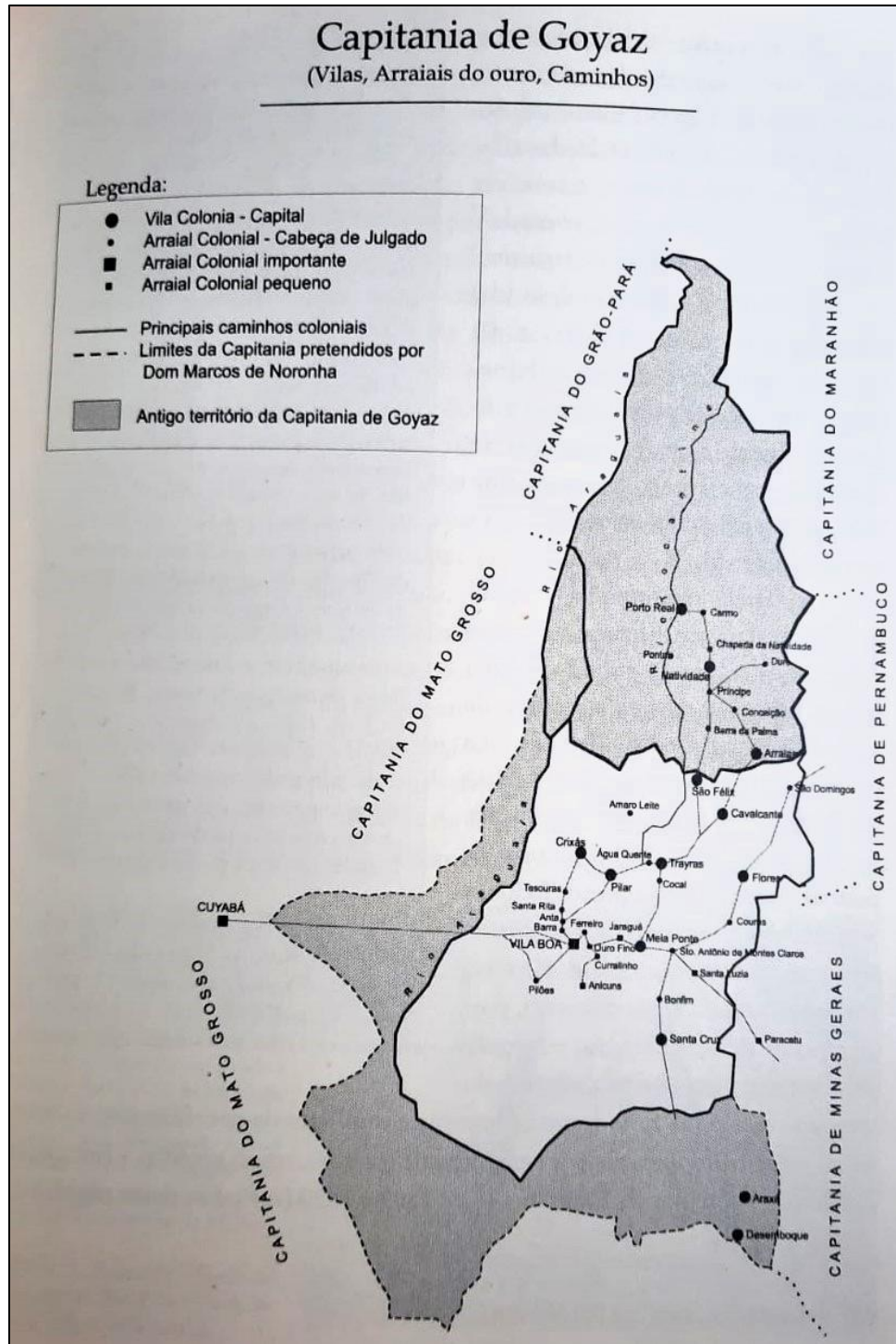
Envolvido em um cenário precário e aparentemente caótico, o estado de Goiás detinha na Igreja o elemento determinante na ordenação das relações sociais. “Além de representar o ‘extrato social mais culto da sociedade’, a Igreja cumpria a função de legitimar ideologicamente a ordem estabelecida” (Assis, 2008, p. 38). Determinados por instabilidades e precariedades, os primeiros arraiais surgidos no estado de Goiás foram

reflexo da corrida pelo ouro, formando, inicialmente, três zonas de povoamento, divididas em centro e norte goianos e a região do Tocantins. O restante do território permanece por um longo tempo com vazios demográficos, fato que começa a se alterar no decorrer dos séculos XIX e XX, por intermédio da propagação da pecuária e da lavoura (Souza; Carneiro, 1996).

Durante a primeira metade do século XVIII, Goiás passou a receber um grande fluxo migratório, devido às descobertas auríferas. Entretanto, a produção do ouro não foi constante e “realizou-se em uma curva descendente e lenta a partir de 1753 [...] as minas de Goiás produziram regularmente, durante 35 anos, uma média de 12 a 15 arrobas anuais. Em 1769, a produção caiu para 6 arrobas aproximadamente, diminuindo progressivamente a partir daí” (Souza; Carneiro, 1996, p. 26). Em 1750, a capitania de Goiás contava com uma população de aproximadamente 40 mil habitantes, destes, 20 mil eram pessoas escravizadas (Souza; Carneiro, 1996). Por volta de 1778, com o esgotamento das minas auríferas, a província entra em um processo de regressão à economia de subsistência e à pecuária extensiva, atividades que foram responsáveis por impedir o esvaziamento total da região.

Segundo Assis (2008), Goiás torna-se um lugar com cultura de hábitos rústicos, decorrentes de uma vida de privações, caracterizado por uma religiosidade popular singela e pela percepção do tempo em um mundo que não se moldava aos padrões capitalistas, que vinham sendo implementados pouco a pouco na Europa e, posteriormente, no litoral brasileiro na mesma época. Goiás opunha-se a este modelo, pelo “passo lento do tempo, marcado pelo fluir das estações, colheitas e longas boiadas, períodos de chuva e estiagem” (Assis, 2008, p. 43). Ao final do século XVIII, Goiás possuía uma estrutura geográfico-política semelhante à da figura 8.

Figura 8 - Mapa da Capitania de Goyaz, no final do século XVIII.



Fonte: Assis, 2008, p. 37.

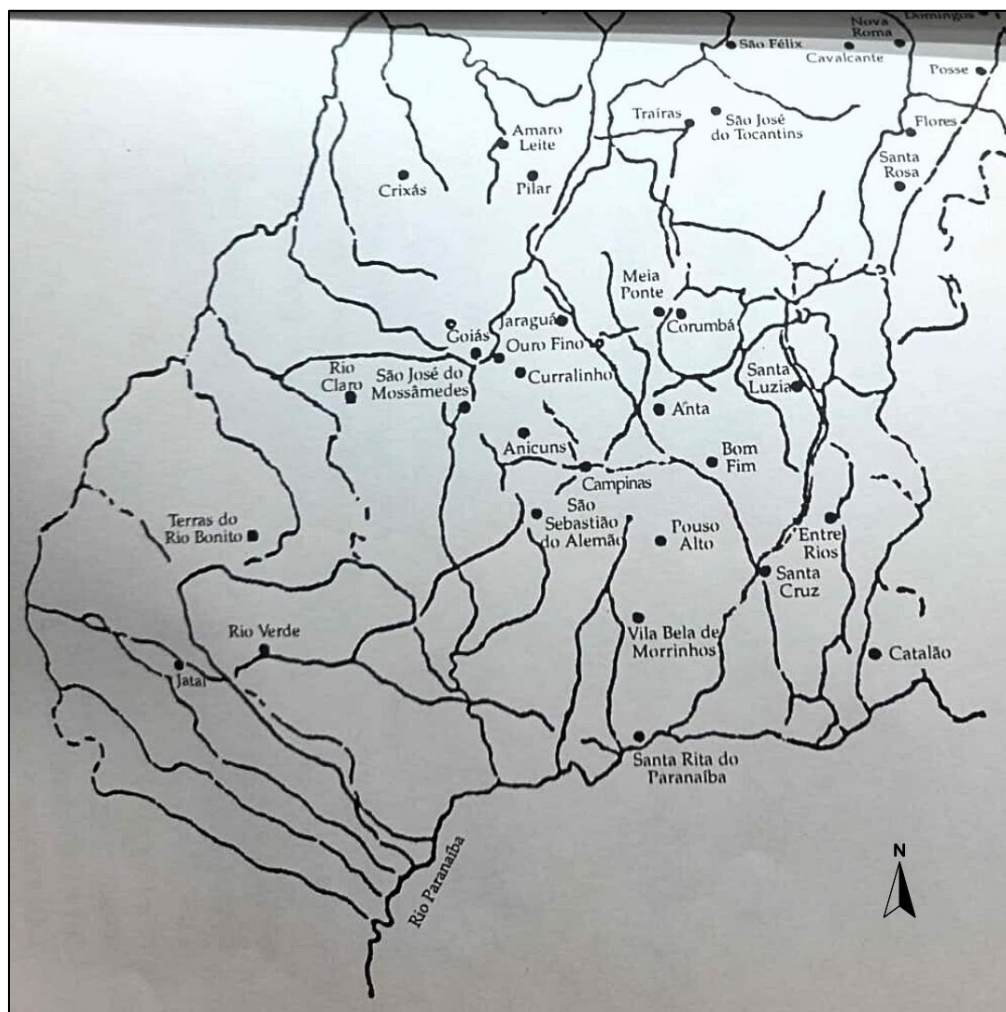
O sentimento de abandono e descaso gerado pela decadência da mineração, para com aqueles que permaneceram em terras goianas levou a algumas revoltas. Dentre elas, em 1821, ocorreu no norte de Goiás, “o primeiro movimento separatista, comandado pelo padre Luiz Bartolomeu Marquez, que estabeleceu um governo provisório na província de Cavalcante” (Souza; Carneiro, 1996, p. 33). Esse movimento foi fruto de insatisfações geradas pelos poucos benefícios repassados aos goianos pelo governo, fato que, também,

demonstrava uma centralização de recursos dentro do próprio solo goiano, que priorizava a região sul do estado, por sua proximidade com Minas Gerais e São Paulo. Apesar de ter fracassado, o movimento separatista manteve vivo seu ideal até a criação do estado do Tocantins, em 1988.

Com a agropecuária se tornando a principal atividade econômica de Goiás, as fazendas passaram a agrupar grandes latifúndios, que produziam para a subsistência e vendiam o excedente nos armazéns das vilas e freguesias. Neste contexto, a maioria da população residia na zona rural e, o núcleo urbano se resumia a um espaço para comemoração de festas religiosas, centros de lazer e encontros. O isolamento do território goiano ainda era considerado um grande entrave para o desenvolvimento da economia, impossibilitando que o estado exportasse o seu excedente devido à falta de condições de meios de transporte e de estradas eficazes para tal. Assim, as cidades do Triângulo Mineiro, com destaque para Uberaba e Araguari, controlavam o comércio goiano, constituindo-se como o intermédio nas relações entre Goiás e o restante do país (Assis, 2008, p. 101).

Os núcleos urbanos que mostravam maior prosperidade estavam localizados na divisa com Minas Gerais, como Santa Cruz, Desemboque e Araxá, estes dois últimos sendo incorporados ao estado de Minas Gerais em 1816, formando, mais adiante, a região do Triângulo Mineiro. Em 1865, Goiás também perdeu uma porção do território que fazia margem do Tocantins com o Maranhão, sendo anexada por este (Souza; Carneiro, 1996). Nas proximidades do Arraial de Santa Cruz tiveram origem, posteriormente, as cidades de Morrinhos (1845), Piracanjuba (1855), Ipameri (1858), Pires do Rio (1920) e Caldas Novas (1911), dentre outros municípios.

Figura 9 - Mapa Político-Administrativo do sul de Goiás, em 1875.



Fonte: Souza; Carneiro, 1996, p. 52-53.

Na figura 9, é possível observar a presença dos núcleos urbanos de Vila Bela de Morrinhos (Morrinhos), Pouso Alto (Piracanjuba) e Entre Rios (Ipameri), surgidos a partir da Comarca de Santa Cruz. De acordo com o exposto por Fonseca (1997, p. 78):

os municípios que tiveram maior incremento em seus efetivos populacionais de 1872 a 1900 foram: Vila Bela de Morrinhos [atual cidade de Morrinhos] (207,3%), Pouso Alto [atual cidade de Piracanjuba] (201,6%), Curralinho [atual cidade de Itaberaí] (85,1%), Rio Verde (72,4%), Entre Rios [atual cidade de Ipameri] (66,2%), Jataí (62,5%) e Jaraguá (53,3%).

Após a Proclamação da República, em 1889, o Brasil começa a adentrar cada vez mais no sistema capitalista, por meio do trabalho assalariado, da expansão da economia de insumos, da construção das estradas de ferro, dos bancos e do comércio de importação e exportação. Todavia, “o isolamento a que foi relegado o estado de Goiás, dada sua localização, acrescido da descentralização do poder na Primeira República, levou ao predomínio da prepotência local dos coronéis do interior” (Souza; Carneiro, 1996, p. 59). Somado ao coronelismo predominante, as relações de trabalho não evoluíram no mesmo

ritmo do sistema capitalista disseminado. Prevalcia, especialmente na área rural, estruturas de trabalho não assalariadas, formadas pelas figuras do ‘agregado’ ou do ‘camarada’, que, muitas vezes preso por dívidas, permanecia ligado à propriedade do coronel (Assis, 2008, p. 102).

O estado de Goiás, até então, teve um desenvolvimento cultural limitado, reflexo de seu posicionamento geográfico e de sua situação econômica. A educação era difundida a passos lentos, se constituindo como privilégio de uma pequena parcela da classe dominante. Em 1913, em razão da chegada da estrada de ferro à cidade de Ipameri, iniciou-se um processo acelerado de ocupação em Goiás, principalmente na região centro-sul do estado. Fruto do advento ferroviário, Ipameri recebe, em 1921, a primeira agência do Banco do Brasil e, já na República Velha, contava com rede de esgoto, sistema de telégrafo e iluminação pública.

Em 1809, a estrada de ferro Mogiana chegou a Uberaba, em 1896, a Araguari. Em 1907, a Estrada de Ferro de Goiás iniciou a construção da linha que ligaria Araguari ao Araguaia, sendo inaugurado o primeiro trecho em 1911. Araguari-Engenheiro Bechout, chegando a Goiandira (1913), Ipameri (1913), Vianópolis (1924), Bonfim (1930, atual Silvânia), Leopoldo de Bulhões (1931) e Anápolis (1935) (Souza; Carneiro, 1996, p. 60).

A proposta de estender os trilhos até ao Araguaia, passando pela então capital Goiás, não se concretizou devido, principalmente, aos grandes vazios demográficos entre os núcleos urbanos, fator que tornou a implementação da ferrovia economicamente inviável. A Estrada de Ferro Goiás foi responsável por ligar o centro-sul do estado a Minas Gerais e São Paulo, o que beneficiou cidades próximas aos trilhos e fomentou a criação de novos municípios, como é o caso de Pires do Rio, que surge em 1922 com a implementação de uma estação ferroviária em um vazio demográfico.

A partir da implementação da estrada de ferro, houve crescimento da agricultura comercial, com a cultura de arroz, milho e feijão, além do desenvolvimento da pecuária, agora com escoamento da produção para os estados de Minas Gerais e São Paulo. Segundo o Censo de 1920, Goiás “contava com apenas 1,7% da população do país e era responsável por 4,5% da produção de arroz; 2,7% da produção de milho; 1,5% da produção de feijão; e 8,9% do total do rebanho nacional” (Souza; Carneiro, 1996, p. 60-61). É importante ressaltar que a ferrovia atendia somente ao sul do estado. O norte permanecia isolado, fator que contribuiu para a discrepância socioeconômica entre as regiões norte e sul do

estado, agravando ainda mais o anseio de separação entre Goiás e a região que se tornaria o estado do Tocantins.

A Revolução de 1930 foi marcada por inúmeros acontecimentos políticos e econômicos, que influenciaram diretamente a vida dos brasileiros. A Era Vargas trouxe consigo ideais progressistas de modernidade, o que refletiu na arquitetura e na sociedade como um todo, por meio das renovações urbanas, das mudanças e surgimentos de novas capitais, da negação do velho, do antigo, do ultrapassado. Em Goiás, o interventor Pedro Ludovico Teixeira, designado pelo então presidente Getúlio Vargas, buscou criar condições para impulsionar a ocupação do estado, direcionando os excedentes populacionais para os vazios demográficos, principalmente com a construção e alteração da capital de Goiás para Goiânia em 1937, fato que gerou consequências no modo de vida goiano como um todo, em virtude do enaltecimento da modernidade e do progresso, discurso que estava alinhado ao governo do Estado Novo.

Em razão da política da “Marcha para o Oeste” (que tinha como objetivo promover a ocupação dos vazios demográficos e a absorção dos excedentes populacionais dos estados com maior demografia do país), o fluxo migratório do estado de Goiás alcançou, em 1940, 18,9% da população do país. De 1940 a 1950, esse número chegou a 23,2% da população total do país, e em 1960 subiu para 23,6%. A taxa de crescimento populacional do Brasil, na década de 1970, esteve em torno de 3,2%, enquanto em Goiás, no mesmo ano, este número chegou a 4,9% (Souza; Carneiro, 1996, p. 75). Um fluxo migratório intenso como esse, para um estado que recém iniciava sua economia no cenário produtivo nacional, acarretaria em diversas consequências, advindas da falta de planejamento e das irregularidades de sua ocupação, dentre estas, os conflitos sociais constantes e as lutas pela posse da terra, fruto de tensões provocadas pelo avanço do modo de produção capitalista e pela especulação imobiliária.

1.3.1. MORRINHOS, ANTIGA “VILA BELA DE MORRINHOS” (1845)

A formação da cidade de Morrinhos remonta ao século XVIII, quando as expedições bandeirantes ganharam força através do Marquês de São João da Palma, governador da Província de Goiás, que organizou bandeiras para exploração e incentivou a ocupação da

área, que não possuía legislação fundiária (Oliveira, 2019), fato que tornou a migração mais atraente para muitas famílias.

No início do século XIX, Antônio Corrêa Bueno e seus irmãos, naturais de Patrocínio, Minas Gerais, chegaram às terras do atual município de Morrinhos. Segundo trechos retirados do site da Prefeitura Municipal de Morrinhos, os irmãos resolveram se fixar na região devido à beleza do lugar e à fertilidade do solo (Morrinhos, 2018⁹), dedicando-se à agricultura e à pecuária, em pequena escala. Todavia, Fonseca (1997) em sua dissertação sobre a cidade de Morrinhos, onde aborda a questão do coronelismo, nos traz outro cenário. De acordo com a autora, os irmãos Corrêa Bueno

tinham saído da cidade de Patrocínio, província de Minas Gerais, onde se achavam incriminados, e se dirigiram para Santa Cruz, na Província de Goiás. Pretendendo, naturalmente, manter distância maior entre a terra de origem e futura morada, entraram mais para dentro [...] Goiás era o sertão e nele se sentiram a salvo de problemas com a justiça de Minas Gerais [...] Os Corrêa Bueno preocupados com sua segurança, prometeram a Nossa Senhora do Carmo que levantariam uma Igreja em sua homenagem se fossem felizes na nova morada (Fonseca, 1997, p. 37).

Assim, em 1836 era inaugurada a Capela de Nossa Senhora do Carmo dos Morrinhos (Figura 10), já decorridos 14 anos de fundação do Arraial, que se deu em 1822, pelo bandeirante Antônio Corrêa Bueno e sua família, vindos de Patrocínio, Minas Gerais (Barbosa, 2017). A designação “morrinhos” remete a três acidentes geográficos encontrados na região: os morros do Ovo, da Catraca e da Cruz. Em 26 de março de 1845, o capitão Gaspar Martins da Veiga doou 600 alqueires ao arraial, alterando seu nome de “Nossa Senhora do Carmo dos Morrinhos” (em função da capela construída), para “Vila Bela de Nossa Senhora do Carmo de Morrinhos”, o que demarcou a “formalização” da criação do núcleo urbano, consolidando-o como distrito do município de Santa Cruz. Somente em 29 de agosto de 1882 o distrito é elevado à categoria de município de maneira definitiva, com o nome atual: Morrinhos.

Figura 10 - a. Capela de Nossa Senhora do Carmo dos Morrinhos, inaugurada em 1836 (primeira foto); b. reformada em 1926 e convertida em Igreja Matriz de Nossa Senhora do Carmo; c. a última reforma, alterando novamente sua tipologia arquitetônica, em 1977.

⁹ Disponível em: <<https://morrinhos.go.gov.br/historia/>> Acesso em jan. 2025.



Fonte: Prefeitura de Morrinhos (2019).

Por volta de 1896, alguns dados elencados por Fonseca (1997, p. 50) mostram que na área urbana do município de Morrinhos existiam apenas 11 ruas, com 98 casas. Destas, 68 estavam ocupadas pelos proprietários e 29 alugadas. Os números foram baseados na lista de casas “em condições de pagar o Imposto sobre o Valor Locativo dos Imóveis Urbanos” (Fonseca, 1997, p. 40). Ainda, segundo a autora, tais números podem ser distintos da realidade, já que muitas pessoas se recusavam a pagar por este tributo, e a maioria da população residia na zona rural.

Entre 1920 e 1930, Morrinhos se caracterizou por ser a terceira maior cidade do

estado de Goiás, com 24.502 habitantes (Oliveira, 2019). Entretanto, mesmo com todo esse crescimento, a área rural concentrava a maioria da população e a área urbana era constituída por uma pequena malha de traçado ortogonal, como observado pela figura 11. Na antiga fotografia, nota-se a presença da Rua Barão do Rio Branco, escolhida para análise nesta dissertação (primeira rua na horizontal, de baixo para cima).

Figura 11 – Vista aérea do município de Morrinhos, em 1940.



Fonte: Barbosa (2016).

Ao final da década de 1920, Morrinhos começa a usufruir do sistema de energia elétrica, por meio do médico Sylvio de Mello (o primeiro da profissão a se fixar na cidade, em 1916), que construiu uma pequena usina. Segundo relatos orais, o benefício da eletricidade foi fornecido gratuitamente à população durante longos anos, sendo repassada tal função ao poder estadual em 1955, com a implementação da Usina Rochedo. Também durante a década de 1920 foram criadas as primeiras estradas, ligando a cidade de Morrinhos às localidades vizinhas. A partir de 1930, por meio do investimento de recursos públicos para a construção de malhas rodoviárias (Fonseca, 1997), a cidade passa a se encontrar próxima a várias rodovias estaduais e é cortada pela rodovia federal BR-153, que atualmente liga o Brasil de norte a sul.

1.3.2. PIRACANJUBA, ANTIGA “POUSO ALTO” (1855)

A cidade de Piracanjuba, como seu antigo nome sugere, surgiu a partir de um local onde os viajantes que seguiam em direção à Minas Gerais utilizavam para pernoitar. Dentre os primeiros a “descobrir” o local está a figura de Padre Marinho, que interessava-se em estabelecer relações comerciais com Minas Gerais e São Paulo. O Padre saiu da cidade de Campinas (atualmente um bairro de Goiânia), onde residia, e abriu uma estrada em direção a Morrinhos, prosseguindo até a margem do Rio Paranaíba. A estrada passava por “um ponto de certa elevação, na cabeceira de um córrego apropriado para pouso, e que ficou sendo conhecido por Pouso Alto” (Ferreira, 1958, p. 344), local onde viajantes tropeiros paravam para descansar e seguir seus destinos.

Em 1833 surgem os primeiros indícios do início da formação do povoado de Piracanjuba, por meio do Guarda-mor Francisco José Pinheiro, oriundo de Oliveiras, em Minas Gerais, que tinha como objetivo a procura do ouro na Comarca de Santa Cruz. Embora, a esta época, o ouro se encontrasse em regime de escassez, o Guarda-mor fez aquisição de uma área de terras por sesmarias¹⁰ e, após demarcação provisória, repartiu-a em três partes, denominando-as como “São Pedro”, “São Mateus” e “Serra Negra”. Alguns anos depois, foi construída uma capela dedicada a Nossa Senhora d’Abadia e um cemitério (Ferreira, 1958). A capela passou por reforma e ampliação posterior, no ano de 1959 (figura 12).

Figura 12 - Igreja Matriz Nossa Senhora d’Abadia, durante reforma e ampliação, no ano de 1959. Nota-se, ainda, a ausência de qualquer calçamento.

¹⁰ A denominação “sesmaria” teria vindo do antigo costume português de dividir as terras em seis partes. Sesmarias eram as datas de terras que, não exploradas por seus senhores diretos, eram redistribuídas. Pelas terras deveriam ser pagos foro e pensão equivalentes a um sexto (Gabler, 2015).



Fonte: Wennder Trindade (2012)¹¹.

Em 22 de novembro de 1855, com o desenvolvimento da região, foram criados três distritos: Pouso Alto (atual Piracanjuba), Santo Antônio das Grimpas (atual cidade de Hidrolândia) e São Sebastião do Atolador (atual cidade de Mairipotaba). Mais adiante, em 1869, Pouso Alto foi elevado à categoria de município, com a denominação “Nossa Senhora d’Abadia de Pouso Alto”, desmembrando-se da Comarca de Santa Cruz e abrigando os outros dois distritos. Em 18 de novembro de 1886 seu nome é alterado para Piracanjuba, em referência a um rio e peixe da região (Casseb-Galvão; Ribeiro, 2017), mantendo o distrito de Santo Antônio das Grimpas como parte de seu território até o ano de 1930 e de São Sebastião do Atolador até 1953.

A nomenclatura “piracanjuba” também relaciona-se a uma lenda disseminada na região, por meio de história oral, onde

dois grupos de etnias indígenas distintas, em busca do seu sustento, chegaram a uma região localizada entre o Rio Meia Ponte e outro canal sem designação. As disputas pelo território fizeram com que as tribos se tornassem inimigas, mas um jovem cacique da etnia dos “Piracans” apaixonou-se por Jubara, filha do cacique do grupo inimigo. Devido às rivalidades, não puderam viver o amor proibido;

¹¹ Disponível em:

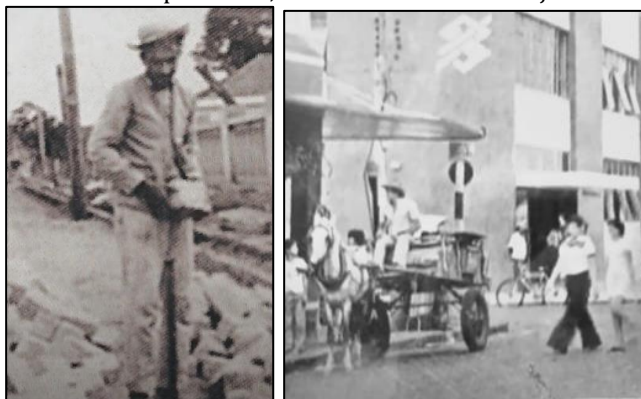
<<https://www.facebook.com/photo/?fbid=430769990313383&set=a.430502353673480>> Acesso em jan. 2025.

sendo assim, os jovens apaixonados atiraram-se juntos no rio, e se afogaram. Após a tragédia, nas águas do Rio Meio Ponte, surgiu uma espécie de peixe que nunca tinha sido visto. Os indígenas relacionaram o aparecimento do peixe à morte dos jovens apaixonados. Portanto, o rio e o peixe passaram a ser conhecidos como “Piracanjuba”, em referência aos jovens e sua triste história (Geraes; Siqueira, 2018, p. 388).

Conforme o Censo de 1950, elaborado pelo IBGE, nesta época, o município de Piracanjuba contava com uma população de 17.398 habitantes. Destes, 14.162 ocupavam a área rural, enquanto o restante residia na área urbana. Este fato comprova que grande parte da população empenhava sua força de trabalho no campo, sendo a cidade o local destinado para comemorações religiosas, batizados e casamentos.

Na década de 1950 a cidade de Piracanjuba possuía apenas iluminação domiciliária, fornecida por um motor diesel de 50 H.P., onde haviam 230 ligações elétricas (Ferreira, 1958). Este quantitativo estimado não pode ser tomado como completo, pois muitas residências certamente não eram atendidas por este serviço. Na mesma época, encontrava-se em construção, uma rede de alta tensão, assim como estradas e pontes, o que demonstra um certo atraso quanto às iniciativas de “progresso”, se comparado a outros municípios de sua rede de influências.

Figura 13 - À esquerda, Cesário Gonçalves, mestre de obras cearense, que trabalhou na extração e assentamento das pedras de paralelepípedos no Centro de Piracanjuba entre os anos de 1950 a 1976. À direita, a primeira rua da cidade a receber calçamento de paralelepípedos: a Rua Dom Pedro II. As pedras foram extraídas de fazendas próximas, localizadas em Piracanjuba e Goiatuba.



Fonte: Peixoto (2022).

Em 1955, é implantada a Usina Rochedo, hidrelétrica construída pelo estado de Goiás, que atenderia tanto a cidade de Piracanjuba quanto suas proximidades na geração de energia elétrica. Ainda na década de 1950 teve início a obra do calçamento da primeira rua com paralelepípedos (figura 13), que se mantém até os dias atuais: a Rua Dom Pedro II.

De acordo com Peixoto (2022), em seu documentário *“Em cada pedra uma história”*, onde aborda o processo de construção do calçamento em paralelepípedos na cidade de Piracanjuba, o município sofria com um sentimento de atraso por parte de seus moradores quando comparado a outras regiões próximas, como Morrinhos e Goiatuba. Muitos entrevistados, que vivenciaram a cidade na década de 1950, confirmam a presença constante de poeira e a falta de recursos básicos, como energia elétrica, sendo um dos grandes problemas enfrentados pelos moradores. Segundo o documentário, o calçamento de pedras somente foi concluído em 1978, somando 28 anos decorridos do início de sua implementação, fato que corrobora para o discurso de “progresso tardio” da região.

1.3.3. IPAMERI, ANTIGA “ENTRE RIOS” (1858)

Ipameri, assim como a cidade de Morrinhos, tem sua origem por meio da formação de um arraial de agricultores. Seus primeiros habitantes, onde se destaca a figura de Francisco José Dutra, vieram de Minas Gerais. Ao se fixarem na região, denominaram-na como “Vai-Vem”, em virtude do ribeirão sinuoso que banha a região (Ferreira, 1958). Em 1848 foi erguida uma capela em homenagem ao Divino Espírito Santo (figura 14). Em 1845, o arraial passa a se configurar como uma paróquia, sendo, em 1858, elevado à categoria de distrito pertencente ao município de Catalão. Em 15 de abril de 1880 o núcleo urbano torna-se um município, desmembrando-se de Catalão, agora com o nome de “Entre Rios”. Somente em 1904, sua nomenclatura é alterada para Ipameri, vocábulo indígena que tem o significado de “entre rios”.

Figura 14 - À esquerda, a Capela erguida em 1848, em homenagem ao Divino Espírito Santo. À direita, a Catedral do Divino Espírito Santo, inaugurada em 1938, em outro local.



Fonte: Acervo do Iphan (2019) e Ferreira (1958), respectivamente.

Em 1913, com a chegada da estrada de ferro ao município, é possível notar um processo acelerado de urbanização e modernização de sua infraestrutura urbana. A antiga capela é demolida, dando lugar à instalação da primeira agência do Banco do Brasil em Goiás, inaugurada em 1921. Em 1927 inicia-se a construção da nova igreja, a Catedral do Divino Espírito Santo, concluída em 1938. Na mesma época, eram implementadas a rede de esgoto, o sistema de telégrafo e iluminação pública na área urbana da cidade. A concretização da ferrovia sinalizava a oportunidade de modificar a estagnação do território goiano. Assim, as cidades interligadas pela estrada de ferro apresentaram maiores avanços quanto ao progresso e modernização em seus territórios com relação a outras localidades mais afastadas. Logo, pode-se inferir que a ferrovia proporcionou avanços e melhorias em uma determinada área do estado, mas, também, acentuou as disparidades econômicas e sociais no território de Goiás para com as regiões não beneficiadas. Na região sudeste de Goiás, beneficiada pelos trilhos, houve crescimento econômico, elevação da densidade demográfica, aumento do preço da terra, surgimento de agroindústrias e de pontos de comércio, além de urbanização e melhoria das comunicações (Brandão; Melo; Mendes, 2019).

Figura 15 - Vista parcial da cidade de Ipameri, na década de 1950.



Fonte: Página “Ipameri - Interior de Goiás” (2013)¹².

De acordo com o Censo de 1950, a população do município de Ipameri era de 16.901 onde, destes, 7.234 habitantes (42,8%) residiam na área urbana, sendo o maior índice de ocupação de área urbana em todo o estado de Goiás¹³. A localização privilegiada de Ipameri, beneficiada pelo sistema ferroviário, em muito contribuiria para as relações comerciais entre o sul de Goiás e Minas Gerais, assim como São Paulo. Assim, o excesso da produção agrícola de Ipameri e de cidades próximas era exportado para esses estados, o que fortalecia tanto a produção agrícola quanto o comércio da região.

Na década de 1950, a cidade contava com 120 estabelecimentos comerciais, além de 5 instituições bancárias. Também foram contabilizados 11 aparelhos telefônicos com linhas ativas, localizados na área urbana. O serviço de telégrafo era operado pelo telégrafo da Estrada de Ferro Goyaz, e o município contava, ainda, com sistema de radiotelégrafo, que atendia a duas companhias aéreas que faziam viagens semanais para o município. Havia a circulação de dois jornais: “O Ipameri” e “Ipameri-jornal”, produções independentes, além da estação de rádio “Chavantes ZYO-3” (Ferreira, 1958). O conjunto urbano da cidade era formado por 58 logradouros públicos, sendo um destes arborizados e dezenove iluminados, abastecendo cerca de 1240 domicílios com energia elétrica, de um

¹²

Disponível

em:

<<https://www.facebook.com/photo/?fbid=649874865037594&set=a.586910771334004>> Acesso em fev. 2025.

¹³ Segundo o Censo de 1950, até mesmo a capital, Goiás, contava com apenas 5.601 habitantes que ocupavam sua área urbana. Na cidade de Morrinhos, de 20.847 habitantes, 4.696 localizavam-se na área urbana.

total de 1590 edificações (Ferreira, 1958).

A partir da década de 1960, com a decadência do sistema ferroviário no país, inicia-se no município um processo de estagnação, ocasionado, principalmente, pela substituição da rede ferroviária pela rede rodoviária de transporte. Diversas estações ferroviárias goianas foram desativadas e, a partir de 1980, o sistema deixou de transportar passageiros para direcionar-se exclusivamente ao transporte de insumos e matéria prima (Brandão; Melo; Mendes, 2019). A partir de então, as cidades atravessadas pelos trilhos passaram por transformações e reorganizações, tanto em seus núcleos urbanos quanto em seus modos de vida, como também é o caso de Pires do Rio.

1.3.4. PIRES DO RIO (1922)

Diferente das demais cidades analisadas, Pires do Rio teve uma formação desvinculada da igreja católica, já que a doação de terras para a consolidação da cidade não foi destinada a um santo ou capela mas, sim, para a construção da estação ferroviária que constituiria a segunda etapa do projeto de ampliação da ferrovia no estado de Goiás. O surgimento da cidade de Pires do Rio é controverso. Alguns moradores locais, inclusive a narrativa feita pelo próprio Museu Ferroviário do município¹⁴, atribuem seu surgimento à criação da “Rua do Fogo”. Esta pequena concentração urbana teria se formado pouco antes da cidade, ainda no período de construção dos trilhos, com o intuito de “negociar e prestar serviços diversificados aos operários da estrada: eram lavadeiras, curandeiro, sapateiro, padeiro, professor primário, fotógrafo, meretrizes e aventureiros, muitos deles até mesmo com passado criminal” (Ferreira, 1999, p. 100). As casas eram erguidas de maneira rápida e irregular, improvisadas, em uma rua que era cenário de violências e desordens constantes, fatores que deram origem ao seu nome.

Entretanto, não há registro ou documento que comprove a existência da Rua do Fogo e, atualmente, não há nenhuma menção a esta nomenclatura no município de Pires do Rio, o que leva a ambiguidades e controvérsias em sua constituição histórica. Segundo Ferreira (1999) o local existiu onde atualmente localiza-se o Bairro Santa Cecília e, ainda

¹⁴ Informação narrada durante visita ao Museu Ferroviário, datada de outubro de 2023.

de acordo com pesquisa realizada em sua dissertação, “na pesquisa de arquivo confirmou-se a existência do “Bairro do Fogo”, nome dado em 1931 à toda região situada do outro lado da linha [fêrrea]” (Ferreira, 1999 p. 101). Nogueira (1977) e Siqueira (1995) entram em contradição quanto a esta discussão. Enquanto o primeiro registra a Rua do Fogo como um povoado, de tamanho considerável, Siqueira (1995) contesta sua existência, afirmando que havia, no local, somente três casas e duas vendas. Seja como bairro ou como rua, o fato é que a localidade se extinguiu tão rápido quanto os trilhos foram construídos e a estação inaugurada.

Figura 16 - Locomotiva em passagem pela Ponte Eptácio Pessoa, sobre o Rio Corumbá, Pires do Rio, 1958.



Fonte: Correio da Manhã, acervo do Arquivo Nacional (2020).

No dia 1º de janeiro de 1922, antes mesmo da conclusão da obra da ponte ferroviária (que seria concluída ao final do mesmo mês), o Coronel Lino Teixeira Sampaio doou, ainda verbalmente, quatro alqueires de terras para a construção da estação ferroviária, com localização em suas terras, instituída em meados de 1921. O coronel se dispôs a doar a porção de terra exigida pela estrada mas, também, apresentou como condição um plano urbano, com o desenho de uma cidade que deveria ser erguida junto à estação (figura 17). O projeto urbano, com autoria de um engenheiro da estrada de ferro, foi apresentado e aprovado no mês de janeiro (Ferreira, 1999). Todavia, apenas em 5 de julho de 1922 foi oficializada a escritura da doação de terras para a construção da estação.

Figura 17 - Projeto urbanístico de uma malha ortogonal para implementação da área urbana de Pires do Rio, constando a estação ferroviária (no canto superior esquerdo), 1922/1923.



Fonte: Fotografia da autora, em visita ao Museu Ferroviário de Pires do Rio (2023).

Em 22 de novembro de 1922, nos arredores da estação ferroviária, juntamente com sua inauguração, o povoado de Pires do Rio foi estabelecido. Em 1924 foi elevado à categoria de distrito de Santa Cruz de Goiás e, somente em 1930, tornou-se um município, desta vez abrigando os distritos de Santa Cruz (antigo município e comarca estadual) e Cristianópolis. O projeto urbano, financiado pelo Coronel Lino Teixeira Sampaio, (figura 17) foi executado, delimitando os loteamentos para venda, que de pouco em pouco foram adquiridos por famílias vindas de Minas Gerais e São Paulo, em sua maioria.

Quando da inauguração da estação Pires do Rio, foi também decretada a fundação da cidade, registrada em obelisco erguido no largo de frente à estação, dando por fundador o engenheiro da ferrovia, Balduino, e por nome da cidade, uma homenagem ao então ministro, que, se afirmava, prometera construir um grande prédio nesse largo, para funcionar um grupo escolar. Promessa que nunca foi cumprida. Também não foi cumprida a intenção de Balduino, em deixar a estação de Pires do Rio como ponta de linha, para que se desenvolvesse rapidamente (Ferreira, 1999. p. 103).

Figura 18 - Obelisco datado da inauguração do município, em novembro de 1922.



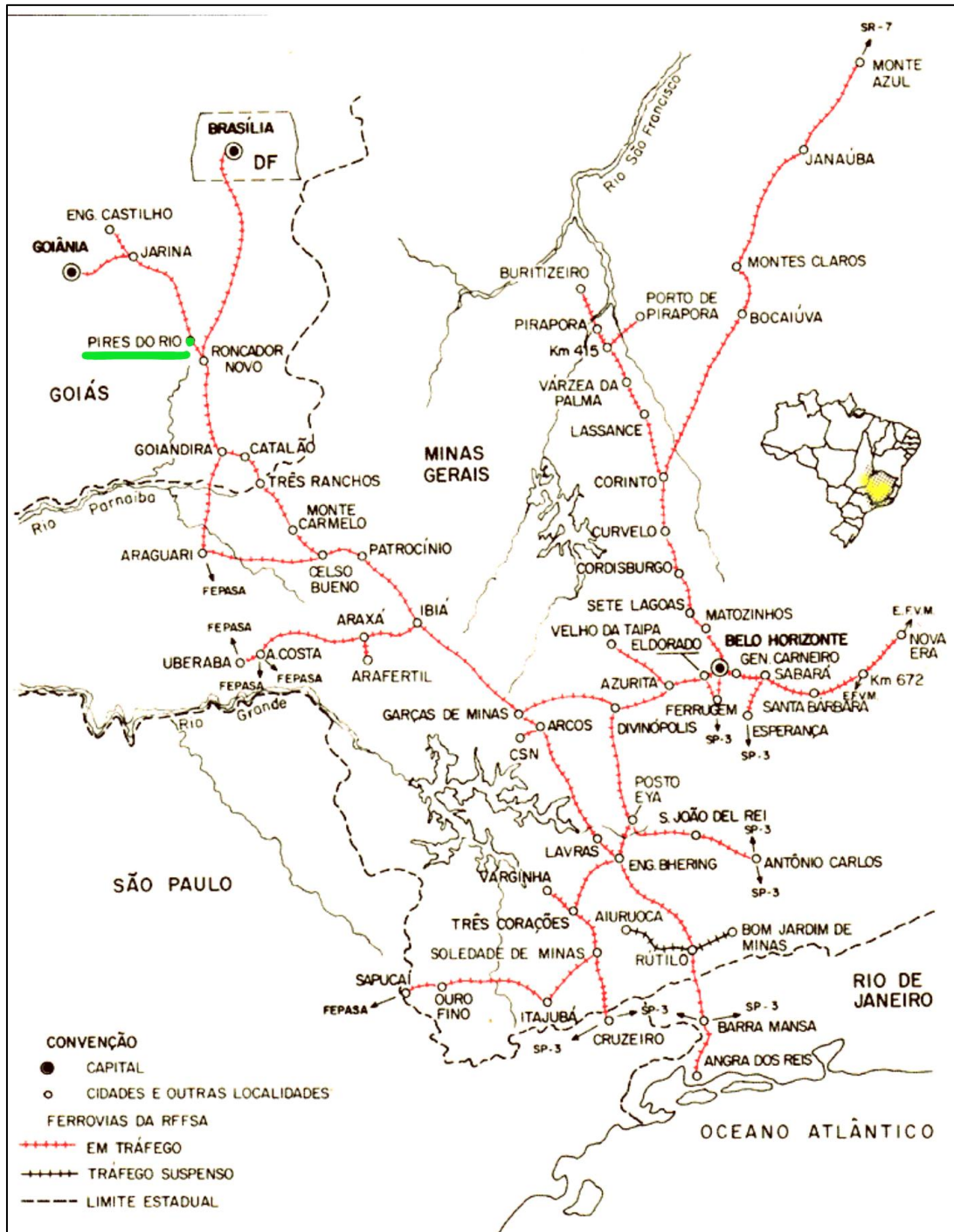
Fonte: Página “História das histórias de Pires do Rio” (2015)¹⁵.

Pires do Rio se consolidou economicamente como município comercializando produtos trazidos de outras regiões por meio dos trilhos e exportando o excedente produzido em sua área rural para Minas Gerais e São Paulo, assim como já o fazia Ipameri. Rapidamente a recém-formada cidade fazia parte da rede de relações econômicas beneficiadas pela ferrovia, como mostra a figura 19.

Figura 19 - Mapa da Rede Ferroviária Brasileira, em 1984.

¹⁵ Disponível em:

<https://www.facebook.com/HistoriasDasHistoriasDePiresDoRioGoias/photos/pb.100069767066513.-2207520000/894318613969839/?type=3&locale=pt_BR> Acesso em fev. 2025.



Fonte: Anuário Estatístico dos Transportes (1985)¹⁶, marcação em verde feita pela autora (2025).

Embora a falsa promessa feita pelo Engenheiro Balduino, em manter Pires do Rio como última parada dos trilhos, para que esta se desenvolvesse rapidamente, não tenha sido cumprida, o município expandiu-se de maneira acelerada nos anos em que funcionou como ponta de linha, até o novo trecho ser construído, se afirmando como centro comercial. Em 1927, enquanto ainda distrito de Santa Cruz, surgiu em Pires do Rio seu

¹⁶ Disponível em: <<http://vfco.brazilia.jor.br/ferrovias/mapas/1984rffsa02BeloHorizonte.shtml>> Acesso em fev. 2025.

primeiro jornal, intitulado “O Pires do Rio”, que mantinha a população informada sobre acontecimentos da cidade e do país (Silva; Barbosa, 2017).

De acordo com o Censo de 1950, passados 28 anos desde sua fundação, Pires do Rio contava com 12.946 habitantes. Apesar de possuir duas usinas de fornecimento de energia elétrica, com produção anual considerável, com 659 ligações domiciliares, a cidade não contava com serviço de abastecimento de água ou esgoto, além de possuir somente 10% da área de seus logradouros calçados com paralelepípedos (Ferreira, 1958). No centro de todas as manifestações culturais, econômicas, sociais e políticas, a ferrovia se fazia presente, como um centro polarizador no cotidiano piresino¹⁷, sustentando todo um modo de vida progressista desde o seu surgimento, diferente das demais cidades goianas centenárias, vinculadas ao coronelismo e às oligarquias, que lutavam para se desvencilhar de tal estigma.

1.4. POR QUÊ ESTUDAR CIDADES PEQUENAS?

Segundo Endlich (2006, p. 85), “o conceito de pequenas cidades é daqueles de difícil elaboração”. A autora descreve, em sua tese, os papéis e significados das pequenas cidades do noroeste paranaense, que funcionam como espaços econômicos, políticos e sociais atuantes nos contextos em que se inserem. Assim, procura, na pesquisa histórica,

elementos explicativos para o surgimento de uma densa rede urbana, com a presença de várias pequenas cidades, procurando compreender que interesses, e em meio a que circunstâncias sociais, produziu-se tal configuração da região, bem como que papéis tinham os pequenos núcleos urbanos naquele contexto (Endlich, 2006, p. 38).

Seja em termos demográficos, políticos ou econômicos, o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (2018) não define as cidades como pequenas, médias ou grandes. Em vez desta nomenclatura, são categorizadas: i) metrópoles - enumeradas em 15 cidades distribuídas em território nacional, com população variável de 12,2 milhões a 1,0 milhão de habitantes; ii) capitais regionais - compostas por 245 cidades, também distribuídas em amplo território nacional, com população variável de 1,0 milhão a 200 mil habitantes; iii) centros sub-regionais - compostos por 448 cidades, com população variável de 200 a 55

¹⁷ Gentílico dado a quem nasce em Pires do Rio.

mil habitantes; iv) centros de zona - são 1.114 cidades, com média populacional variável de 55 a 20 mil habitantes; v) centros locais - totalizam um número de 3.748 cidades, com população de até 20 mil habitantes.

Somam-se em 15 o número de metrópoles, distribuídas pelo território brasileiro, constituindo em 0,27% do número total de cidades no Brasil, com cerca de 42.571.307 milhões de habitantes (20,49% do total populacional do país) (tabela 6). Já as grandes cidades, denominadas pelo IBGE (2018) de “capitais regionais”, se totalizam em 245 (4,40% do número total do país), com cerca de 54.531.609 milhões de habitantes (26,24% da população total brasileira). As cidades médias, nomeadas pelo IBGE (2018) como “centros sub-regionais” equivalem a 448 (8,04% do total de cidades no país), somando uma população de 43.320.956 habitantes (20,84% do total populacional brasileiro).

Tabela 6 - Sistematização das cidades brasileiras, com base em demografia e número.

Categorização (IBGE, 2018)	Número de cidades (porcentagem em comparação à total do país)	População (porcentagem em comparação à total do país)
Cidades pequenas (<i>centros locais</i> e <i>centros de zona</i> , até 55 mil habitantes)	4.862 cidades (87,29%)	67.395.582 habitantes (32,43%)
Cidades médias (<i>centros sub-regionais</i> , de 55 mil a 200 mil habitantes)	448 cidades (8,04%)	43.320.956 habitantes (20,84%)
Grandes cidades (<i>capitais regionais</i> , de 200 mil a 1,0 milhão de habitantes)	245 cidades (4,40%)	54.531.609 habitantes (26,24%)
Metrópoles (de 1,0 milhão a 12,2 milhões de habitantes)	15 cidades (0,27%)	42.571.307 habitantes (20,49%)

Fonte: dados do IBGE (2018;2022), organizados pela autora (2024).

Neste estudo, foram consideradas como “grandes cidades” as *capitais regionais*; os *centros sub-regionais*, como “cidades médias”; os *centros de zona* e os *centros locais* foram considerados “cidades pequenas”. Esta categorização foi feita apenas para efeito de sistematização, pois entende-se que as denominações apresentadas são variáveis e dependem dos contextos, tanto geográficos quanto relacionais, nos quais a cidade se insere.

Figura 20 - Mapa de cidades pequenas do Brasil (municípios com até 55 mil habitantes).



Fonte: Base cartográfica e dados extraídos do IBGE (2022), elaborado pela autora (2024).

Como mostra a figura 20, dos 5.570 municípios brasileiros, 4.862 são considerados centros de zona e centros locais (IBGE, 2022), o que desvela o extenso território ocupado por cidades pequenas a nível nacional. Assim, constata-se que é necessário pensar as pequenas cidades no conjunto do território onde se inserem e suas dinâmicas, considerando a escala local e o intraurbano, pois cada localidade é significativa para o conjunto. “Não há mais como explicar o local pelo local ou circunscrito às escalas de pequena abrangência espacial” (Endlich, Fernandes, 2022, p. 10).

A partir desse pressuposto, as pequenas cidades devem ser estudadas a partir da escala regional, que compõem a rede de influências de seus territórios, pois a vida cotidiana se realiza nesta escala, seja por movimentos pendulares, fluxos de pessoas, mercadorias, pela busca de serviços etc. É nas pequenas localidades desse Brasil Profundo que está ancorada a compreensão do processo de formação e urbanização de diversas regiões do país. Onde, cada vez mais, as diferentes escalas regionais têm se apresentado com uma multiplicidade de relações interurbanas e feições que não se estruturam nem se enquadram em modelos hierarquizados, embasados em população demográfica.

CAPÍTULO 2

RUAS PRINCIPAIS

No processo de formação das cidades, a rua principal carrega um papel crucial, como detentora da sociabilidade urbana e dos processos de produção da sociedade, em diversos aspectos. Representada pela imagem e símbolo de um “modo de vida urbano”, é o lugar onde ocorrem as formas de interações sociais “mais típicas da cidade”, ela condensa e viabiliza um imaginário de bipolarizações classificatórias (casa/rua; público/privado; urbano/tradicional), e estrutura a cidade, simbolicamente, no que ela tem de mais urbano (Cordeiro; Vidal, 2008, p. 10).

Nessa construção, o tempo age de maneira a dinamizar estes espaços: a rua principal surge como figura representativa da cidade (Santos; Rezende, 2023), no que concerne à “sua organização, sua apropriação simbólica, e até formas emergentes de ação política” (Cordeiro; Vidal, 2008, p. 10). Mas, também, dá lugar a uma série de processos sociais, entre os quais a acumulação de capital e a reprodução social são fatores de importância básica. Estes processos criam funções e formas espaciais que geram atividades econômicas em suas materializações, cuja distribuição se constitui na própria organização espacial urbana (Corrêa, 1995).

Se olharmos um pouco para o contexto histórico e científico da reflexão sobre a rua podemos ver que a sua abordagem tem oscilado entre, por um lado, um excesso de visibilidade, no sentido em que a cidade tem sido, muitas vezes, lida a partir do ponto de vista da rua - de uma certa rua, de uma certa imagem de rua - confundindo-se, até, com ela, e, por outro lado, um limitadíssimo conhecimento empírico destes espaços concretos, com uma conseqüente lacuna na sua teorização. Este aparente paradoxo, entre a força de uma certa “ideia de rua” e a pouca nitidez na percepção das múltiplas, diversas e muitas vezes contrastantes “experiências de rua” traduz uma real dificuldade na apreensão destes espaços de vida urbana [...] (Cordeiro; Vidal, 2008, p.10).

Cordeiro e Vidal (2008, p. 11) afirmam, ainda, que a rua têm sido ofuscada pelo “mito da modernidade”, o qual nega o protagonismo e a vitalidade social e urbanística do centro popular da cidade, relegando-o para o “espaço opaco e indefinido da marginalidade urbana”, tornando a rua como uma espécie de não-lugar ou, então, de um lugar problemático associado à delinquência, à pobreza, à marginalidade social. Esta marginalização ocorre, muitas vezes, nas ruas principais de antigos centros urbanos, pela atuação constante dos agentes sociais, classificados por Roberto Lobato Corrêa (1995) como produtores do espaço urbano: proprietários dos meios de produção; proprietários

fundiários; promotores imobiliários; as ações do Estado; e, os grupos sociais excluídos.

A rua principal, nesse processo, surge como uma “janela de observação para a compreensão da cultura urbana” (Cordeiro; Vidal, 2008, p. 12). Não apenas da cultura urbana mas, também, da estrutura social da cidade e seus processos como um todo. Pierre Bourdieu (2021) defende a teoria do *habitus* onde, regularidades associadas a um meio socialmente estruturado, produzem *habitus*, caracterizados por disposições duradouras, estruturas que funcionam como princípios geradores e estruturadores de práticas e representações reguladas. Assim, a análise da disposição urbana da cidade a partir da rua principal e do *habitus* que a mesma produz e se insere teria infindáveis desdobramentos e descobertas, levando em conta os aspectos da prática social, econômica e urbana em um espaço determinante como representação popular. A repercussão das atividades comerciais que se inserem na rua principal gera rebatimentos territoriais, e é fator predominante na produção do espaço.

Todos os elementos da vida urbana, noutra parte congelados numa ordem imóvel e redundante, liberam-se e afluem às ruas e por elas em direção aos centros; aí se encontram, arrancados de seus lugares fixos. Essa desordem vive. Informa. Surpreende. (Lefebvre, 1999, p. 30).

Alguns fatores, no que se relaciona aos aspectos das transformações e dinâmicas urbanas, estão ligados à disposição urbana e suas consequências, o que faz compreender o funcionamento das ruas principais e as categorias que as determinam, ou não, centralidades. Inseridos nessas categorias, predominam os fatores econômicos e políticos e sua influência no tecido urbano das cidades.

A cidade é vista por Giulio Carlo Argan (1998), em “*História da arte como história da cidade*”, como um bem de consumo, um “imenso e global sistema [...] destinado a determinar o máximo consumo de informações” (Argan, 1998, p. 219). A cidade e o indivíduo são influenciados pelas práticas da tecnologia, pela lógica do mercado e pela rapidez que as coisas “precisam” ter. Dentro do sistema preconizado na atualidade ocidental, que sucumbe tradições, generaliza e padroniza em prol do capital, da praticidade, das franquias e marcas, dos *shopping centers*, da rapidez e do que é facilmente consumível, é possível fazer uma analogia com o que Argan (1998, p. 219) defende, quando diz que a única possibilidade de conservar ou restituir ao indivíduo uma certa liberdade de escolha seria “colocá-lo em condições de não consumir as coisas que gostariam de fazê-lo consumir ou de consumi-las de maneira diferente da que gostariam

que as consumisse”.

Esse padrão, norteado pelo consumo, em uma organização neocapitalista, tem cada vez mais mostrado sua força nas ruas, por meio de uma série de vitrines, da exposição de objetos à venda, que apresenta como “a lógica da mercadoria é acompanhada de uma contemplação (passiva) que adquire o aspecto e a importância de uma estética e de uma ética” (Lefebvre, 1999, p. 31).

A citação acima, extraída do livro “*A Revolução Urbana*”, de Henri Lefebvre (1999), traz apontamentos que persistem ainda na atualidade, principalmente pela transformação dos antigos centros em mercadoria, na forma de vitrines, restaurantes e galerias. “As cidades pequenas e médias tornam-se dependências, semi colônias da metrópole.” (Lefebvre, 1999, p. 17), onde o discurso progressista, muitas vezes, mede a “modernidade” da cidade pela quantidade de marcas e franquias nela existente, norteando e rotulando todo um município pelo número de pontos de consumo e não pela riqueza de sua regionalidade, identidade e cultura próprias. Os que resistem às ações do tempo podem ser denominados “sobreviventes”: os que não se renderam ao sistema atual, por saudosismo, teimosia ou para manterem vivos os ensinamentos e práticas repassados de geração em geração. Em grande parte das vezes, esses estabelecimentos, que resistem e sobrevivem, estão localizados na região central da cidade, por acompanharem o próprio processo de formação do município.

Esse processo de “metropolização”, de anonimidade, de impessoalidade, tem ganhado força, não somente nas grandes cidades, assim como nas cidades pequenas e médias, o que é possível notar com a abertura de lojas, galerias de comércio e *fast-foods*, associados frequentemente à uma imagem de progresso almejado por esses municípios. A reprodução desses “não-lugares”, que ao mesmo tempo estão presentes em todos os lugares, é causa essencial de uma desvalorização do que é local, típico daquela região.

A rua principal da cidade, popularmente denominada como “rua do comércio”, possui uma relação de origem com a própria cidade. Ela integra e segrega os atores sociais no espaço urbano, e constitui-se na representação mais viva da urbanidade¹⁸. A atividade

¹⁸ *urbanidade*: “1. é a qualidade do que é urbano. 2. Vida de cidade. 3.[figurado] cumprimento das regras da boa educação e de respeito no relacionamento entre cidadãos.” (Dicionário Priberam. Disponível em: <<https://dicionario.priberam.org/urbanidade>> Acesso em 14 dez. 2023.

comercial, inserida neste núcleo formador da cidade, necessita do encontro para a realização da troca, o que a levou a “procurar os lugares mais propícios a esse encontro, os quais coincidiam com o cruzamento de fluxos de pessoas ou com os locais das demais atividades sociais” (Vargas, 2018, p. 4), acarretando no surgimento de mercados e, posteriormente, das ruas do comércio.

Entretanto, no decorrer da história, os caminhos foram tortuosos para a aceitação do comércio como atividade econômica. Fruto do desenvolvimento da propriedade privada e da possibilidade de acúmulo de riquezas, o comércio se populariza, em sua origem, na figura dos mercadores, uma classe social em ascensão, recriminada pelos “profetas” na Idade Média, que passaram a “denunciar a cobiça e a ambição da nova sociedade, apelando para princípios divinos de justiça e caridade como preceitos de conduta social” (Vargas, 2018, p. 6), repreendendo o excesso dessas classes, por meio de imposições ao direito da propriedade privada.

Alguns desses profetas, como Santo Agostinho e São Tomás de Aquino, repudiavam duramente as atividades comerciais. O primeiro, defendia a doutrina de que “nenhum cristão deve ser mercador”, norma pregada pela Igreja no começo da Idade Média, reforçada pela passagem de Jesus Cristo expulsando os mercadores do templo. São Tomás de Aquino acreditava que o comércio era um mal e só poderia ser justificado quando o comerciante exercesse a atividade para o sustento de sua família ou para beneficiar sua nação (Roll, 1950 *apud* Vargas, 2018, p. 9).

Os mercadores chineses, nas capitais do Império Han (202 a.C. – 220 d.C.), que respondiam por todo o comércio possível e providenciavam esse vital serviço para a população das cidades e do campo, eram vistos com grande desdém e vergonha, porque eram considerados aqueles que tiravam proveito de outras pessoas. Sua profissão não era tida como nobre, pois sua riqueza não se originava do solo. Proibidos de ocupar postos oficiais, eles sequer podiam vestir roupas de seda (Silverman, 1992 *apud* Vargas, 2018, p. 7).

Essa disputa de poder entre a aristocracia agrária, o clero e os comerciantes, e a condenação do comércio como atividade desonesta e unicamente geradora de riquezas, só seria amenizada posteriormente, com o surgimento da classe burguesa, da justificativa da atividade comercial, a importância do comércio externo em função das economias nacionais, e a valorização do trabalho em relação ao ócio¹⁹ (Vargas, 2018, p. 10).

¹⁹ A origem etimológica da palavra “negócio” vem da concepção grega: *neg-otium*, como uma oposição ao

O argumento da valorização do trabalho em relação ao ócio viria a contribuir, significativamente, para a ideologia do capitalismo e do desenvolvimento desse sistema, favorecendo a mais-valia e a acumulação de capital. Após o século XVIII, com a Revolução Industrial, o comércio perderia, gradativamente, sua posição hegemônica, retornando a uma posição secundária no sistema produtivo, em relação ao crescimento constante da indústria (Vargas, 2018, p. 12-13). Esse processo de desvalorização persiste até a Revolução Tecnológica, no século XX e, posteriormente, pela criação do *e-commerce*, na atualidade.

No âmbito da discussão do que seria ou não considerado “trabalho”, ou “trabalho digno”, o comércio ocupou, durante muito tempo, posição coadjuvante, fruto de sua natureza efêmera e ausência de corporeidade, de um produto final visível, que não seja a moeda por si só. A atividade do comércio “encerra-se no momento do ato da troca e, portanto, é efêmera e não se materializa por meio de nenhum produto” (Vargas, 2018, p. 14).

Na teoria econômica clássica, dois expoentes, Adam Smith (1723-1790) e David Ricardo (1772-1823), confirmam a “contribuição das atividades terciárias ao produto gerado pela economia, mas negam, explicitamente, o seu caráter produtivo [...] o único fator produtivo é o trabalho. É a partir do trabalho que o homem cria valor, pois a natureza é passiva e incapaz de por si só criar valor” (Vargas, 2018, p. 15). Nota-se que a atividade comercial, de acordo com essa teoria do valor, não era considerada “trabalho”, o que afirma o preconceito com aqueles que cultivavam tal prática.

Posteriormente, Thomas Maltus (1766-1834) viria a defender que todo trabalho é produtivo, embora em graus diferentes. Jean-Baptiste Say também contribuiu com a discussão, afirmando que “o valor adicionado às mercadorias pelo comércio não acontece por meio da troca, mas sim pelas operações comerciais realizadas para colocar o produto em determinado lugar” (Vargas, 2018, p. 18). Casos similares podem ser encontrados, na atualidade, em regiões onde o artesanato ou qualquer trabalho manual tenha um valor de mercado no contexto em que se insere e, quando levado a outras regiões do país ou para

conceito de “ócio”. O termo “negócio” também pode ser utilizado para se referir ao trabalho. O curioso é que, mesmo o comércio não sendo considerado “trabalho” por muitos filósofos, por não produzir um produto final, a palavra “mercador” é constantemente associada a “homem de negócios” (Marsola; Reis; Nogueira, 2022).

lojas mais “sofisticadas”, o valor do objeto aumenta de maneira exorbitante.

É necessário observar que o “preconceito” existente com relação às atividades terciárias e, em especial, com o comércio e serviços varejistas, tanto relacionado com a nobreza, dignidade e honestidade da atividade como por sua contribuição para a criação de riquezas e para o desenvolvimento econômico, deixou essas atividades, por muito tempo, à margem dos estudos considerados científicos e de interesse para a sociedade (Vargas, 2018, p. 23).

Apesar das condições em que o surgimento do comércio se insere, ele foi, desde os primórdios, e continua sendo, elemento chave para a produção das atividades sociais, aliando o abastecimento da população, por meio de produtos e serviços, com os resultantes encontros, criando um contexto efêmero e momentâneo, passível de ser observado para ser compreendido. O comércio surge da necessidade, da sociabilidade, da convivência cidadina.

2.1. DELIMITAÇÃO DAS RUAS PRINCIPAIS

Por critérios de relevância econômica, histórica e geográfica, foi definido como recorte, para a seleção da rua principal, a circunscrição do bairro do Centro (figura 20). Essa definição se deu, principalmente, pelo entendimento de que a rua principal deveria ter acompanhado o processo de formação e crescimento do município (Santos; Rezende, 2023), como uma figura representativa de relações sociais, econômicas e culturais, inserida no núcleo pioneiro de cada cidade. O argumento corrobora e se inclina para a questão do imaginário popular urbano, onde a rua principal exerceria um papel simbólico, como a representação do contexto citadino onde se insere.

A partir disso, dentro do perímetro do bairro do Centro — área detentora de inúmeros processos urbanos, de formação e transformação da cidade — foram selecionadas possíveis “ruas principais”. Para isso, utilizou-se a ferramenta *Google Street View*, onde foram observados elementos arquitetônicos do estilo moderno e art déco nas edificações, símbolos do processo modernizante de busca pelo “progresso”, e que surgiram em áreas tidas como “vitrines” nas cidades pequenas. Outro critério de observação foi a existência de comércios em cada rua, visto que este detém relações estreitas com a esfera social urbana. Ademais, buscas por mapas e relatos da formação urbana, em pesquisas bibliográficas acerca da historiografia dos municípios analisados,

foram essenciais para que fosse possível vislumbrar a cidade à época de sua formação, assim como de que modo sua vida social se sustentava e se organizava no espaço urbano. Uma lista de possíveis ruas foi elaborada:

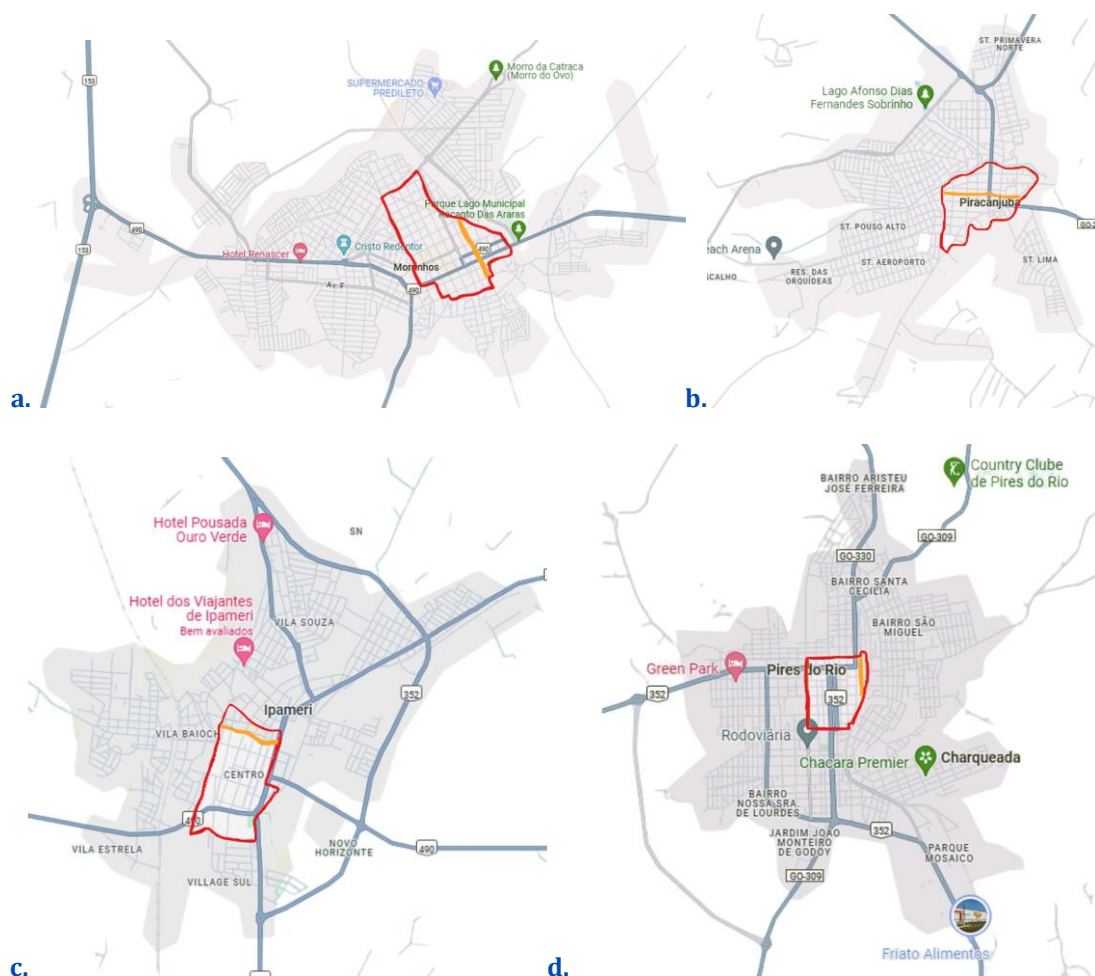
Tabela 7 - Pré-seleção das ruas principais. Em negrito estão demarcadas as ruas escolhidas para análise.

CIDADE	POSSIBILIDADES DE RUAS PRINCIPAIS
MORRINHOS	Rua Barão do Rio Branco
PIRACANJUBA	Rua Dom Pedro II Rua Dr. Pedro Ludovico Teixeira Rua Dr. Ruy Brasil Cavalcante Rua José Alves Ferreira Rua Moacir Teles
PIRES DO RIO	Rua Augusto Monteiro de Godói Rua Francisco Rodrigues Naves Rua Joaquim Antônio Teixeira Rua Rui Barbosa
IPAMERI	Rua General Mascarenhas de Moraes Rua Marechal Floriano Peixoto Rua Coronel José Reginaldo

Fonte: a autora (2024).

Idas à campo, conversas informais com os moradores locais, caminhadas, a apreensão das ambiências do lugar, observação atenta e anotações foram os procedimentos básicos para a determinação da rua principal a ser analisada. Na tabela é possível notar que a cidade de Morrinhos já possuía rua principal definida, visto o histórico pessoal de pesquisa, que se iniciou com a Rua Barão do Rio Branco, durante minha graduação. Mais adiante foram delimitados, por meio de mapas, o bairro do Centro e a rua principal definida para análise, a fim de ilustrar o posicionamento da mesma no território.

Figura 21 - Cidades de: a. Morrinhos; b. Piracanjuba; c. Ipameri e; d. Pires do Rio, com seus respectivos bairros do Centro delimitados em vermelho, e suas ruas principais em amarelo.



Fonte: Google Maps, com delimitações feitas pela autora (2024).

Em Pires do Rio (figura 21d), especificamente, houve uma grande dificuldade em definir uma “rua principal”, visto a ausência de uma única rua que se destacasse no centro urbano, já que o bairro do Centro se condiciona a um aglomerado de ruas que se cruzam, em meio a presença da Igreja Matriz e da praça, onde tudo aparenta ser “ruas principais”. Uma visita ao Museu Ferroviário foi responsável por esclarecer algumas dúvidas, visto a importância desse sistema de transporte para a formação do núcleo urbano de Pires do Rio, além da descoberta da extinta “Rua do Fogo”, região onde se originou o primeiro núcleo urbano do município, carregado de estigmas sociais. Após leituras e pesquisas em bibliografia do município, foi possível definir a Rua Francisco Rodrigues Naves como rua principal, devido à sua localização privilegiada, onde abrigou a antiga estação ferroviária, atual Centro Cultural e conta com a presença de variados comércios.

Outro modo de aferir a rua principal se deu por meio da elaboração de relatos subjetivos, caracterizados pelos métodos da deriva e observação participante, que se resumiram a uma espécie de diário de campo, seguindo a metodologia de Robert

Smithson, em *“Um passeio pelos monumentos de Passaic, Nova Jersey”*, publicado originalmente em 1967, e republicado em 2022, com 2ª tradução. Smithson (2022) faz um relato em primeira pessoa de uma visita à Passaic, Nova Jersey, onde registra com anotações e fotografias, suas impressões sobre o lugar. Diálogos, suas percepções sobre o clima, contextos políticos da época, os “monumentos do cotidiano” que elenca, são alguns fatores observados em sua visita, marcada pela subjetividade do autor. Esse conjunto de ações assemelha-se ao que Certeau (1998) determina como “tática”, intrinsecamente ligada ao homem ordinário, aquele que vivencia a cidade como um ato de transgressão ao padrão, não porque se revolta contra ele, mas por apreendê-la mais a fundo, sem a preocupação de chegar a um destino rapidamente. Ele experiencia a caminhada, o percurso e as possibilidades que este oferece, como uma analogia ao *flâneur* de Walter Benjamin (2006).

Nesse sentido, os “homens lentos”, conceito de Milton Santos (2008), que observam e absorvem atentamente as situações cotidianas, seria um bom exemplo de analogia ao trabalho de Smithson (2022). Também podemos citar as errâncias urbanas apontadas por Jacques (2012), como algo que foge do padrão esperado de uma sociedade regida pelo consumo, e das apropriações diversas no espaço urbano que escapam das disciplinas urbanísticas hegemônicas. *“Elogio aos errantes”*, obra de Paola Berenstein Jacques (2012), como o próprio nome sugere, consiste em descrever como pode ser rico o processo de errar e experimentar a cidade em todas as suas formas e possibilidades, trazendo uma crítica aos urbanistas e especialistas do espaço urbano que, muitas vezes, resumem o ato de planejar a conceber a cidade vista de cima, pela representação planificada de um mapa, sem adentrar na cultura viva, nas experiências e cotidianidades do lugar.

Os relatos obtidos por meio das visitas às quatro cidades, registrados em diários de campo, carregam percepções subjetivas do espaço, narradas no processo para encontrar e experimentar a rua principal. Dentre anotações pessoais, repletas de subjetividades, alguns destes relatos foram transcritos de acordo com o resgate de memórias da experiência vivida, que podem ser conferidos na seção a seguir.

2.2. A RUA COMO POSSIBILIDADE DE ESCRITA

07/10/2023 - GOIÂNIA (08h42) > PIRACANJUBA (10h09)

No sábado, 07 de outubro de 2023, saí em direção à cidade de Piracanjuba. O horário estava marcado para as 7h00, mas atrasei por não ter ouvido o despertador. Entrei no carro às 8h42, com meu companheiro, Pedro, no volante. À medida em que me aproximava da BR-153, os contrastes iam se formando entre o bairro periférico de minha casa — próxima ao Campus da UFG e ao aeroporto — e os altos edifícios de Goiânia. Era como se eu transitasse entre duas cidades opostas em um intervalo de poucos minutos. O único aspecto que não me deixava esquecer que eu estava em uma metrópole, logo que saí de casa, era a aparição constante dos aviões que, com o som, cortavam o céu contra as nuvens. Não me recordo de notar em minúcias como estava o céu em Goiânia, mas provavelmente era um dia quente qualquer de outubro. Apesar de ser sábado, a rodovia estava movimentada e uma sequência de caminhões enfileirados disputavam o lugar com outros veículos. No caminho, observei os postos de combustível e notei que a gasolina estava cara: R\$5,94. No carro, tocava Tagua Tagua.

Era a primeira vez que fazia o trajeto Goiânia > Piracanjuba, apesar de já ter ido à cidade em outra ocasião. Na metade do caminho, a fila extensa do pedágio testava a pouca paciência dos condutores. Um guichê acabava de fechar deixando toda aquela fileira sem ter para onde ir. Um motorista de caminhão tentava desesperadamente se alocar na fila ao lado, como se o tempo estivesse correndo contra ele. Esperei cerca de 15 minutos. Antes que chegasse a minha vez, o guichê, antes fechado, tornou-se aberto, e o motorista do caminhão tentava voltar para a fileira à qual pertencia, agora entre duas fileiras, na mesma tentativa anterior de se realocar. Nervoso, desrespeitou a funcionária. Um sentimento de indignação tomou conta de mim, observando tudo aquilo, e comecei a me questionar sobre a falta de paciência das pessoas na atualidade, sobre o tempo das redes sociais que influencia nossas vidas, onde qualquer espera é vista como uma eternidade. Lembrei da visão de tempo de Walter Benjamin, o tempo vazio dos relógios, sempre igual, uma repetição de atividades que alimentam a engrenagem capitalista. Paguei R\$7,40 pelo

pedágio, e, após passar pela cancela, adentrei na via adjacente e virei à esquerda no próximo trevo, abaixo do viaduto.

Tomei a GO-217 e, logo, toda a paisagem se alterou. O fluxo rápido da BR-153, tomado pelos caminhões, deu lugar a um cenário rural, circundado, de início, por um pequeno distrito da cidade de Professor Jamil, do qual não conheço o nome. Uma igreja evangélica me chamou a atenção, não pela singularidade, mas por ser idêntica a qualquer outra que já vira em uma cidade qualquer. Percorri cerca de 500 metros até que o distrito desaparecesse como moldura da estrada. As árvores sombreavam a pista, agora de mão única, dando um ar bucólico de ruralidade. Os flamboyants floridos iam do vermelho ao laranja e se destacavam na paisagem. Uma sequência de placas chamativas, em verde e vermelho, fazia propaganda de pão com linguiça, salame caseiro, banha de porco, kit feijoada e linguiças de todos os jeitos possíveis, de um modo que era impossível não notar. Cerca de 12 placas depois, lá estava o lugar: Linguiças Piracanjuba. Fiquei tentada a parar e experimentar, a estratégia de marketing tinha me pegado. Não parei porque já estava atrasada e não sabia o que iria encontrar chegando à Piracanjuba, nem quanto tempo levaria minha “expedição” pelo bairro do Centro. A estrada estava praticamente vazia. Vez ou outra surgia alguém de moto, entrando ou saindo das estradas de “chão” que davam nas fazendas. A sinalização indicava 80km/h e o ritmo mais “lento” fez com que eu me sentisse em maior contato com a natureza: era como se eu assistisse a um filme pelo parabrisa do veículo. Conforme as faixas amarelas iam cortando o asfalto, também notei a presença alternada de plantações e do gado que, por vezes, andava solto à beira da estrada. Um tatu morto na pista me fez voltar à realidade e perceber que muitas pessoas, tomadas pela pressa, nem notavam aquela vista como eu ali notava. Era uma heterotopia. Uma paisagem tomada por um tempo e um cenário diferente, pelo menos para mim.

O relógio marcava 10h09 aproximadamente, quando cheguei em Piracanjuba. O céu estava nublado e o clima abafado. Num instante, a GO-217 se tornou parte da cidade — alterando seu nome para Rua Professor Percival Rebelo — e o asfalto deu lugar aos paralelepípedos. À medida em que percorria a rodovia, que agora era uma rua, minha atenção redobrava nos cruzamentos, procurando atentamente a possível “rua principal” da cidade. Notei alguns edifícios art déco, coloniais e algumas casas de alpendres, que me remeteram à casa de minha bisavó, além de muitos comércios, postos de gasolina e bancos. Já estive em Piracanjuba em outra ocasião, quando trabalhei no IBGE (Instituto

Brasileiro de Geografia e Estatística), em janeiro de 2023, como Agente Censitário Supervisor, onde apliquei questionários e fiz coletas de dados de alguns setores isolados da cidade. Me recordo de ter trabalhado na região do bairro do Centro, embora, em minha memória, não tenha uma imagem clara de qual seria a rua principal de Piracanjuba. O motivo, talvez, se resumiria ao meu olhar da época, que estava focado na quadra, no lote, na unidade habitacional, em específico. E, devido a isso, não compreendi a dinâmica urbana da cidade numa escala mais ampla, voltada para o comércio e as relações sociais que a partir dele são geradas.

Permaneci na Rua Professor Percival Rebelo, até cruzar uma rua repleta de comércios e arquitetura art déco, com uma farmácia e um restaurante nas esquinas. Aquele era o local, eu tinha certeza. Mais adiante, virei à direita na Rua Alaor Marçal e contornei toda a “praça do relógio” — nome popular dado à Praça Guarda Mor Francisco José Pinheiro — em busca de uma vaga de estacionamento. As ruas adjacentes à praça eram de mão única, o que deixava o trânsito confuso. Havia algumas pessoas sentadas nos bancos da praça. Lembrei do tempo que estive ali, por ocasião do trabalho, hospedada no hotel em frente à praça. A torre do relógio, no centro da praça, emitia badaladas duplas e uma melodia de hora em hora, além de uma badalada única a cada meia hora. Aquele elemento da praça era um marco referencial para a população, e servia também como monumento do cotidiano. As pessoas que ao redor dali viviam, tinham o ritmo de seu tempo demarcado pelo som das badaladas. Estacionei na Rua Alaor Marçal, em frente à praça, e desci do veículo. As memórias imediatamente me vieram, da época em que estive ali à trabalho, por quase uma semana. Meu primeiro instinto foi conversar com os moradores locais. Se eu encontrasse alguém que vivesse na cidade durante quase toda a vida e pudesse me dizer qual era a rua principal, de acordo com sua visão de morador, seria meio caminho andado.

Pensei em ir à padaria que ficava perto da praça, mas a curiosidade me consumia, precisava ver de perto a rua do meu palpite no carro. Era a próxima rua, descendo após a padaria. Na esquina havia uma placa: Rua Dom Pedro II. O Banco do Brasil, localizado na esquina, se destacava na paisagem, com toda a imponência de uma arquitetura moderna-contemporânea. Era perceptível que se tratava de uma construção atual, ou que houvesse sofrido alguma reforma. Ao longo da rua havia uma série de carros estacionados, em ambos os lados, e pessoas caminhando. Os comércios eram dos mais variados tipos.

Retornei à padaria para confirmar minha suspeita com algum morador local. No caixa, conversei com a proprietária, que me afirmou ter nascido em Piracanjuba e vivido ali durante toda a vida. Expliquei que estava fazendo uma pesquisa de mestrado sobre ruas principais de algumas cidades do interior de Goiás, e perguntei qual era a rua principal de Piracanjuba em sua opinião. Ela, muito solícita, me afirmou que a Rua Dom Pedro II era a rua principal da cidade e que o comércio sempre funcionou ali, e permanecia assim até hoje. Mencionou, também, que a rua era caminho para a “cidade velha”, a parte mais antiga de Piracanjuba. Agradei e retornei à Rua Dom Pedro II. Na esquina, virei à esquerda, deixando o Banco do Brasil para trás. Várias farmácias, lojas de roupas, de móveis e utilidades apareciam à medida em que eu caminhava, inseridas em edificações no estilo art déco, na maioria das vezes, com letreiros comerciais sobrepondo ao coroamento e aos detalhes dessa arquitetura, numa tentativa de apagamento. A arquitetura art déco, outrora, considerada moderna e símbolo do progresso, agora, era vista como obsoleta.

Caminhei por uma quadra, observando atentamente tudo à minha volta, o fluxo de veículos era constante, indo e vindo. Embora a rua carregasse uma certa agitação, não havia sensação de “correria”. Na esquina, ao final da primeira quadra percorrida, notei uma loja, com letreiro escrito à mão, com as palavras apagadas, onde somente a inscrição “cortina” era visível. As telhas francesas e o interior da loja remetiam a um local que estava ali há muito tempo. Não precisei dobrar a esquina para entrar na loja, ainda na Rua Dom Pedro II, uma das portas do comércio estava gradeada até a altura dos meus ombros e, por detrás da grade, havia um senhor idoso sentado em uma cadeira tranquilamente. Dei bom dia e perguntei se ele morava em Piracanjuba durante muito tempo. Com uma gargalhada, me disse que era proprietário daquela loja há 42 anos. Animada com a descoberta, logo questionei como era aquela rua antigamente. Ele respondeu que era muito agitada e ali sempre havia sido o centro comercial da cidade, provavelmente era uma das ruas mais antigas de Piracanjuba. Disse que os jovens se encontravam na rua para subir até à praça do relógio e namorar, e que antigamente havia mais pedestres e menos carros, hoje ocorre o contrário. Ainda empolgado, disse que o edifício onde hoje funcionam as lojas da Novo Mundo e da Claro era, em outros tempos, a rodoviária de Piracanjuba. Havia passado pelas duas lojas pouco tempo atrás, mas nunca teria descoberto esse fato se não tivesse tido aquela conversa com esse senhor.

Segui meu percurso pela Rua Dom Pedro II. Partindo para a próxima quadra, uma

nova paisagem começou a se formar, constituída agora por escritórios de advocacia, lojas de celulares, eletrônicos e artigos de informática, um laboratório médico, clínicas odontológicas, além do Sindicato Rural de Piracanjuba e de uma agência do Banco Sicoob. Todos esses equipamentos dividiam, agora, espaço com residências que iam surgindo em maior escala à medida em que eu caminhava pela rua.

Nas últimas quadras percorridas, o cenário se mostrava cada vez mais residencial, com a exceção de um supermercado e uma distribuidora de gás, na última quadra, que eram responsáveis pelo aumento do fluxo de veículos e pedestres no local. A Rua Dom Pedro II acabava, em seu sentido oeste, em um entroncamento viário com outras quatro ruas, ocasionado por uma rotatória.

Comecei a fazer o caminho contrário na Rua Dom Pedro II, pois havia começado a caminhar da metade da rua no sentido oeste, ainda havia a outra metade para “descobrir”. Desta vez, atravessei a rua e andei pelo lado de baixo, a fim de ter uma outra visão da dinâmica da rua. Enquanto caminhava, um trio de idosos andava pela rua, e mais uma vez, fiz a confirmação com os moradores locais. Um deles era de Uberlândia/MG, mas as outras duas, embora estivessem com um pouco de pressa, me reafirmaram: ali era a rua principal.

A sensação de “missão cumprida” transbordava em mim, e continuei o trajeto até o Banco do Brasil, meu ponto de partida, e dali segui em sentido leste. Ao lado do Banco do Brasil havia uma drogaria que, talvez, pelas características arquitetônicas observadas, fosse a mais antiga da rua. Sinais de antigos ladrilhos hidráulicos surgiam em pequenos trechos da calçada, como símbolo de resistência ao tempo. Ao lado da drogaria, havia uma barbearia e uma ótica e, depois disso, uma sequência de quatro salas comerciais se encontravam permanentemente fechadas. Do outro lado da rua havia algumas lojas de roupas e de móveis, embora em menor escala se comparada à quadra que percorri inicialmente. Chegando à esquina com a Rua Professor Percival Rebelo, pela qual havia chegado à cidade, um restaurante e outra farmácia encerravam os comércios daquela quadra.

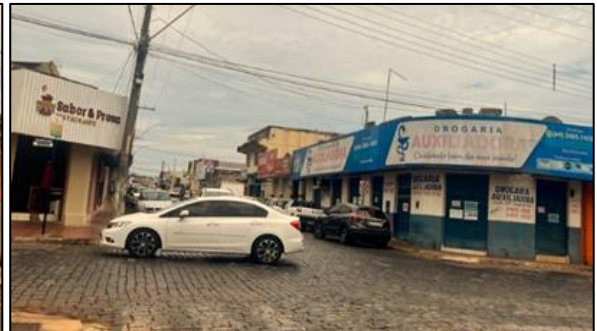
As próximas três quadras, até o final da rua, que agora começava a ganhar uma certa inclinação, eram marcadas estritamente por um caráter residencial, onde casas antigas e outras adaptadas à contemporaneidade se mesclavam na paisagem. Na descida,

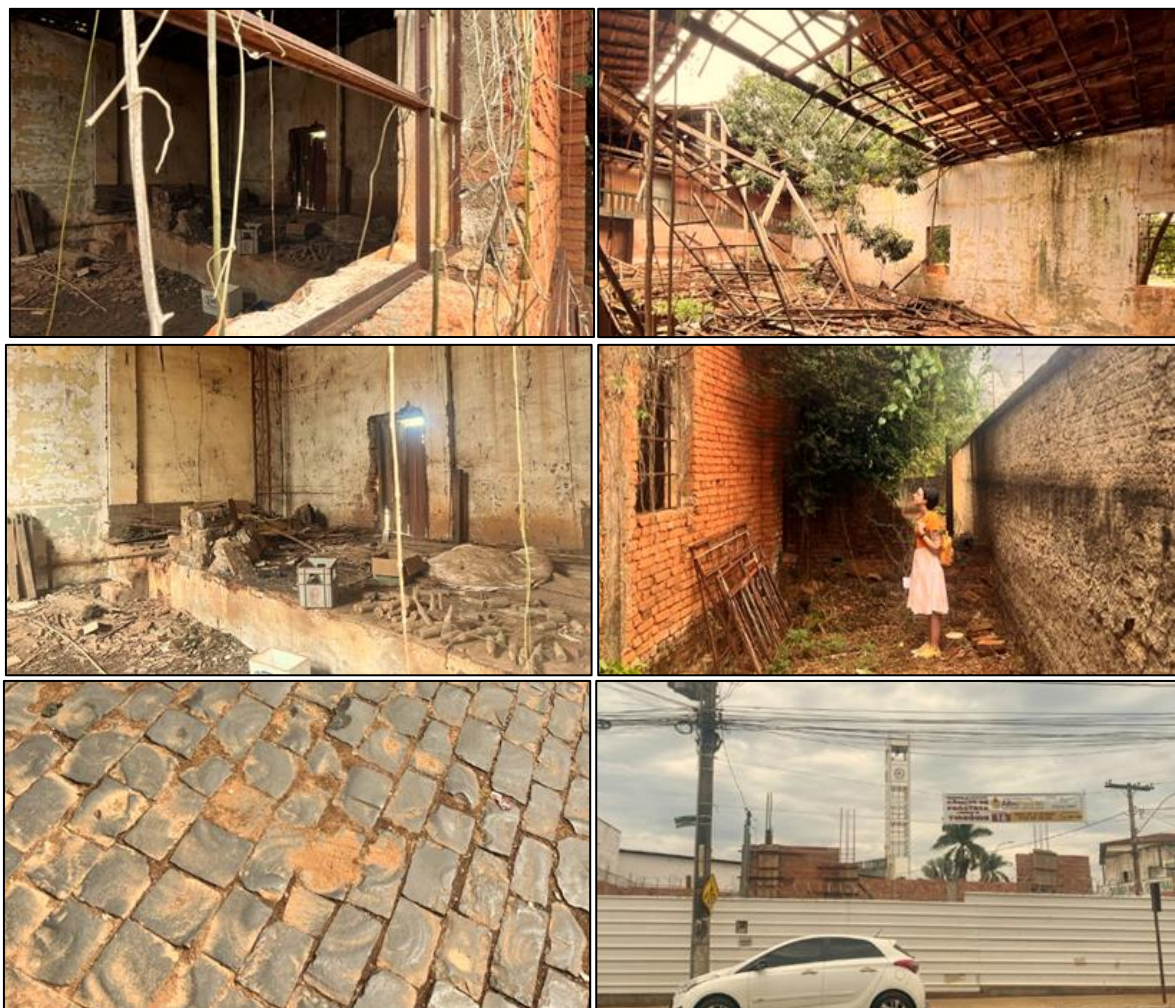
quase ao final da rua, me deparei com uma construção antiga, em art déco, “caindo aos pedaços”, escorada por algumas ripas de madeira em sua lateral. A edificação estava isolada no lote, tendo afastamentos na lateral direita e um grande lote de esquina vago à esquerda. Lembrei-me de ter trabalhado naquela parte da rua, por intermédio do IBGE. Naquela época, também havia ficado curiosa com aquela edificação e me recordo de ter lido no DMC (aparelho utilizado para a coleta de dados no IBGE), que se tratava do antigo cinema da cidade. A porta de entrada, com esquadria metálica, estava com os vidros estilhaçados. Olhando por entre as frestas, identifiquei os fragmentos do que teriam sido a bilheteria e a bomboniere. Logo constatei que ali era parte integrante da “cidade velha” que a proprietária da padaria havia mencionado mais cedo.

Adentrei ao espaço do afastamento lateral do cinema, que não possuía muros, quase que num ato marginal de curiosidade e observação. Os tijolos estavam à mostra na lateral do antigo cinema, e heras cobriam as paredes e parte do teto. Havia uma janela lateral. Me inclinei o máximo que consegui para ver o interior do cinema. O telhado havia desabado por dentro. Pela fresta, vi restos de telhas, ripas de madeira, muitas folhas e sujeira. As poltronas já não estavam mais ali, mas consegui ver a estrutura do palco, com três degraus e o espaço destinado à antiga tela. Talvez também fosse um teatro? Um cine teatro? Esses equipamentos culturais eram bastante comuns no auge do movimento progressista e ganharam grande força no interior do estado de Goiás, como símbolo da modernidade. Alguns engradados e garrafas de vidro dispostas pelo palco completavam a cena. Eram garrafas antigas de Pepsi que não são mais produzidas, repletas de uma grossa poeira. Do lado externo, um pé de jabuticabas estava carregado, mas todas as frutas maduras estavam na copa da árvore. Saí do terreno e segui até o final da Rua Dom Pedro II, sem muitas surpresas. As características residenciais e os paralelepípedos continuavam presentes.

Figura 22 - Sequência de fotografias tiradas durante o percurso experimental em Piracanjuba, apresentadas na ordem do relato narrado (da esquerda para a direita, de cima para baixo), outubro de 2023.







Fonte: a autora (2023).

24/10/2023 - GOIÂNIA (05H54) > PIRES DO RIO (08H48)

Em uma terça-feira, 24 de outubro de 2023, saí em direção à cidade de Pires do Rio. A data marcava um feriado municipal em Goiânia e aproveitei a ocasião para vivenciar os centros comerciais de Pires do Rio e Ipameri em seu dia a dia rotineiro. Embora fosse a primeira vez que passasse por este trajeto, não me recordo como foi o percurso até Pires do Rio, somente de ter tomado a BR-352 e que o trânsito era intenso na rodovia duplicada. Quando cheguei a Pires do Rio, ainda dentro do carro, tentei observar ao máximo as ruas em que cruzava, em busca do bairro do Centro e de um estacionamento. Parei próximo a Rua Rui Barbosa, lugar que, em um primeiro momento, pensei ser a rua principal que procurava. Conversei com alguns lojistas que me afirmaram que o comércio era um ponto forte dali. Fui caminhando, observando e fotografando a rua durante o processo. Me

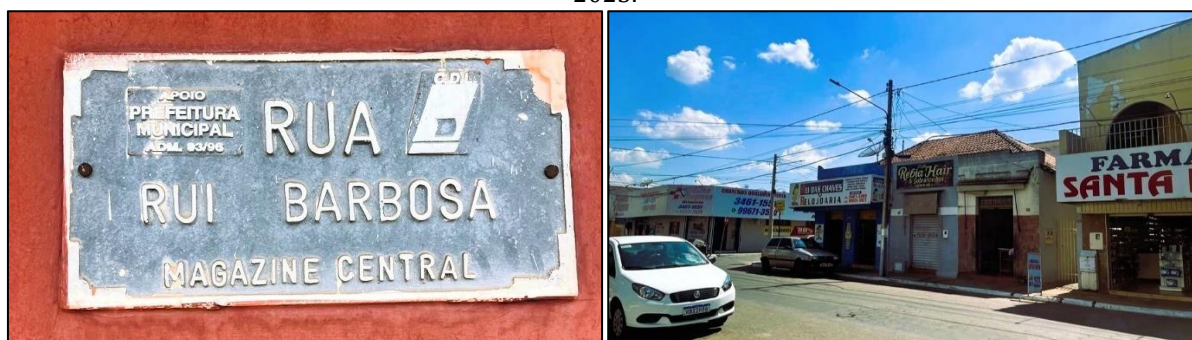
deparei com um comércio antigo, que tinha um balcão de madeira demarcando sua entrada, ainda que não houvesse nenhuma placa ou identificação do que se tratava, logo pensei ser uma relojoaria. Um ritmo mais intimista tomava conta do lugar, como se os moradores locais conhecessem tudo e todos ali. Próximo ao comércio em questão, do outro lado da rua, havia uma praça com a presença de uma igreja singela, contando com elementos vazados em sua fachada que remetiam a cobogós. Retornei ao local onde havia estacionado e entrei no carro, ainda incerta sobre a rua que deveria estudar. Diferente de Piracanjuba, em Pires do Rio não havia uma rua com comércio ou fluxos bem demarcados, todo o bairro do Centro parecia ser “ruas principais”, em um emaranhado de vias que se entrecruzavam.

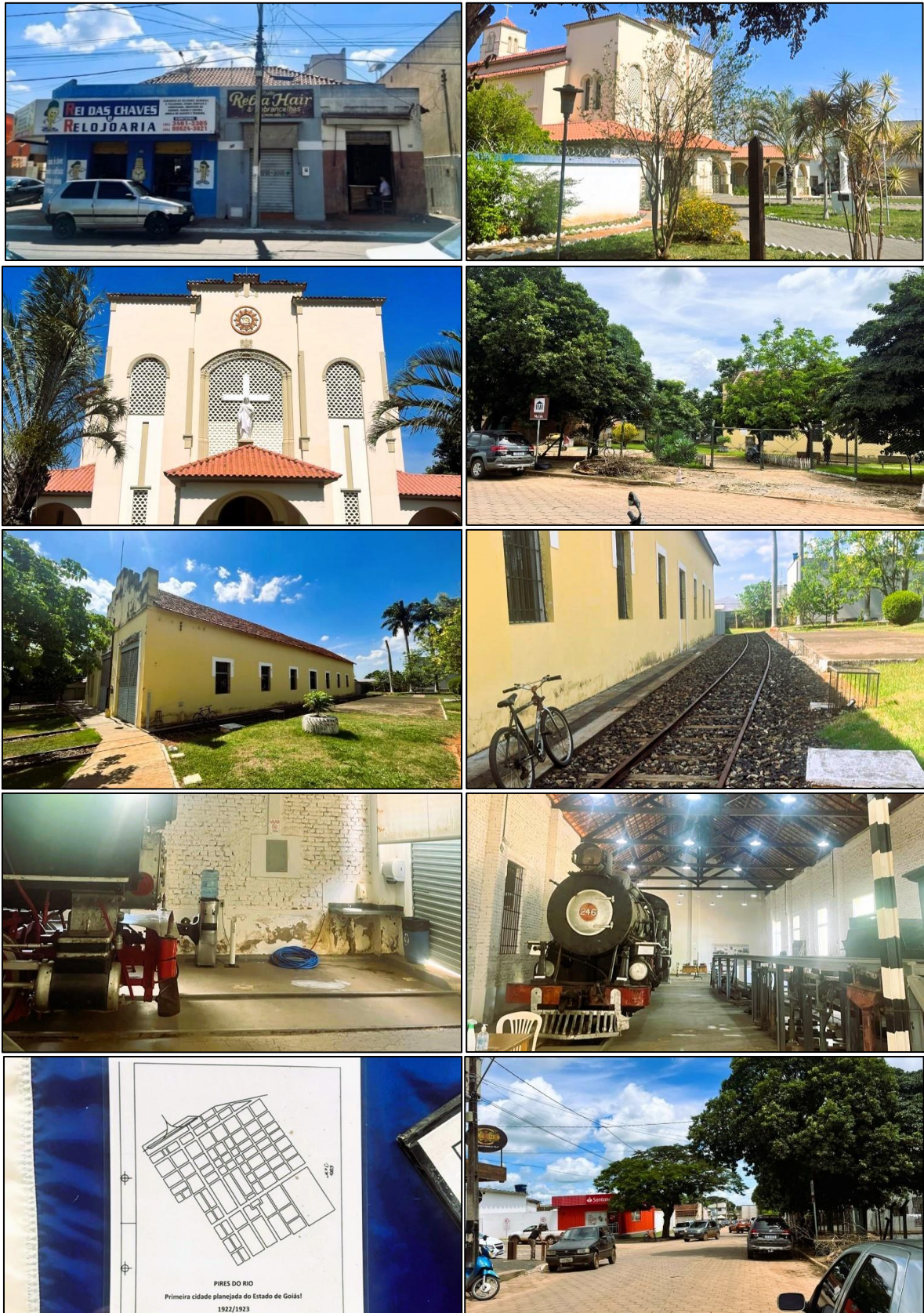
Somente havia passado por Pires do Rio uma única vez. Na ocasião me encontrava em um trajeto Brasília – Caldas Novas e pouco me recordo do que vi pela janela do ônibus ao passar por Pires do Rio. Lembrei que a cidade era conhecida por fazer parte da “região da estrada de ferro”, e logo me vi curiosa a conhecer o Museu Ferroviário, dada a sua importância para a formação do município. Rapidamente, busquei no *Google Maps* o endereço do museu e seu horário de funcionamento. Encontrava-se aberto e estava a poucas ruas dali. Ainda no Centro, a algumas ruas abaixo da Rua Rui Barbosa, me vi na Rua Francisco Rodrigues Naves. Ali, a tímida presença do edifício do museu, escondido entre as árvores de seu largo, logo me chamou a atenção. Adentrei no antigo prédio onde um dia funcionara a oficina de reparos dos trens que percorriam os trilhos daquela estação e logo me surpreendi com a estrutura intacta que ali permanecia conservada. As paredes eram de tijolos maciços pintados de branco e no piso a presença dos trilhos dava a impressão de “rasgar” o edifício, ainda que houvesse um grande portão destinado a entrada e saída das locomotivas. Alguns vagões de trens estacionados dentro do edifício faziam parte do acervo e davam vida à fascinante história contada pela guia de como a cidade surgiu e prosperou por meio dos trilhos e trens. Quando a visita guiada se encerrou, me apresentei como estudante e questionei a moça sobre qual era a rua principal da cidade. Confusa, ela não soube me responder. Disse que se fosse por critérios históricos seria com certeza a “Rua do Fogo”. Perguntei a ela onde ficava, mas a resposta me deixou ainda mais intrigada: aquela rua não existia mais. Havia surgido como apoio aos construtores dos trilhos e se extinguido tão logo a cidade fora inaugurada, já que a rua era fruto de alocações sem planejamento e remetia à desordem. O discurso de

inauguração de Pires do Rio se embasava no *slogan* de “primeira cidade planejada do estado de Goiás”. Logo, os governantes se apressaram em não deixar que a Rua do Fogo, surgida de uma série de apropriações irregulares, durasse por muito tempo.

A guia do museu comentou que ali havia uma biblioteca para pesquisas, com um acervo considerável sobre a formação da cidade e alguns livros sobre o estado de Goiás. Prontamente me interessei e ela me acompanhou até o espaço citado. Era uma pequena sala com algumas estantes repletas de livros antigos e dois computadores, onde no centro havia uma mesa redonda. A moça dispôs alguns livros sobre a mesa. Me sentei e comecei a folhear, ainda meio perdida e incerta quanto aos rumos de minha pesquisa. Já que não havia uma rua principal de destaque, me dediquei a investigar na história da formação do município alguma informação relacionada ao surgimento das primeiras ruas e suas nomenclaturas. Divagando por entre as letras pequenas dos antigos livros nada encontrei. Questionei se era possível acessar aqueles livros por meio de algum arquivo em pdf. A guia disse que sim, grande parte dos livros ali presentes possuíam suas versões digitalizadas. Rapidamente, buscou pelos livros no computador e me enviou o conteúdo por e-mail. Decidi me debruçar àquele conteúdo com um pouco mais de calma, em casa. Agradei e saí pela porta, admirando os objetos ali ancorados no tempo. Dei um até breve a Pires do Rio, e parti em direção a Ipameri, com a mente fervilhando de dúvidas e incertezas, em uma mistura de curiosidade e investigação. Havia algo interessante ali que precisava descobrir.

Figura 23 - Sequência de fotografias tiradas durante o percurso experimental em Pires do Rio, apresentadas na ordem do relato narrado (da esquerda para a direita, de cima para baixo), outubro de 2023.





Fonte: a autora (2023).

24/10/2023 – PIRES DO RIO (11h02) > IPAMERI (12h13)

Eram 11h02 quando saí de Pires do Rio em direção a Ipameri. As dúvidas que havia encontrado na última cidade, juntamente com a visita ao museu, me fizeram demorar um pouco mais do que o esperado. Ainda assim, consegui chegar em um bom horário. O relógio marcava 12h13. O Centro de Ipameri combinado às antigas e charmosas casas me passava um ar de calma. Por um momento desejei morar ali. Enquanto percorria a Rua Marechal Floriano Peixoto, notei a presença de muitos comércios, mas também de muitas residências imponentes e com arquitetura eclética bem conservada. Estacionei na Praça João Emídio Carneiro. Ainda na Rua Marechal Floriano Peixoto, em frente à praça citada, fui fisgada pelo cheiro de um restaurante singelo, com comida caseira e muita gente. Lembrei que não havia comido nada desde que saí de Goiânia. Resolvi fazer uma pausa para o almoço e, se houvesse a oportunidade, conversar com alguns moradores locais. A proprietária trabalhava com seu esposo e o local tinha um ar intimista, como se todos ali se conhecessem pela fidelidade da clientela. Me senti um pouco desconfortável e estrangeira em um primeiro momento. Mas assim que a dona do restaurante, com um sorriso no rosto, veio perguntar o que eu iria beber, a sensação de forasteira se esvaiu. Gentilmente pedi um suco de laranja. Ao fechar a conta, a proprietária questionou se eu era de Ipameri, apontando para o crachá com as inscrições da UFG que eu carregava no pescoço. Logo compreendi o porquê dos olhares curiosos em minha direção. Não havia me dado conta que, desde Pires do Rio, estava com o crachá. Respondi que não residia na cidade, mas estava ali fazendo uma pesquisa sobre cidades pequenas e suas ruas principais. Perguntei a ela qual era a principal rua de Ipameri e ela me informou que era a rua da parte de cima da praça, apontando para o local. Em seguida, comentou sobre a Universidade Estadual de Goiás, citando o fechamento de alguns cursos, alinhado à perda demográfica da cidade. De fato, Ipameri era a menor cidade dentre as que eu estava estudando. Algo na cidade me remetia a certa familiaridade, mesmo sem nunca ter estado ali. Talvez fosse pela gentileza das pessoas, ou pelo fato de o ritmo do cotidiano aparentar ser mais desacelerado. Segui a pé a partir da Praça João Emídio Carneiro, deixando para trás o burburinho preguiçoso dos que ali faziam sua pausa para o almoço em uma terça-feira cotidiana.

Ao pisar na rua mencionada pela proprietária do restaurante, senti algo estranho.

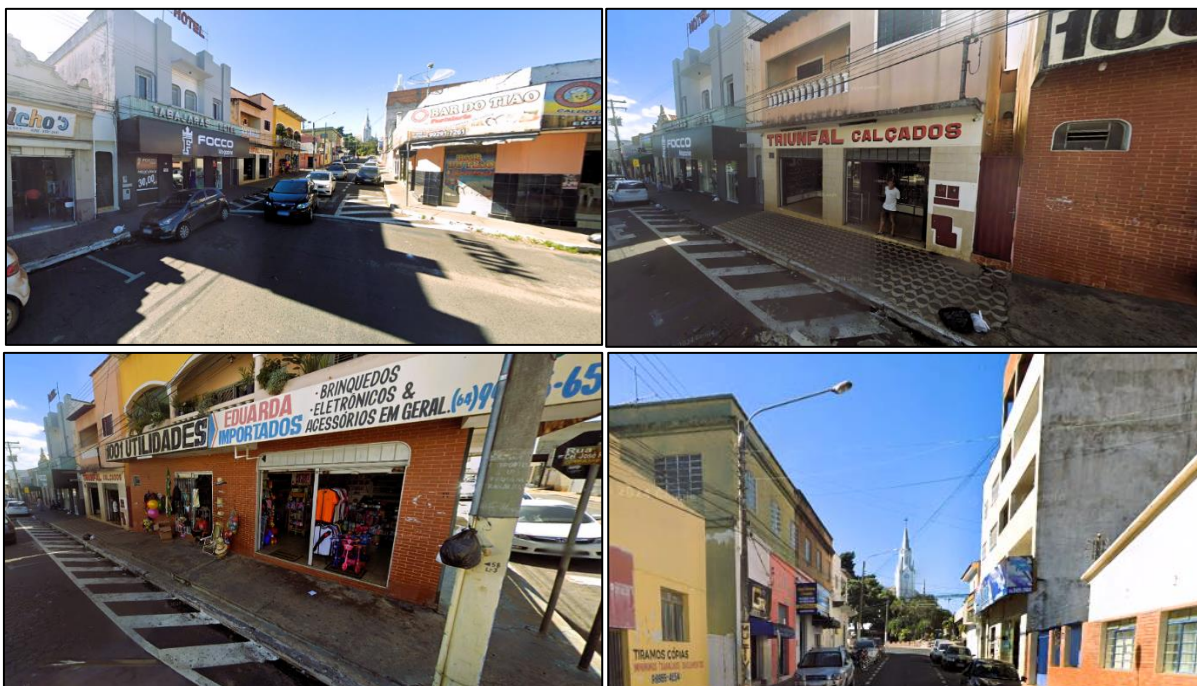
A rua estava praticamente vazia. Poucas pessoas iam e vinham e poucos veículos passavam pelo local. Os comércios abertos aparentavam um marasmo, mesclados às antigas residências com as fachadas mais diferentes que se podia imaginar. Novamente me encontrei na dúvida se aquela seria realmente a rua principal. Atravessei a extensão que restava da Rua General Mascarenhas de Moraes, até chegar na Praça da Liberdade. A praça tinha algo de especial, muitas pessoas sentadas nos bancos conversando, muitas árvores proparando uma boa sombra e um frescor vindo de uma brisa tímida. Tudo em volta da praça emanava vida. Havia um supermercado, o banco Itaú, o antigo e imponente Cine Estrela (ainda que deteriorado pela ação do tempo e com perda de seu uso original), o Banco do Brasil, uma sorveteria.

Fui até a sorveteria, comprei um picolé de graviola e voltei para a praça. Me sentei e permaneci observando o coreto da praça, o vai-vém das pessoas e suas interações. Decidi caminhar pela rua adjacente, à direita da praça, onde localiza-se o Banco do Brasil. Logo que iniciei o percurso pela Rua Coronel José Reginaldo, a presença da Igreja Matriz ao fundo me mostrou que aquela rua, ainda que pequena, tinha certa importância para o município. Os comércios se aproximavam mais da rua, como se mesclassem o público e o privado, em uma extensão do estabelecimento para com a própria rua. Os proprietários das lojas paravam e observavam o movimento, conversando com quem por ali passava e com os outros lojistas. A Rua Coronel José Reginaldo transmitia uma sensação de pertencimento por parte de seus moradores, era bonito de se ver.

Figura 24 - Sequência de fotografias tiradas durante o percurso experimental em Ipameri, apresentadas na ordem do relato narrado (da esquerda para a direita, de cima para baixo), outubro de 2023.







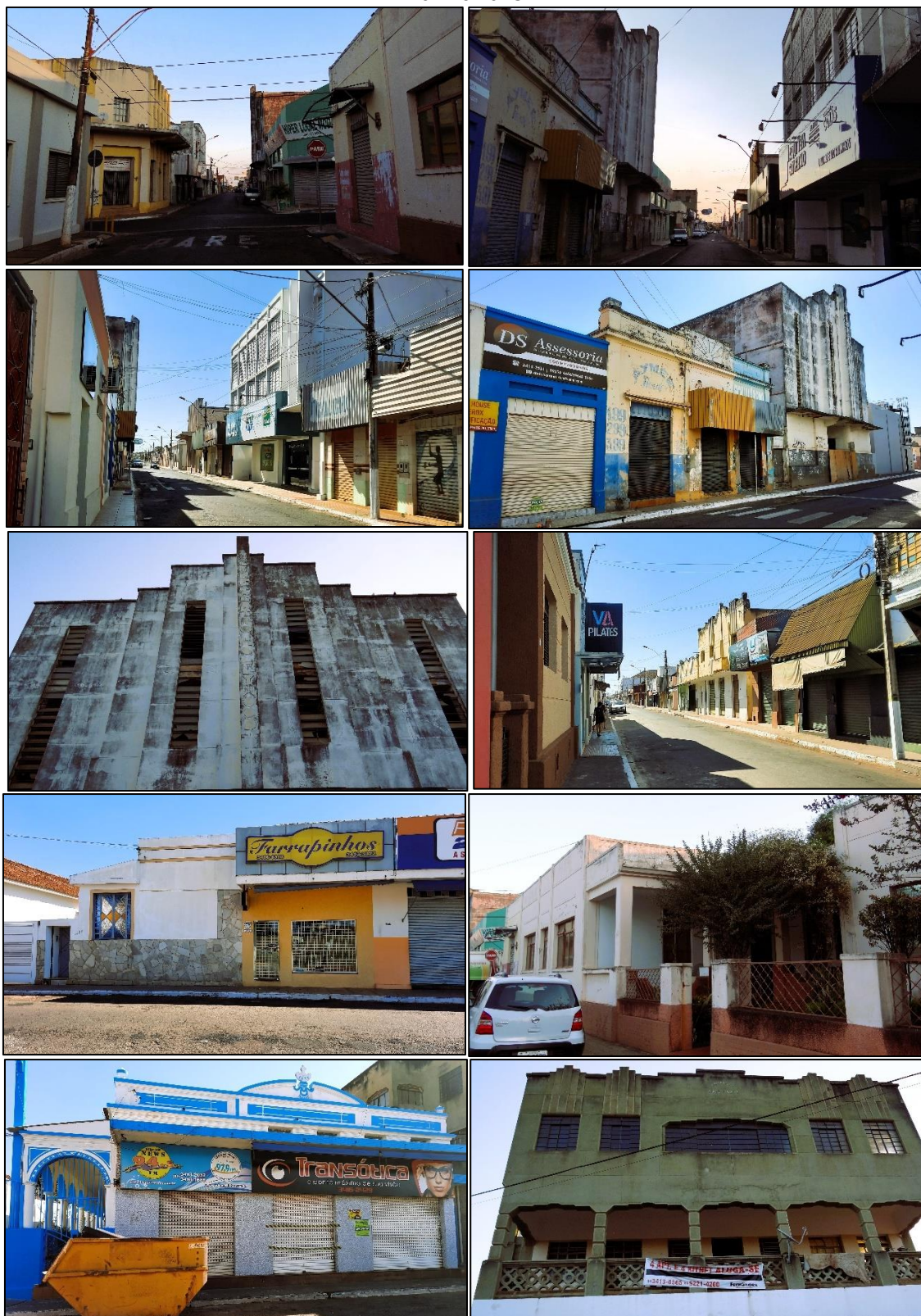
Fonte: a autora (2023).

MORRINHOS

Minha relação com a cidade de Morrinhos vem de moradora. Como poderia então realizar um percurso sem parcialidade? Cresci e vivi nesta cidade dos meus 7 meses de vida até aos 21 anos de idade, quando parti para a cidade de Goiás para cursar Arquitetura e Urbanismo. Para mim não havia dúvidas de que a rua principal de Morrinhos seria a Rua Barão do Rio Branco, ainda que muitos forasteiros não a reconhecessem como tal. Afinal, a rua permeia a um esvaziamento na atualidade que nada diz sobre sua importância para a formação do núcleo urbano da cidade. Me lembro de frequentar a Rua Barão do Rio Branco na década de 1990, das lojas de brinquedos que faziam toda criança brilhar os olhos, do Papai Noel distribuindo balinhas nesta rua na época de Natal, de ambulantes vendendo algodão-doce. Como era criança na época, pouco me lembro de demais situações cotidianas que não estivessem relacionadas aos prazeres de brincar. Lembro de comprar uma blusa em uma loja de roupas infantis quando tinha por volta de uns 10 anos, com o dinheiro que meu pai me dava de vez em quando, toda orgulhosa de ter conseguido juntar. Lembro do antigo cinema que na época já não funcionava mais. Lembro dos edifícios que pareciam gigantes em meio a rua tão estreita. Enfim, assim como eu, muitas pessoas se recordam com carinho e nostalgia dos momentos vividos na Rua Barão do Rio

Branco. Um lugar ancorado no tempo com seus antigos edifícios em *art déco*, mas que ainda gera muito pertencimento.

Figura 25 - Sequência de fotografias tiradas na Rua Barão do Rio Branco, em Morrinhos, nos anos 2018, 2021 e 2023.



Fonte: a autora (2018, 2021 e 2023).

CAPÍTULO 3

A RUA COMO ESPAÇO VIVIDO

Sandra Jatahy Pesavento (2002), em seu livro *“O Imaginário da cidade: visões literárias do urbano”*, traz o pesquisador-escritor como um “espectador privilegiado do social”, que exerce sua sensibilidade e cria uma cidade do pensamento, que se traduz em palavras e figuras imagéticas do espaço urbano e seus atores. Essas imagens urbanas podem levar a outros entendimentos e questões, à medida em que se encaram as assimetrias sociais, devendo-se questionar as representações criadas como um simbolismo consensual, imposto ou atribuído de valor.

Se tudo o que se vê e se experimenta é, por sua vez, recriado enquanto sensação, revivido enquanto memória articuladora de lembrança e decodificado em seus significados, a atribuição de sentido às imagens poderá depender do ponto de vista ou do lugar de quem vê e de como sente aquilo que se apresenta. (Pesavento, 2002, p. 17)

Outra contribuição, também na área da historiografia crítica, foi a de Bernard Lepetit (2001), em *“Por uma nova história urbana”*, com a ideia de que o passado se constrói a partir das questões do presente. Para o autor, as formas da experiência e as práticas sociais é que dão vida aos objetos da pesquisa, estes inscritos em diversas temporalidades de situações urbanas singulares, nos ritmos do *“tempo das coisas e do tempo dos homens”* (Lepetit, 2001, p. 20). Para além dessas questões, o autor afirma que a política administrativa e a prosperidade econômica não são fatores únicos para gerar os critérios do urbano, mas, sim, a apreensão do lugar por parte de seus habitantes. Sendo assim, levantou questões às quais denomina como “ensaio de história imediata”:

a relação indissociável entre os grupos sociais e a configuração material das cidades, alertando ao mesmo tempo sobre os limites das relações imediatas entre espaço e sociedade, território e comunidade, cristalizadas pelos determinismos, mostra o interesse de se estudar o engajamento das sociedades urbanas no presente das cidades ou as modalidades de reutilização das formas urbanas do passado” (Lepetit, 2001, p. 19).

Desse modo, “a cidade é objeto de múltiplos discursos e olhares, que não se hierarquizam, mas que se justapõem, compõem ou se contradizem, sem, por isso, serem uns mais verdadeiros ou importantes que os outros” (Pesavento, 2002, p. 9). Inserida nos discursos e olhares da cidade temos a figura da rua, que atua não somente como um canal de transporte mas, principalmente, como um catalisador de relações sociais urbanas, que se destaca nas idas e vindas do cotidiano. Nesse sentido, há uma “dimensão relacional das

práticas cotidianas, que tornam fluídos os encontros ocasionais e, sobretudo, contribuem para manter sólidas as ligações afetivas e as relações em geral” (Emiliani, 2009, p. 29-30). As práticas cotidianas no âmbito do espaço vivido são responsáveis por garantir continuidade e pertencimento à identidade pessoal e coletiva.

Michel Agier (2011) propõe uma discussão sobre conceitos e modelos de análise na área de estudos urbanos que envolve conhecer as cidades a partir dos cidadãos e de sua experiência cotidiana, de seus lugares de vida e situações concretas — dos bairros, das ruas, das redes de sociabilidade, das dinâmicas identitárias apreendidas *in situ*, por meio de uma pesquisa direta que dá visibilidade ao que não se vê, não se sabe, nem se imagina. Sendo assim, este capítulo visa interpretar as relações entre as características do ambiente construído das ruas principais e seus usos em microescala, interligadas ao espaço vivido, ao cotidiano e às interações sociais entre as pessoas, no que concerne à rua principal.

Para isso, a análise e posterior interpretação se apoiou na metodologia criada por Vikas Mehta (2007a e 2007b) para mensurar o grau de vivacidade de três ruas norte americanas. O artigo publicado pelo autor, ainda sem tradução para o português, intitulado “*Lively Streets: Determining Environmental Characteristics to Support Social Behavior*” (Mehta, 2007b) utiliza métodos quantitativos para analisar três ruas comerciais, de três cidades estadunidenses, com população de 101.355 habitantes, 57.107 habitantes e 77.478 habitantes, localizadas a poucos quilômetros uma da outra, na região metropolitana de Boston, Massachusetts que, segundo o autor, possuem características semelhantes, como demografia, sistema de transporte etc.

Embora as ruas estudadas por Mehta (2007a e 2007b) não estejam dentre as ruas principais de suas respectivas cidades, estas desempenham um papel central no que se refere ao cenário dos bairros onde estão inseridas. A partir das observações feitas nas ruas norte-americanas por Mehta (2007a e 2007b), se determinou um índice de mensuração da qualidade de vida urbana, utilizando atributos como indicadores da capacidade de resposta à diversidade do ambiente das ruas. Estes atributos aparecem, nesta dissertação, de maneira adaptada para aplicação em contextos urbanos das ruas principais de cidades pequenas (tabela 8), mostrando-se um estudo inovador e aplicável a outras realidades.

Tabela 8 – Adaptação do método de Vikas Mehta (2007b) para o contexto da pesquisa.

Atributos elencados por Vikas Mehta (2007b)	Ferramentas adaptadas de Mehta (2007b) para o contexto das ruas principais de cidades pequenas
Intensidade de Uso (determinada calculando o número de pessoas envolvidas em alguma atividade estacionária no segmento do quarteirão)	Copresença (Número de pessoas: <i>3 pontos</i> por pessoa em posição estacionária ou em deslocamento)
Intensidade de Uso Social (determinada calculando o número de pessoas em grupos de duas ou mais, envolvidos em alguma atividade social estacionária)	Copresença (Número de pessoas em grupo: 2 pessoas agrupadas: <i>8 pontos</i> ; 3 pessoas agrupadas: <i>11 pontos</i> ; 4 pessoas agrupadas: <i>14 pontos</i> ; 5 pessoas agrupadas ou mais: <i>17 pontos</i>)
Tempo de permanência das pessoas (calculado estudando quanto tempo as pessoas passaram em atividades estacionárias no segmento de quarteirão)	Copresença (Duração de permanência das pessoas, em posição estacionária ou que entrarem e saírem de um estabelecimento: 15 segundos a 30 segundos: <i>6 pontos</i> ; 30 segundos a 1 minuto: <i>8 pontos</i> ; 1 minuto a 3 minutos: <i>11 pontos</i> ; 3 minutos a 5 minutos: <i>14 pontos</i> ; 5 minutos a 10 minutos: <i>17 pontos</i>)
Diversidade Temporal de Utilização (determinada por meio do cálculo da utilização do espaço ao longo do dia)	Copresença (Parâmetro de avaliação da copresença aferida pelos indicadores nos três turnos do dia)
Variedade de Uso (determinada calculando o número de tipos de atividades no segmento-quarteirão)	Ambiente Construído (Variedade de Usos e Serviços: <i>1 ponto</i> por tipo de atividade/uso)
Diversidade de Usuários (determinada calculando a variedade de gênero e idade das pessoas em cada segmento de bloco)	Diversidade de Uso (30 pesquisas de usuário, em formato de pesquisa de opinião, foram direcionadas aos transeuntes das ruas principais, onde campos como idade e gênero foram abordados para esta mensuração)

Fonte: a autora (2025).

Esta adaptação do método de Mehta (2007b) é válida para o contexto no qual as ruas principais analisadas se inserem, em cidades pequenas, onde o fluxo de pessoas, veículos, mercadorias, diz muito sobre sua centralidade urbana. O número de pessoas que utilizam o espaço público e a duração de permanência são igualmente importantes. Para Gehl (2015) e Bentley *et al.* (1999), a atividade social no geral, ou a vivacidade de um ambiente, é fruto do número de pessoas e da duração de sua permanência.

3.1. MORRINHOS: O CASO DA RUA BARÃO DO RIO BRANCO

A Rua Barão do Rio Branco é composta por uma faixa de aproximadamente 885

metros de comprimento, dividida em 6 quadras em ambos os lados, e uma sétima quadra em apenas um dos lados. Esta medida refere-se à porção da rua em que se encontra inserida no bairro do Centro, excluindo um total de 8 quadras que fazem parte do bairro Jardim América, culminando na Universidade Estadual de Goiás ao final da rua principal. É importante ressaltar que a Rua Barão do Rio Branco tem início no bairro do Centro, passa pelo bairro Jardim América mas, termina na zona rural (figura 26, em pontilhado), dando acesso a diversas fazendas do município.

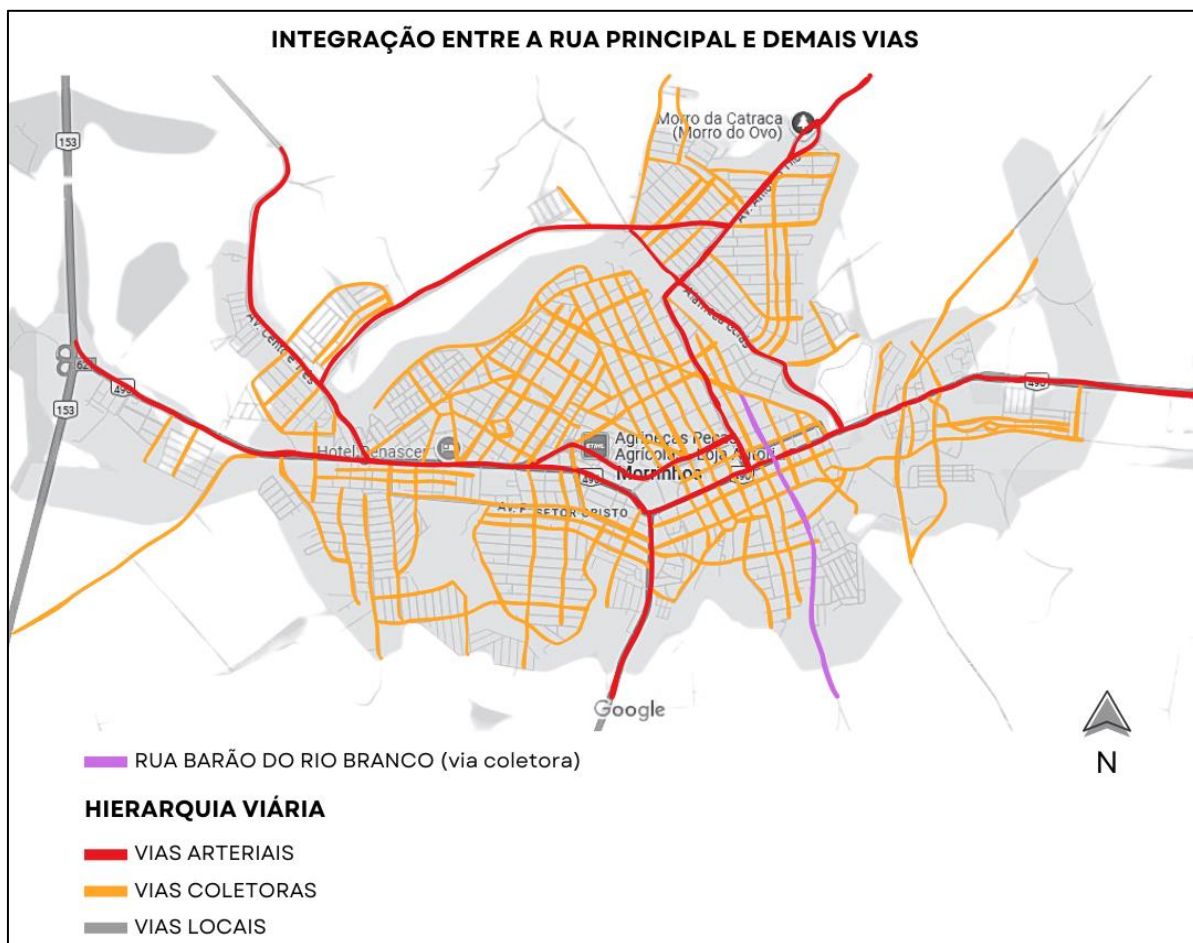
Figura 26 - Localização da Rua Barão do Rio Branco em meio à malha urbana de Morrinhos, com bairro do Centro delimitado em vermelho e a rua principal em amarelo. O trecho pontilhado da linha amarela refere-se à porção da rua principal que não se insere no perímetro do bairro do Centro. A mancha em cor-de-rosa relaciona-se à área comercial mais ativa do centro da cidade, na atualidade.



Fonte: Google Maps, com delimitações feitas pela autora (2024).

Embora localizada no Centro da cidade, existem poucos trechos da Rua Barão do Rio Branco — restritos às três primeiras quadras, para quem se dirige à rua pelo Centro — que obrigatoriamente conduz a percorrê-la para chegar a outro destino. Sua localização, às margens do novo centro comercial, relegou-a ao esquecimento. Quem transita por esta rua tem algum motivo para se dirigir até o local.

Figura 27 - Integração entre a Rua Barão do Rio Branco e o tecido urbano da cidade.



Fonte: mapa elaborado pela autora (2024), com base extraída da plataforma *Google Maps* (2024).

Após analisar a figura 27 é possível constatar que a Rua Barão do Rio Branco exerce sua configuração de centralidade no tecido urbano, quando comparada com a posição geográfica das demais vias arteriais. Estrategicamente bem localizada, com sentido viário único, próxima a quatro das oito vias arteriais existentes na cidade, a rua principal se configura como uma via coletora, interligando dois bairros — Centro e Jardim América.

Vale ressaltar que a Rua Barão do Rio Branco foi selecionada como rua principal de Morrinhos devido a seu caráter de historicidade visto que, desde a formação do município até meados de 1990, esta rua se configurou com o título de “rua do comércio” e era palco de festejos populares, atividades culturais, sociais e políticas. Como observado pela figura 26, em mancha na cor rosa claro, a área comercial mais ativa do centro da cidade, na atualidade, localiza-se a poucos metros da Rua Barão do Rio Branco, fato que confirma a migração do comércio da rua selecionada como rua principal para a nova região.

De acordo com pesquisas anteriores — Santos (2022); Silva e Santos (2023);

Santos e Rezende (2023) —, a partir da década de 1990, alguns motivos foram cruciais para o esvaziamento do centro comercial da Rua Barão do Rio Branco. Dentre eles estão: a expansão da malha urbana, a insuficiência da infraestrutura da região, o traçado viário (leito carroçável e passeio público) estreito, não compatível com a nova demanda exigida pelo crescimento populacional, e a necessidade de um comércio em maior escala.

Em consequência da expansão da malha urbana, houve a criação de novos subcentros que passaram a concorrer com o antigo centro comercial e a oferecer melhores condições para os comerciantes, como pagar por aluguéis mais baratos ou tornar-se proprietário de um negócio, oportunidades até então inexistentes na Rua Barão do Rio Branco, onde grande parte das parcelas de terra pertenciam a poucas pessoas, detentoras do poder no município. Este fator foi essencial para a aceleração da degradação do comércio na rua principal.

3.1.1. DIVERSIDADE DE USO

A pesquisa foi realizada na tarde do dia 04 de junho de 2024, entre às 13h30 e 15h20, na Rua Barão do Rio Branco, em um dia ensolarado. Foram abordadas 30 pessoas que circulavam pelo local. O questionário aplicado, em formato de pesquisa de opinião, se configura como uma pequena amostra do perfil dos usuários da rua principal.

Grande parte dos entrevistados demonstraram um sentimento de nostalgia em relação à vivacidade urbana de outrora da rua principal. Um grande esvaziamento tomava conta do local, movimentado apenas pela presença do Vapt Vupt, do Conselho Tutelar e do Banco Santander. Vários pontos comerciais se apresentavam permanentemente fechados, além da presença do Cine-Teatro Hollywood, inaugurado em 1949, com projeto de Jorge Félix de Souza (Santos, 2024), que permanece interditado e em situação de abandono desde meados de 1990, fatores que contribuem para um ar de marasmo no local.

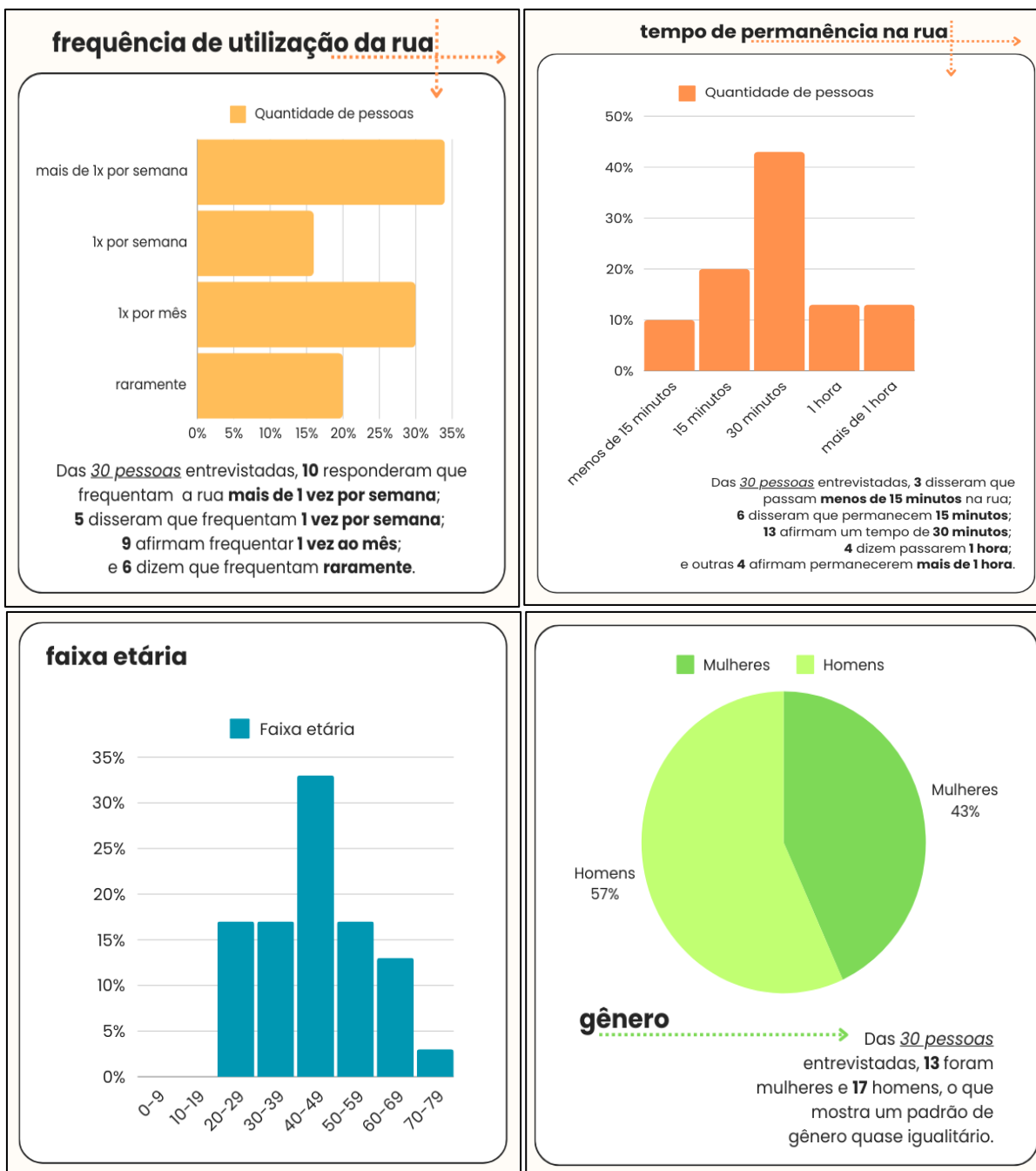
No quarto campo do questionário: “Na sua opinião, o que falta na Rua Barão do Rio Branco? (sugestões, críticas etc.)”, a grande maioria das respostas esteve relacionada à antiga configuração comercial da rua. A maior parte dos entrevistados sugeriu a

realização de reforma do cinema para devolvê-lo como equipamento cultural de memória para a cidade e mencionaram o desejo de uma revitalização da rua, trazendo atrativos como restaurantes e o retorno do comércio. Todavia, embora muitas pessoas tenham recordações saudosas da antiga rua, alguns poucos entrevistados indicaram realizar a demolição dos edifícios antigos abandonados e incentivaram a construção de residências em seus lugares.

Dos trinta entrevistados, 76% afirmaram frequentar a rua principal para fins de uso de instituições públicas (destacaram o Vapt Vupt, em sua totalidade); 30% confirmaram utilizar os poucos comércios que ainda restam (como a Sorveteria Morrinhos, a primeira da cidade; e duas farmácias) e serviços oferecidos, como escritórios de contabilidade e advocacia ao longo da rua. Apenas 20% afirmaram que vão até à rua principal para fins de utilização das instituições bancárias (Banco Santander e Sicredi); e 13% disseram que frequentam a rua para visitar residências de familiares que se localizam nas proximidades, ou apenas a aproveitam como passagem. É importante ressaltar que grande parte dos entrevistados assinalaram que utilizam a rua principal em múltiplas finalidades.

A primeira pergunta do questionário, relacionada à frequência de utilização da rua principal (figura 28a), demonstrou que 10 pessoas recorrem até ao local mais de uma vez na semana, enquanto que 9 dos entrevistados afirmaram visitar a rua apenas uma vez ao mês, o que manifesta uma dualidade e certa imprecisão em definir sua frequência de utilização. Ainda, 6 pessoas responderam que raramente frequentam o local, e outras 5 afirmaram frequentar a rua cerca de uma vez por semana. Cada entrevistado selecionou apenas uma única opção neste quesito. Esse resultado é fruto da ausência de comércios e serviços variados, apontando que o caráter atualmente institucional da Rua Barão do Rio Branco não fornece aporte para incentivar que hajam fluxos diários de idas e vindas da população.

Figura 28 - Rua Barão do Rio Branco: da esquerda para a direita, de cima para baixo: a) frequência de utilização, segundo os entrevistados; b) média de permanência dos usuários; c) Faixa etária, e; d) gênero dos usuários.



Fonte: a autora (2024).

Com relação ao tempo de permanência na rua principal (figura 28b), referente à terceira pergunta do questionário, dos trinta transeuntes entrevistados, 13 afirmaram permanecer em média 30 minutos na Rua Barão do Rio Branco; 6 pessoas assinalaram uma média de 15 minutos; 4 pessoas afirmam um tempo de permanência de 1 hora; 4 dos entrevistados dizem passar mais de 1 hora na rua principal (dentre esses, duas pessoas eram funcionárias das instituições ao longo da rua); por fim, 3 dos transeuntes afirmaram um tempo de permanência equivalente a menos que 15 minutos. Assim como no campo referente à frequência de utilização, cada entrevistado selecionou apenas uma única

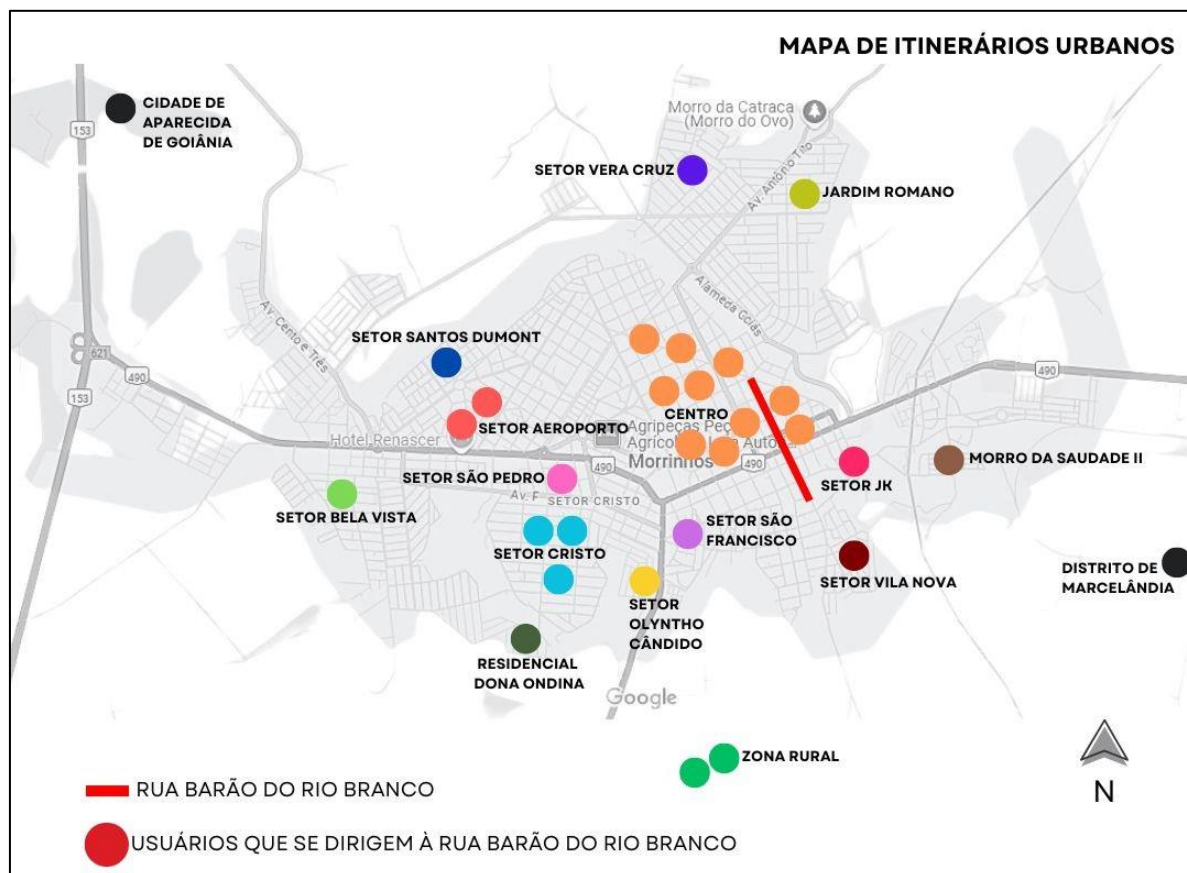
opção neste quesito.

Outros dados extraídos durante as entrevistas, como o campo “idade” e “nome”, proporcionaram uma sistematização de informações referentes à faixa etária e gênero dos usuários da rua principal, o que pode ser observado pela figura 28c e 28d, respectivamente. Dos 30 entrevistados, 10 possuem faixa etária entre 40 e 49 anos de idade (33%); idades variáveis entre 20 e 29 anos, 30 e 39 anos, e 50 a 59 anos de idade receberam um total de 5 entrevistados em cada intervalo (17%). Quatro pessoas entrevistadas tinham idade entre 60 e 69 anos (13%); E uma pessoa informou idade entre 70 e 79 anos (3%). Da amostra de trinta entrevistados não houve nenhum transeunte com idade anterior a vinte anos de idade. Com relação ao gênero, podemos inferir um padrão quase igualitário entre os usuários da Rua Barão do Rio Branco, com 17 homens, equivalente a 57% dos entrevistados; e 13 mulheres, equivalente a 43% entre os entrevistados.

3.1.2. ITINERÁRIOS URBANOS

Os fluxos de idas e vindas no cotidiano da população muito dizem a respeito da disposição do território. A figura 29, traz o mapa relacionado aos itinerários urbanos, organizando a informação “bairro” de origem das trinta pessoas abordadas pela pesquisa de opinião. Quanto maior o fluxo de diferentes pessoas vindas de diferentes regiões da cidade, proporcionalmente maior será a centralidade da rua principal, o que induz a um equilíbrio entre o uso surgido de diferentes bairros, combinado à vivacidade de relações sociais.

Figura 29 - Mapa de itinerários urbanos, coletados por meio da informação “bairro”, em pesquisa de usuário realizada aos trinta transeuntes na Rua Barão do Rio Branco. Cada ponto demarcado no mapa refere-se a uma das trinta pessoas entrevistadas. As cores em comum estão relacionadas ao mesmo bairro/localidade.



Fonte: mapa elaborado pela autora (2024), com base extraída da plataforma *Google Maps* (2024).

O mapeamento, levando em consideração a amostragem obtida, nos mostra um cenário em que a grande maioria dos usuários da rua principal (10 pessoas) reside no próprio Centro da cidade. Cada ponto demarcado no mapa refere-se a uma das trinta pessoas entrevistadas. As cores em comum estão relacionadas ao mesmo bairro/localidade. Logo após o Centro, o bairro com maior frequência de utilização foi o Setor Cristo, com 3 pessoas; e o Setor Aeroporto, com 2 pessoas. Fora do perímetro urbano da cidade, 2 pessoas residiam na zona rural e 1 pessoa no Distrito de Marcelândia (localizado entre a cidade de Morrinhos e Caldas Novas). Também foi contabilizada 1 pessoa com residência na cidade de Aparecida de Goiânia, antigo morador de Morrinhos que visitava familiares ali residentes, na ocasião.

Os bairros Setor Vera Cruz, Jardim Romano, Setor Santos Dumont, Setor São Pedro, Setor Bela Vista, Residencial Dona Ondina, Setor Olyntho Cândido, Setor São Francisco, Setor Vila Nova, Setor JK e Morro da Saudade II, obtiveram 1 pessoa cada, no que se refere à utilização da rua principal dentre a amostra coletada. Nota-se um vazio ao norte da cidade de Morrinhos, isolando os bairros Setor Vera Cruz e Jardim Romano do restante da cidade. À esquerda do Setor Bela Vista também há uma região não contemplada pelo uso

recorrente à rua principal. Ao todo, 14 bairros, 2 fazendas, 1 distrito e 1 cidade foram listados como regiões de fluxos cotidianos com destino à Rua Barão do Rio Branco.

3.1.3. COPRESENÇA

Para mensurar o grau de copresença na rua principal foram elaborados dois indicadores. O primeiro, Indicador de Vivacidade Urbana, relaciona-se à transitabilidade e permanência das pessoas nas ruas principais; enquanto o segundo, Indicador de Tráfego Urbano, calcula o fluxo do tráfego de veículos na rua principal. As análises foram coletadas no dia 03 de junho de 2024, em uma segunda-feira, nos três turnos do dia (manhã, tarde e noite). O registro foi feito em formato de vídeo, pela câmera do celular, em posição retrato, com duração de 10 minutos cada. Procurou-se fixar a câmera no mesmo ponto em todas as coletas para que fosse possível lançar mão de análises comparativas.

Figura 30 - Mapa do bairro do Centro de Morrinhos, com demarcação do local onde foram realizadas as filmagens nos três períodos do dia, na Rua Barão do Rio Branco.

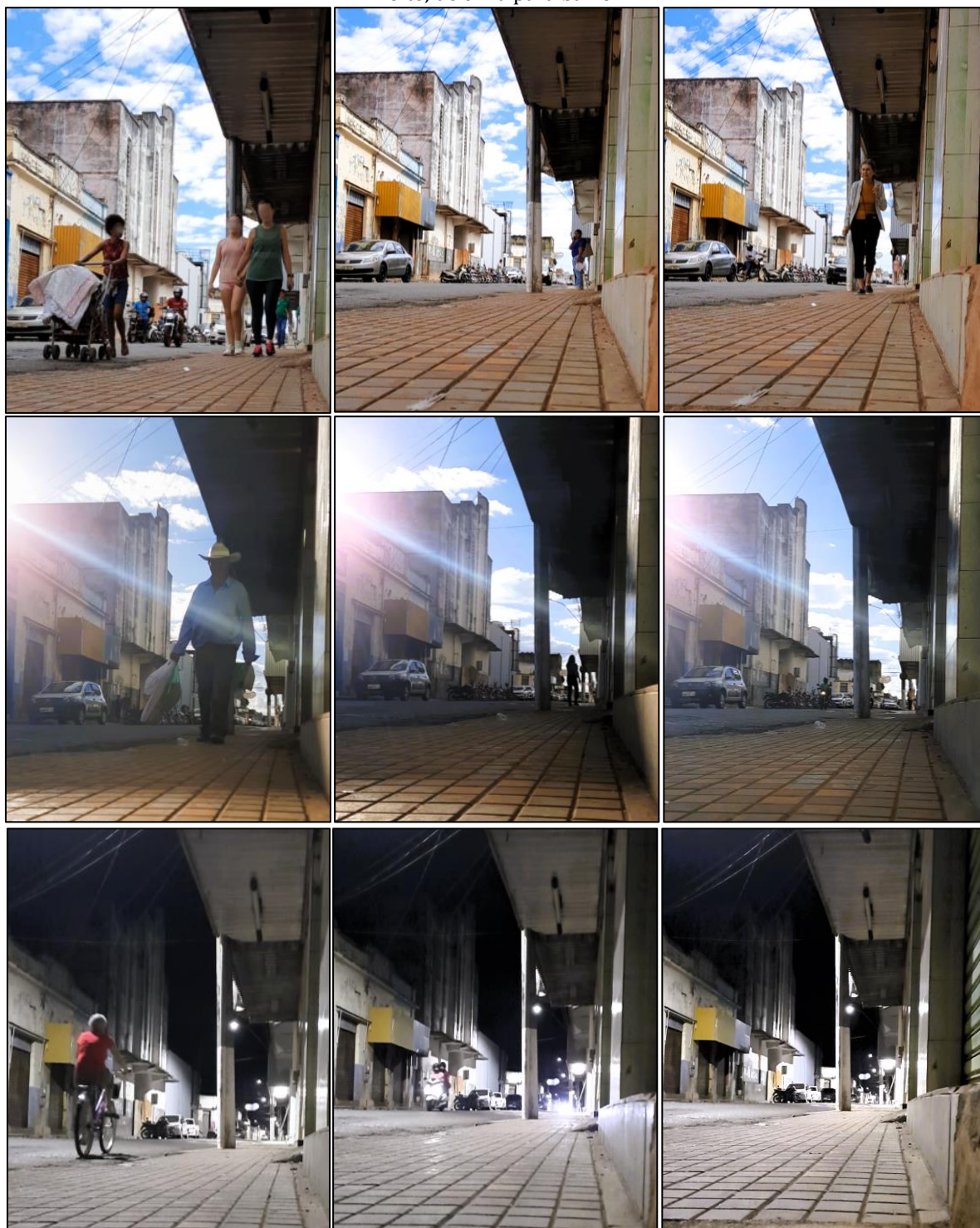


Fonte: mapa elaborado pela autora (2024); imagem extraída do *Google Maps*, no modo *Street View* (2024).

O ponto de filmagem (figura 30) foi escolhido de acordo com a presença de maior fluxo de pessoas ao longo da rua. Sendo assim, na Rua Barão do Rio Branco as gravações foram feitas em local próximo ao Vapt Vupt, ponto que mais movimentava a rua principal. No período da manhã, a coleta de dados perdurou entre 10h36 e 10h46; a tarde, entre

16h14 e 16h24; e, a noite, entre 19h52 e 20h02. A figura 31 mostra uma síntese da transitabilidade encontrada nos três períodos, com o turno da manhã sendo o mais movimentado.

Figura 31 - Imagens extraídas das filmagens realizadas nos três turnos do dia: a) manhã; b) tarde, e; c) noite; de cima para baixo.



Fonte: a autora (2024).

A partir de observação posterior, de maneira atenta, foram apurados os dados

referentes ao quantitativo de transeuntes, permanências, pessoas caminhando em grupos, além da contagem do fluxo de veículos que transitavam pela rua principal. Não foram contabilizadas pessoas ou veículos que passavam somente pelos cruzamentos da rua. A apuração dos dados foi realizada ao configurar a reprodução dos vídeos em velocidade 0,25x, para maior atenção aos detalhes. Isto posto, os dados obtidos referentes ao Indicador de Vivacidade Urbana estão detalhados por meio de apêndice, situado ao final desta dissertação.

Como observado pelo indicador mencionado, o turno da manhã detém o maior fluxo de pessoas, assim como gera maior permanência na rua principal. No período da tarde o movimento cai drasticamente, de 29 pessoas (manhã) para 19 (tarde). Este decréscimo é ainda mais acentuado no período noturno quando, dentro de 10 minutos, são observadas apenas seis pessoas circulando pela rua, muitas em função da academia de musculação, localizada na esquina do local de filmagem. Tanto no período matutino quanto vespertino, a duração de permanência aferida se concretiza em consequência das esperas e atendimentos relacionados ao Vapt Vupt.

O mesmo padrão decrescente observado pelo Indicador de Vivacidade Urbana, relacionado aos fluxos de pessoas, se repete ao relacionarmos a rua principal ao tráfego de veículos. Na parte da manhã, dentro de 10 minutos, circularam 40 veículos pela Rua Barão do Rio Branco. Pela tarde o número cai para 27 veículos dentro do mesmo período de tempo e, à noite, observa-se o tráfego de apenas 11 veículos e 1 bicicleta. Se somado ao Indicador de Vivacidade Urbana, tem-se:

- Turno da manhã: 208 pontos (Indicador de Vivacidade Urbana) + 40 pontos (Indicador de Tráfego Urbano) = **248 pontos no total**.
- Turno da tarde: 120 pontos (Indicador de Vivacidade Urbana) + 27 pontos (Indicador de Tráfego Urbano) = **147 pontos no total**.
- Turno da noite: 29 pontos (Indicador de Vivacidade Urbana) + 13 pontos (Indicador de Tráfego Urbano) = **42 pontos no total**.

Para avaliação da copresença, associada aos Indicadores de Vivacidade Urbana e Tráfego Urbano, adotou-se o parâmetro disposto a seguir.

Tabela 9 - Parâmetro de avaliação da copresença aferida pelos Indicadores de Vivacidade Urbana e Tráfego Urbano, em sua totalidade, com aplicação para a Rua Barão do Rio Branco.

Pontuação	Avaliação de desempenho	Rua Barão do Rio Branco
Entre 400 e 500 pontos	Copresença muito alta	-
Entre 300 e 400 pontos	Copresença alta	-
Entre 200 e 300 pontos	Copresença suficiente	X (turno da manhã = 248 pontos)
Entre 100 e 200 pontos	Copresença insuficiente	X (turno da tarde = 147 pontos)
Abaixo de 100 pontos	Copresença muito insuficiente	X (turno da noite = 42 pontos)

Fonte: a autora (2024).

Em vista dos dados apresentados, no que tange ao fluxo de pessoas e tráfego urbano, para fins de propagação da vivacidade urbana, o padrão apresentado na Rua Barão do Rio Branco é insuficiente no período vespertino e muito insuficiente no período noturno. Esta condição se justifica pelo fator da dissolução do comércio na rua principal e sua alteração para um caráter mais institucional, o que não gera demanda suficiente de fluxos que necessitem se dirigir à rua principal com certa constância.

3.1.4. AMBIENTE CONSTRUÍDO

Para mensurar as características físicas das ruas principais, foi aplicado o Indicador de Qualidade do Ambiente Construído, adaptado de metodologia utilizada por Mehta (2007b) quando o autor analisa os usos e a qualidade do ambiente físico em sua microescala. As características de uma via interferem diretamente na permanência, fluxos e usos das ruas da cidade. Sendo assim, foram analisadas as características da tabela 10, apontando e pontuando elementos encontrados na Rua Barão do Rio Branco.

Tabela 10 - Indicador de Qualidade do Ambiente Construído da Rua Barão do Rio Branco.

Característica do Ambiente Construído	Pontuação Estipulada	Pontuação obtida na Rua Barão do Rio Branco	Descrição da pontuação obtida
<u>Variedade de</u>	1 ponto por		Residências; Centro de Artes (1); Hotel (1); Conselho Tutelar; Farmácias (2); Lojas de roupas (3); Rádio Integração

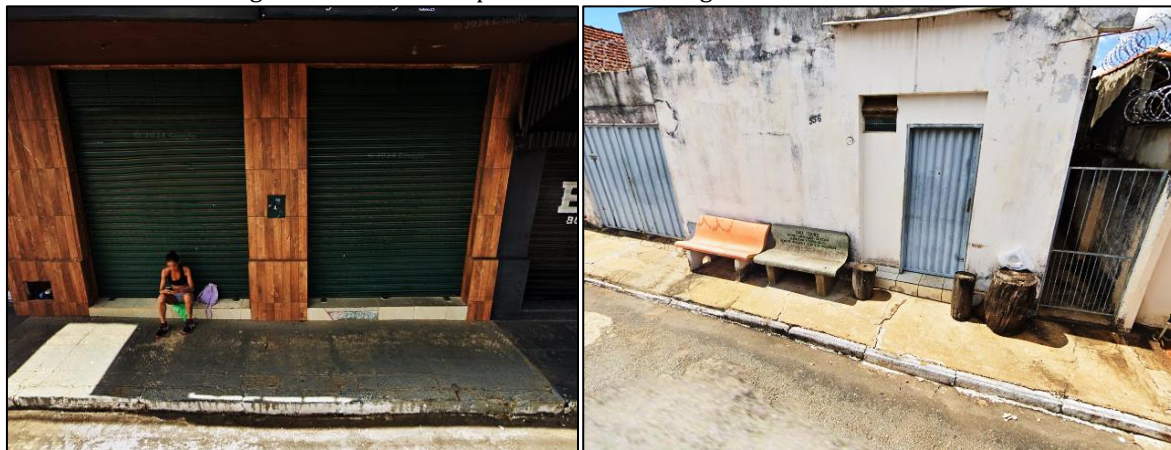
<u>usos e serviços</u>	tipo de atividade/uso	30 pontos	News 94.5 FM; Studio de lutas (1); Imobiliária (1); Escritórios de contabilidade (2); Escritório de genética animal (1); Escritórios de advocacia (2); Sorveteria (1); Academia de musculação (1); Vapt Vupt; Banco (Santander e Sicredi); Clínica veterinária (1); Studios de pilates (3); Funerária (1); Oficina de consertos de máquinas de costura e eletrodomésticos (1); Loja de calçados (1); Espaço de eventos (1); Loja de placas de veículos (1); Armazém (1); Merceria (1); Loja de calhas e rufos (1); Alfaiataria (1); Barbearia (1); Serviço de eletricista (residência) (1); Serviço de manicure (residência) (1).
<u>Pontos de permanência</u>	1 ponto por local propício à permanência	4 pontos	Bancos situados às portas das residências; degrau de entrada de estabelecimento.
<u>Número de sombras e abrigos do sol</u>	1 ponto por unidade de sombreamento (árvores, beirais, marquises etc.)	34 pontos	Beirais e marquises. Não foi encontrada nenhuma árvore ao longo da calçada, somente um arbusto na fachada do Hotel Aparecida, fornecendo pouca sombra.
<u>Número de impedimentos à caminhabilidade nas calçadas</u> (rampas, degraus, desníveis, obstáculos, barreiras etc.)	1 ponto negativo por impedimento	-78 pontos	Foi observada a ocorrência de rampas, degraus, desníveis, obstáculos e barreiras ao longo das calçadas, principalmente devido à largura estreita destinada ao passeio público.
TOTAL	-	-10 pontos	-

Fonte: adaptado de Mehta (2007b) pela autora (2024).

O resultado constata que apesar de concentrar um número significativo de diferentes usos e serviços, totalizando 30 pontos para esta categoria, a Rua Barão do Rio Branco não é propícia para a caminhabilidade. O número de impedimentos à caminhabilidade encontrados nas calçadas da via totalizaram em 78 (negativos). Este fato, ao realizar a somatória do Indicador de Qualidade do Ambiente Construído, nos traz um total abaixo de zero para a rua principal. Ou seja, os impedimentos à caminhabilidade foram em maior número que as demais categorias encontradas, enfatizando o baixo

caráter de qualidade do ambiente físico da Rua Barão do Rio Branco.

Figura 32 - Pontos de permanência ao longo da Rua Barão do Rio Branco.



Fonte: a autora (2024).

A ausência de árvores na rua principal, limitada a apenas um arbusto na fachada do Hotel Aparecida (ver figura 33), faz com que a mesma tenha um aspecto árido, não sendo convidativa para a permanência por longos períodos. O sombreamento existente advém majoritariamente de marquises e beirais dos edifícios comerciais.

Figura 33 - Unidades de sombreamento ao longo da Rua Barão do Rio Branco.



Fonte: a autora (2024).

O resultado do indicador analisado contribui para a inferência de que a configuração atual da Rua Barão do Rio Branco, herdada desde os primórdios de sua formação conjunta com o município, não acompanhou as novas dinâmicas urbanas, humanas, culturais e sociais da cidade de Morrinhos. A largura estreita do passeio público impede a livre caminhabilidade e o fluxo de pedestres de maneira eficiente e segura, já que ao longo de toda a extensão da rua (dentro da área do Centro estudada) foram encontrados impedimentos relacionados a postes de iluminação pública, em sua maioria mas, também, rampas, desníveis, obstáculos, degraus e barreiras (figura 34).

Figura 34 - Impedimentos à caminhabilidade nas calçadas ao longo da Rua Barão do Rio Branco.



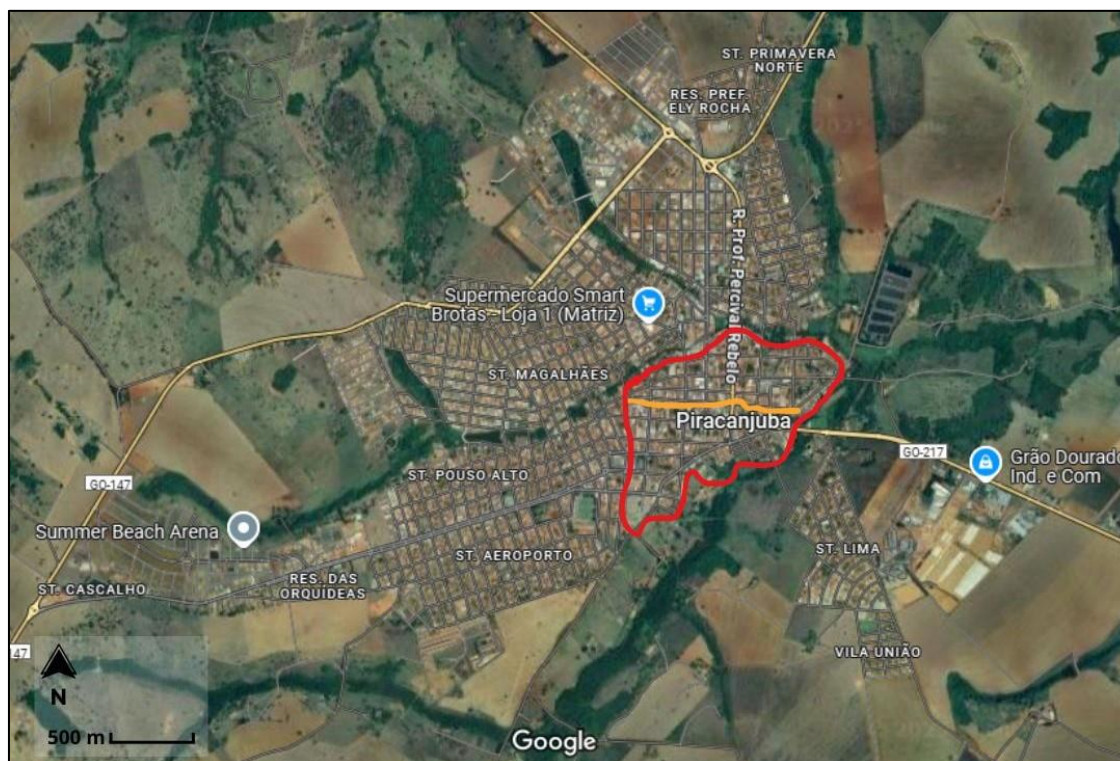
Fonte: a autora (2024).

A partir deste fato, é possível afirmar que a configuração da Rua Barão do Rio Branco não acompanhou o progresso obtido por meio da iluminação pública, pois não houve remodelação da via para abrigar tal infraestrutura urbana. O fato se agrava ainda mais quando a população implanta lixeiras nas portas de suas residências, não restando nenhum espaço para a circulação do pedestre que não seja o próprio leito carroçável.

3.2. PIRACANJUBA: O CASO DA RUA DOM PEDRO II

A Rua Dom Pedro II possui cerca de 957 metros de comprimento, dividida em 7 quadras de ambos os lados (figura 35). Diferente da Rua Barão do Rio Branco, localizada em Morrinhos, a Rua Dom Pedro II inicia e encerra toda a sua extensão dentro do perímetro do bairro do Centro. Esta rua se consolidou como importante centro comercial desde a fundação da cidade, função que exerce de maneira ativa ainda nos dias atuais.

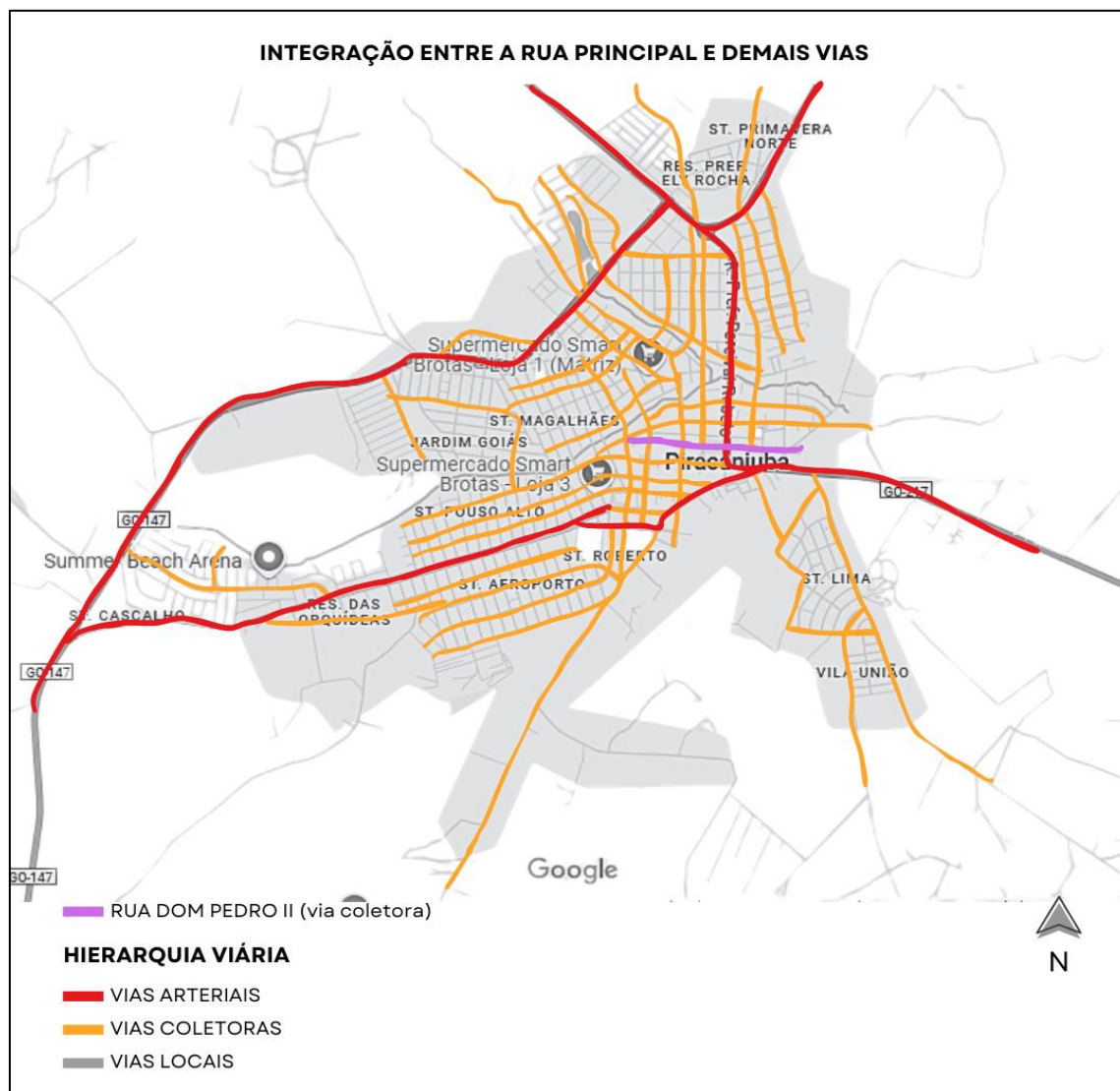
Figura 35 - Localização da Rua Dom Pedro II em meio à malha urbana de Piracanjuba, com bairro do Centro delimitado em vermelho e a rua principal em amarelo.



Fonte: Google Maps, com delimitações feitas pela autora (2024).

Com o início da obra de calçamento em paralelepípedos na cidade, na década de 1950, a Rua Dom Pedro II foi a primeira a receber o piso em questão, que se mantém conservado, sem ter passado por nenhum tipo de reforma desde então. A figura 36 destaca as vias arteriais, coletoras e locais da cidade, a fim de analisar a configuração de sua relação com a rua principal no tecido urbano.

Figura 36 - Integração entre a Rua Dom Pedro II e o tecido urbano da cidade de Piracanjuba.



Fonte: mapa elaborado pela autora (2025), com base extraída da plataforma *Google Maps* (2025).

Após analisar a figura 36 é possível constatar que a Rua Dom Pedro II exerce sua configuração de centralidade no tecido urbano, quando comparada com a posição geográfica das demais vias arteriais. Estrategicamente bem localizada, com sentido viário duplo, está próxima a três das cinco vias arteriais existentes na cidade, configurando-se como uma via coletora, enquadrada dentro do perímetro do bairro do Centro mas, ainda assim, próxima a tantos outros bairros circunvizinhos.

3.2.1. DIVERSIDADE DE USO

A pesquisa foi realizada na tarde do dia 06 de janeiro de 2025, entre às 15h00 e 17h00, na Rua Dom Pedro II, em um dia nublado, com chuvas passageiras. Foram

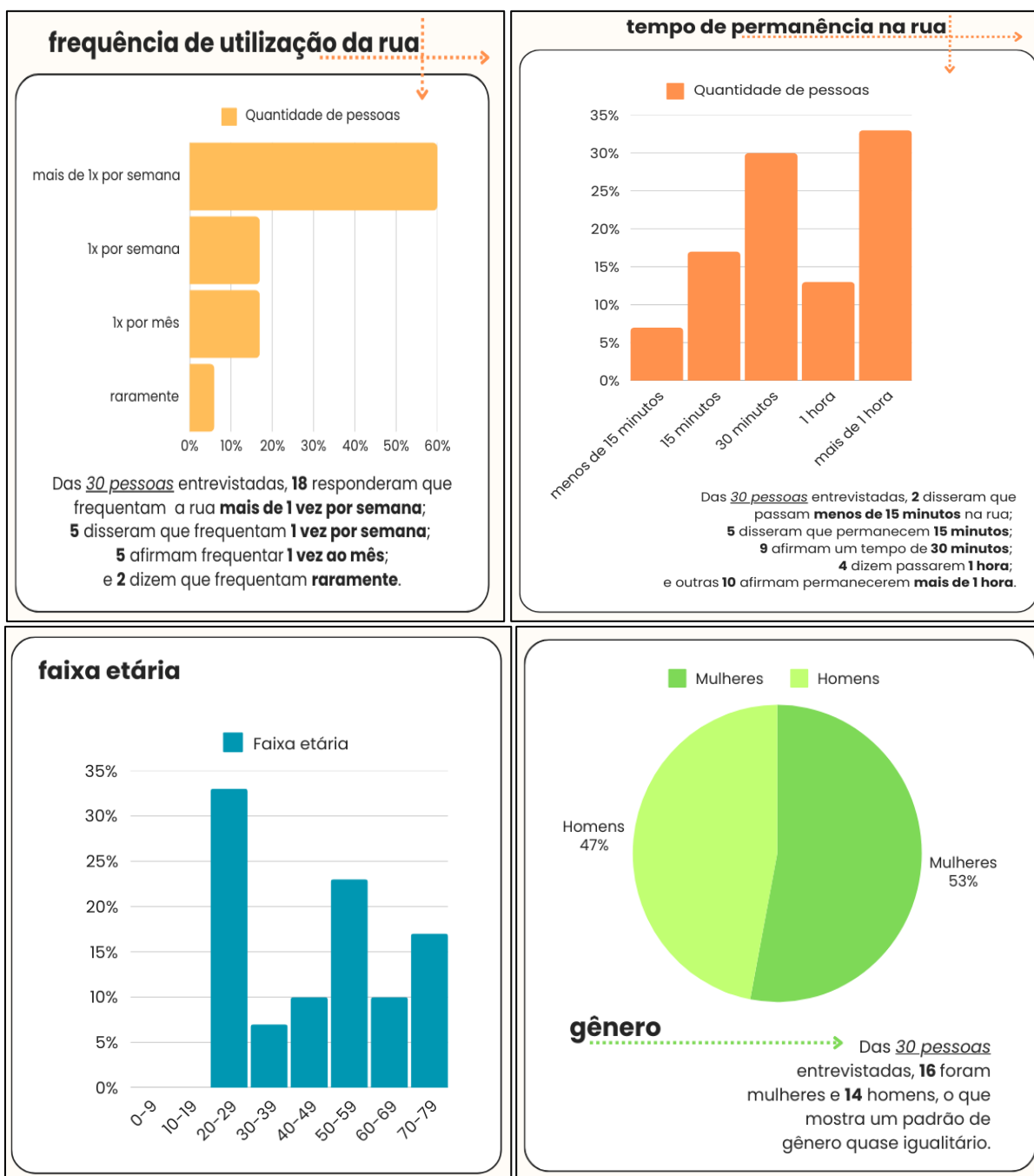
questionadas 30 pessoas que circulavam pelo local, sem critério de escolha na abordagem. O questionário aplicado, em formato de pesquisa de opinião, se configura como uma pequena amostra do perfil dos usuários da rua principal. Grande parte dos entrevistados demonstraram certa relutância e desconfiança em responder a pesquisa, motivo que talvez seja explicado pelo momento cultural e político vivenciado no Brasil, na atualidade²⁰. A rua estava agitada, com a presença de pedestres e automóveis que circulavam em ambos os sentidos. Os carros paravam nos semáforos localizados no cruzamento da esquina do Banco do Brasil, e depois seguiam seus rumos. As informações da pesquisa de opinião foram coletadas de transeuntes ao longo de toda a extensão da rua principal, em ambos os lados da via.

No quarto campo do questionário: “Na sua opinião, o que falta na Rua Dom Pedro II? (sugestões, críticas etc.)”, a grande maioria das respostas esteve relacionada à organização e limpeza da rua e ao uso do veículo na cidade (cinco pessoas sugeriram aumentar o número de estacionamentos para veículos). Um senhor, ao ser questionado, mencionou o desejo de manter o paralelepípedo. Ao elaborar seu argumento, demonstrou o quanto este elemento foi marcante para o município, como símbolo de “busca pelo progresso”, e negação do atraso em que a cidade se encontrava em meados do século passado. Minha interpretação sobre o tema alinha o paralelepípedo como uma espécie de “monumento do cotidiano” de Piracanjuba, termo muito usado por Smithson (2022).

Dos trinta entrevistados, 67% afirmaram frequentar a rua principal para fins de uso de instituições (destacando o uso do Banco do Brasil e Sicoob); 13% confirmaram utilizar os serviços oferecidos ao longo da via, tais como escritórios e consultórios; 57% das pessoas abordadas afirmam fazer uso do comércio local (lojas, supermercados, drogarias etc.); 13% confirmam que frequentam a rua principal para fins de alimentação; e 30% disseram que residem no local, ou frequentam a rua para visitar residências de familiares que se localizam nas proximidades, ou, ainda, apenas a aproveitam como passagem. É importante ressaltar que grande parte dos entrevistados assinalaram que utilizam a rua principal em múltiplas finalidades.

Figura 37 - Rua Dom Pedro II: da esquerda para a direita, de cima para baixo: a) frequência de utilização, segundo os entrevistados; b) média de permanência dos usuários; c) faixa etária, e; d) gênero dos usuários.

²⁰ Aqui me refiro às *fake news* disseminadas nas redes sociais e aos inúmeros golpes aplicados às pessoas mais vulneráveis no uso da tecnologia.



Fonte: a autora (2025).

A primeira pergunta do questionário, relacionada à frequência de utilização da rua principal (figura 37a), demonstrou que das 30 pessoas questionadas, 18 recorrem até ao local mais de uma vez na semana, enquanto que 5 dos entrevistados afirmaram visitar a rua apenas uma vez por semana. Ainda, 2 pessoas responderam que raramente frequentam o local, e outras 5 afirmaram frequentar a rua cerca de uma vez por mês. Cada entrevistado selecionou apenas uma única opção neste quesito. Esse resultado mostra que a Rua Dom Pedro II possui um alto índice de frequência na sua utilização, com fluxos diários de idas e vindas da população que a busca para os mais diversos fins.

Com relação ao tempo de permanência na rua principal (figura 37b), referente à terceira pergunta do questionário, dos trinta transeuntes entrevistados, 10 afirmaram permanecer mais de 1 hora na Rua Dom Pedro II; 9 pessoas assinalaram uma média de 30 minutos de permanência; 5 pessoas afirmam um tempo de 15 minutos; 4 dos entrevistados dizem passar 1 hora na rua principal; por fim, 2 dos transeuntes afirmaram um tempo de permanência equivalente a menos que 15 minutos. Assim como no campo referente à frequência de utilização, cada entrevistado selecionou apenas uma única opção neste quesito.

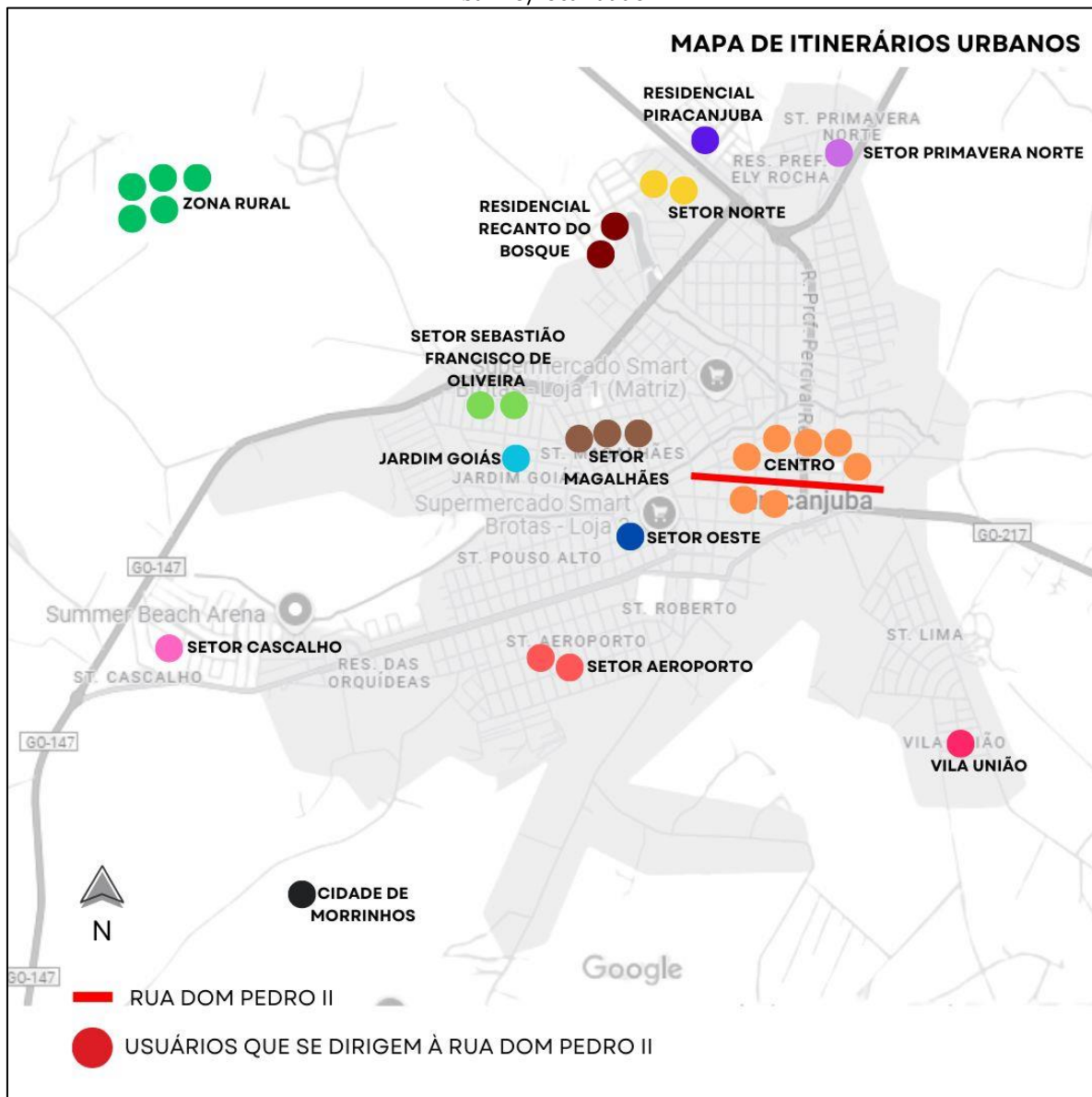
Outros dados extraídos durante as entrevistas, como o campo “idade” e “nome”, proporcionaram uma sistematização de informações referentes à faixa etária e gênero dos usuários da rua principal, o que pode ser observado pela figura 37c e 37d, respectivamente. Dos 30 entrevistados, 10 possuem faixa etária entre 20 e 29 anos de idade (33%); 7 pessoas com idades variáveis entre 50 e 59 anos (23%); 5 pessoas tinham idade entre 70 e 79 anos (17%). Um total de 3 pessoas afirmou ter idade entre 40 e 49 anos (10%), assim como outras 3 disseram ter entre 60 e 69 anos de idade (10%). Por fim, 2 pessoas confirmaram ter idade entre 30 e 39 anos (7%). Da amostra de trinta entrevistados coletada na Rua Dom Pedro II, assim como na Rua Barão do Rio Branco, em Morrinhos, não houve nenhum transeunte com idade anterior a vinte anos de idade. Com relação ao gênero, podemos inferir um padrão quase igualitário entre os usuários da Rua Dom Pedro II, com 14 homens, equivalente a 47% dos entrevistados; e 16 mulheres, equivalente a 53% entre os entrevistados.

3.2.2. ITINERÁRIOS URBANOS

Os fluxos de idas e vindas, no cotidiano da população, muito dizem a respeito da disposição do território. A figura 38, relacionada aos itinerários urbanos, organiza a informação “bairro” de origem das trinta pessoas abordadas pela pesquisa de opinião. Desse modo, quanto maior o fluxo de pessoas vindas de diferentes regiões da cidade, proporcionalmente maior será a centralidade da rua principal, o que induz a um equilíbrio entre o uso surgido de diferentes bairros, combinado à vivacidade de relações sociais.

Figura 38 - Mapa de itinerários urbanos, coletados por meio da informação “bairro”, em pesquisa

de usuário realizada aos trinta transeuntes na Rua Dom Pedro II. Cada ponto demarcado no mapa refere-se a uma das trinta pessoas entrevistadas. As cores em comum estão relacionadas ao mesmo bairro/localidade.



Fonte: mapa elaborado pela autora (2025), com base extraída da plataforma *Google Maps* (2025).

O mapeamento, levando em consideração a amostragem obtida, apresenta uma dualidade onde a grande maioria dos usuários da rua principal residem no próprio Centro (7 pessoas) ou na área rural (5 pessoas). Cada ponto demarcado no mapa refere-se a uma das trinta pessoas entrevistadas. As cores em comum estão relacionadas ao mesmo bairro/localidade. Logo após essas duas localidades, o bairro com maior frequência de utilização foi o Setor Magalhães, com 3 pessoas. Os bairros Setor Norte, Residencial Recanto do Bosque, Setor Sebastião Francisco de Oliveira e Setor Aeroporto receberam 2 pessoas cada como usuários da rua principal. Fora do perímetro do município de Piracanjuba, havia 1 pessoa residente na cidade de Morrinhos.

Os bairros Setor Primavera Norte, Residencial Piracanjuba, Jardim Goiás, Setor Cascalho e Vila União obtiveram 1 pessoa cada, no que se refere à utilização da rua principal dentre a amostra coletada. Nota-se um vazio na região acima do bairro do Centro, assim como acima e à esquerda do Setor Aeroporto, configurando em áreas não contempladas pelo uso recorrente da rua principal. Ao todo, 12 bairros, 5 fazendas e 1 cidade foram listados como regiões de fluxos cotidianos com destino à Rua Dom Pedro II.

Os itinerários urbanos coletados, com destaque para a grande quantidade de moradores da área rural, mostra que a cidade pequena, sobretudo a rua principal, opera de acordo com o que Corrêa (2011) define como uma confluência entre o urbano e o rural, um centro que exerce centralidade em relação ao seu território municipal, sua hinterlândia.

3.2.3. COPRESENÇA

Para mensurar o grau de copresença na rua principal foram elaborados dois indicadores. O primeiro, Indicador de Vivacidade Urbana, relaciona-se à transitabilidade e permanência das pessoas nas ruas principais; enquanto o segundo, Indicador de Tráfego Urbano, calcula o fluxo do tráfego de veículos na rua principal. As análises foram coletadas nos dias 06 (períodos da tarde e noite) e 07 (período da manhã) de janeiro de 2025, em uma segunda-feira e terça-feira, respectivamente. O registro foi feito em formato de vídeo, pela câmera do celular, em posição retrato, com duração de 10 minutos a cada período. Procurou-se fixar a câmera no mesmo ponto em todas as coletas para que fosse possível lançar mão de análises comparativas.

Figura 39 - Mapa do bairro do Centro de Piracanjuba, com demarcação do local onde foram realizadas as filmagens nos três períodos do dia, na Rua Dom Pedro II.

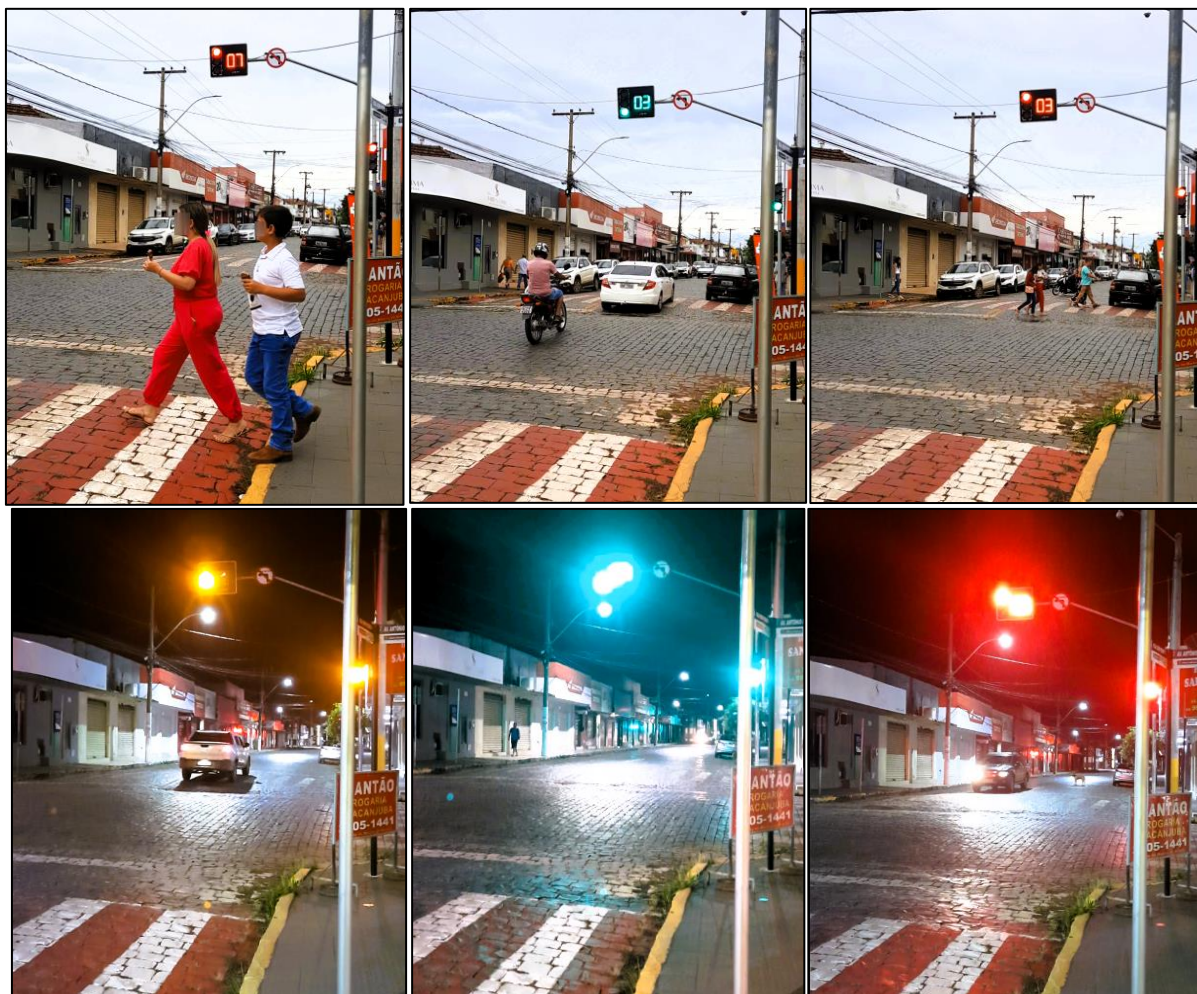


Fonte: mapa elaborado pela autora (2025); imagem extraída do *Google Maps*, no modo *Street View* (2025).

O ponto de filmagem (figura 39) foi escolhido de acordo com a presença de maior fluxo de pessoas ao longo da rua. Sendo assim, na Rua Dom Pedro II as gravações foram feitas em local próximo ao Banco do Brasil, ponto que mais movimenta a rua principal. No período da manhã, a coleta de dados perdurou entre 09h28 e 09h38; a tarde, entre 14h49 e 14h59; e, a noite, entre 20h48 e 20h58. A figura 40 mostra uma síntese da transitabilidade encontrada nos três períodos, com os turnos da manhã e da tarde sendo bastante movimentados, enquanto que no período noturno a transitabilidade se mostrou quase inexistente.

Figura 40 - Imagens extraídas das filmagens realizadas nos três turnos do dia, manhã, tarde e noite, de cima para baixo.





Fonte: a autora (2025).

A partir de observação posterior, de maneira atenta, foram apurados os dados referentes ao quantitativo de transeuntes, permanências, pessoas caminhando em grupos, além da contagem do fluxo de veículos que transitavam pela rua principal. Não foram contabilizadas pessoas ou veículos que passavam somente pelos cruzamentos da rua. A apuração dos dados foi realizada ao configurar a reprodução dos vídeos em velocidade 0,25x, para maior atenção aos detalhes. Isto posto, os dados obtidos referentes ao Indicador de Vivacidade Urbana estão detalhados por meio de apêndice, situado ao final desta dissertação.

Como observado pelo indicador mencionado, os turnos da manhã e da tarde detêm um maior fluxo de pessoas, assim como geram uma maior permanência na rua principal, devido à grande quantidade de instituições, serviços e comércios ao longo da via. Entretanto, esta condição se altera completamente no período noturno, já que a rua principal se consolida como ativa somente em horário comercial (entre 8h00 e 18h00), não contando com nenhuma edificação que se mantenha em atividade fora deste horário.

A duração de permanência aferida no período matutino se concretiza não somente em consequência dos atendimentos relacionados ao Banco do Brasil mas, também, devido à grande quantidade de comércios e serviços presentes no local.

Um padrão semelhante é apresentado ao observar o Indicador de Vivacidade Urbana, relacionado aos fluxos de pessoas, em associação ao Indicador de Tráfego Urbano, relacionado ao tráfego de veículos. Na parte da manhã, dentro de 10 minutos, circularam 38 veículos e 2 bicicletas pela Rua Dom Pedro II. Pela tarde o número aumenta para 45 veículos dentro do mesmo período de tempo e, à noite, observa-se o tráfego de apenas 5 veículos. Se somado ao Indicador de Vivacidade Urbana, temos:

- Turno da manhã: 355 pontos (Indicador de Vivacidade Urbana) + 42 pontos (Indicador de Tráfego Urbano) = **397 pontos no total**.
- Turno da tarde: 331 pontos (Indicador de Vivacidade Urbana) + 45 pontos (Indicador de Tráfego Urbano) = **376 pontos no total**.
- Turno da noite: 9 pontos (Indicador de Vivacidade Urbana) + 5 pontos (Indicador de Tráfego Urbano) = **14 pontos no total**.

Para avaliação da copresença, associada aos Indicadores de Vivacidade Urbana e Tráfego Urbano, adotou-se o parâmetro disposto a seguir.

Tabela 11 - Parâmetro de avaliação da copresença aferida pelos Indicadores de Vivacidade Urbana e Tráfego Urbano, em sua totalidade, com aplicação para a Rua Dom Pedro II.

Pontuação	Avaliação de desempenho	Rua Dom Pedro II
Entre 400 e 500 pontos	Copresença muito alta	-
Entre 300 e 400 pontos	Copresença alta	X (turno da manhã = 397 pontos) (turno da tarde = 376 pontos)
Entre 200 e 300 pontos	Copresença suficiente	-
Entre 100 e 200 pontos	Copresença insuficiente	-
Abaixo de 100 pontos	Copresença muito insuficiente	X (turno da noite = 14 pontos)

Fonte: a autora (2025).

Em vista dos dados apresentados, no que tange ao fluxo de pessoas e tráfego urbano, para fins de propagação da vivacidade urbana, o padrão apresentado na Rua Dom

Pedro II (ver tabela 11) é muito insuficiente no período noturno. Esta condição se justifica pelo fato de não existir comércios ativos durante a noite ao longo da via, o que não gera demanda suficiente de fluxos que necessitem se dirigir à rua principal neste determinado período. Ademais, tanto no turno matutino quanto vespertino há uma copresença alta, fator determinante para propagar relações sociais e humanas neste espaço nas mais variadas escalas, resultando em vivacidade urbana.

3.2.4. AMBIENTE CONSTRUÍDO

Para mensurar as características físicas das ruas principais, foi aplicado o Indicador de Qualidade do Ambiente Construído, adaptado de metodologia utilizada por Mehta (2007b) quando o autor analisa os usos e a qualidade do ambiente físico em sua microescala. As características de uma via interferem diretamente na permanência, fluxos e usos nas ruas da cidade. Sendo assim, foram analisadas as características da tabela 12, apontando e pontuando os elementos encontrados na Rua Dom Pedro II.

Tabela 12 - Indicador de Qualidade do Ambiente Construído da Rua Dom Pedro II.

Característica do Ambiente Construído	Pontuação Estipulada	Pontuação obtida na Rua Dom Pedro II	Descrição da pontuação obtida
<u>Variedade de usos e serviços</u>	1 ponto por tipo de atividade/uso	55 pontos	Residências; Depósito de gás (1); Supermercado (1); Consultórios odontológicos (3); Pet shop (1); Lojas de informática (2); Lojas de roupas (15); Central de vendas da Unimed; Escritórios de advocacia (3); Banco Sicoob; Sindicato Rural de Piracanjuba; Cafeteria (1); Lanchonete (1); Lojas de roupas e calçados (4); Gráfica (1); Relojoaria (1); Bar (1); Salões de beleza (2); Centro médico (1); Óticas (3); Laboratório de análises clínicas (1); Loja de tecidos e aviamentos (1); Ferragista (1); Loja de acessórios femininos (1); Barbearias (2); Loja de acessórios digitais (1); Loja de materiais para construção (1); Loja de cortinas (1); Loja de celulares (1); Loja de cosméticos (1); Loja de roupas de banho (1); Loja de maquiagem (1); Farmácias

			(7); Loja de confecções (1); Tabacaria (1); Concessionária Honda; Lojas de brinquedos e utilidades (3); Lojas de roupas infantis (2); Loja de enxovais (1); Lojas de móveis e eletrodomésticos (4); Loja da operadora Claro; Loja de capinhas para celular (1); Perfumaria (1); Joalheria (1); Loja de calçados (1); Loja de móveis (1); Loja de chocolates (1); Assistência técnica de celulares (1); Pousada (1); Restaurante (1); Banco do Brasil; Consultório de oftalmologia (1); Posto de combustível (1); Maçonaria; Secretaria Municipal de Educação de Piracanjuba.
<u>Pontos de permanência</u>	<i>1 ponto</i> por local propício à permanência	3 pontos	Bancos situados em frente aos estabelecimentos.
<u>Número de sombras e abrigos do sol</u>	<i>1 ponto</i> por unidade de sombreamento (árvores, beirais, marquises etc.)	68 pontos	Beirais e marquises (34); Árvores (34).
<u>Número de impedimentos à caminhabilidade nas calçadas</u> (rampas, degraus, desníveis, obstáculos, barreiras etc.)	<i>1 ponto negativo</i> por impedimento	-46 pontos	Foi observada a ocorrência de rampas, degraus, desníveis, obstáculos (placas de divulgação, materiais de construção) e barreiras (carros e motos estacionados) ao longo das calçadas. Houve maior ocorrência de impedimentos na área mais residencial da rua principal.
TOTAL	-	80 pontos	-

Fonte: adaptado de Mehta (2007b) pela autora (2025).

O resultado nos mostra que a Rua Dom Pedro II, apesar de possuir muitos impedimentos, é propícia à caminhabilidade. A rua principal concentra 55 tipos de serviços diferentes ao longo de sua extensão, contando com árvores e marquises que favorecem a presença do pedestre. Entretanto, o número de pontos propícios à permanência se demonstrou deficiente.

Figura 41 - Um dos pontos de permanência ao longo da Rua Dom Pedro II.



Fonte: a autora (2025).

A caminhabilidade dos transeuntes se compromete em alguns pontos ao longo da Rua Dom Pedro II, principalmente nas últimas quadras, quando a rua toma um caráter mais residencial, por meio de lixeiras, rampas e postes. No trecho predominantemente comercial, a caminhabilidade fica impedida por meio de placas de divulgação dos comércios, veículos estacionados no passeio público e construções em andamento (figura 42).

Figura 42 - Impedimentos à caminhabilidade nas calçadas ao longo da Rua Dom Pedro II.





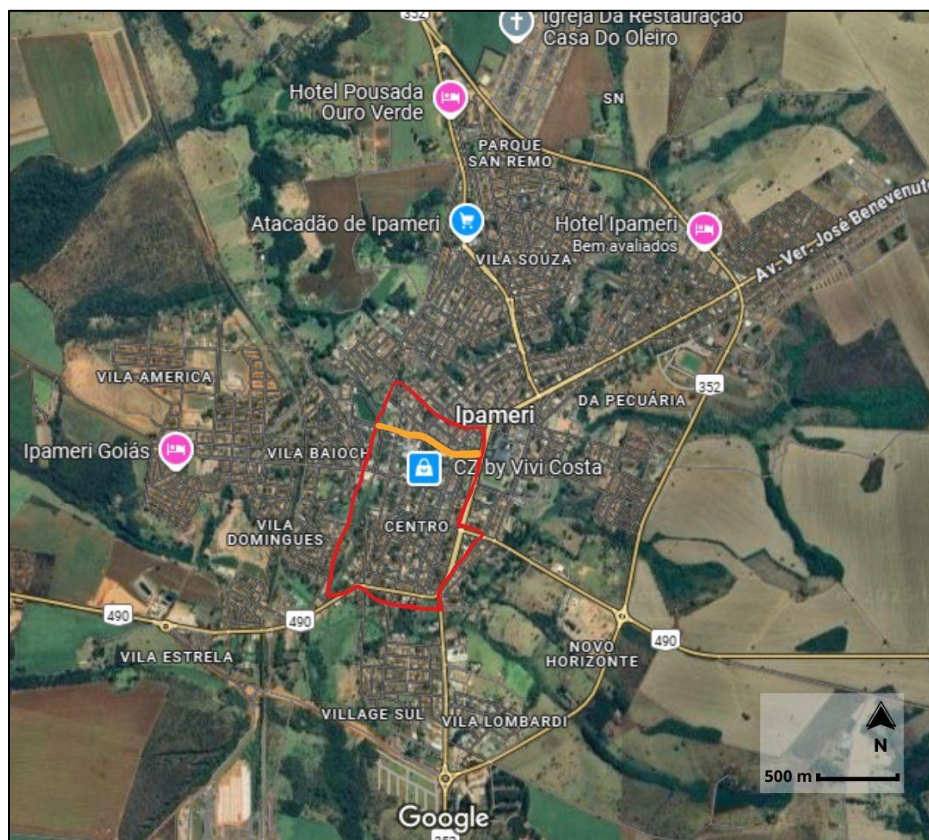
Fonte: a autora (2025).

Ao realizar a somatória do Indicador de Qualidade do Ambiente Construído da Rua Dom Pedro II, temos um quantitativo de 80, ou seja, 90 pontos de diferença em relação à Rua Barão do Rio Branco, em Morrinhos, fato que pode gerar um ambiente físico mais propício à vivacidade urbana.

3.3. IPAMERI: O CASO DA RUA CORONEL JOSÉ REGINALDO

A Rua Coronel José Reginaldo é uma pequena via que possui cerca de 198 metros de comprimento, dividida em 2 quadras de ambos os lados (figura 43). Esta rua leva à Catedral do Divino Espírito Santo e concentra um fluxo constante de pessoas em suas idas e vindas, principalmente pela presença da Praça da Liberdade, ponto de encontro e pausa do trabalho para os moradores circundantes e trabalhadores.

Figura 43 - Localização da Rua Coronel José Reginaldo em meio à malha urbana de Ipameri, com bairro do Centro delimitado em vermelho e a rua principal em amarelo.



Fonte: Google Maps, com delimitações feitas pela autora (2025).

A Rua Coronel José Reginaldo se consolidou como importante área comercial também desde a fundação da cidade, com a inauguração da Agência do Banco do Brasil em sua esquina (uma das primeiras do estado de Goiás) e a presença do extinto Cine Estrela em sua rua paralela.

Figura 44 - Integração entre a Rua Coronel José Reginaldo e o tecido urbano da cidade de Ipameri.



Fonte: mapa elaborado pela autora (2025), com base extraída da plataforma *Google Maps* (2025).

Após analisar a figura 44 é possível constatar que a Rua Coronel José Reginaldo também exerce sua configuração de centralidade no tecido urbano, quando comparada com a posição geográfica das demais vias arteriais. Estrategicamente bem localizada, com sentido viário único, próxima a três das cinco vias arteriais existentes na cidade, a rua principal se configura como uma via coletora, enquadrada dentro do perímetro do bairro do Centro.

3.3.1. DIVERSIDADE DE USO

A pesquisa foi realizada na tarde do dia 03 de janeiro de 2025, entre às 14h00 e 16h00, na Rua Coronel José Reginaldo, em um dia quente e ensolarado. Foram questionadas 30 pessoas que circulavam pelo local, sem critério de escolha na abordagem.

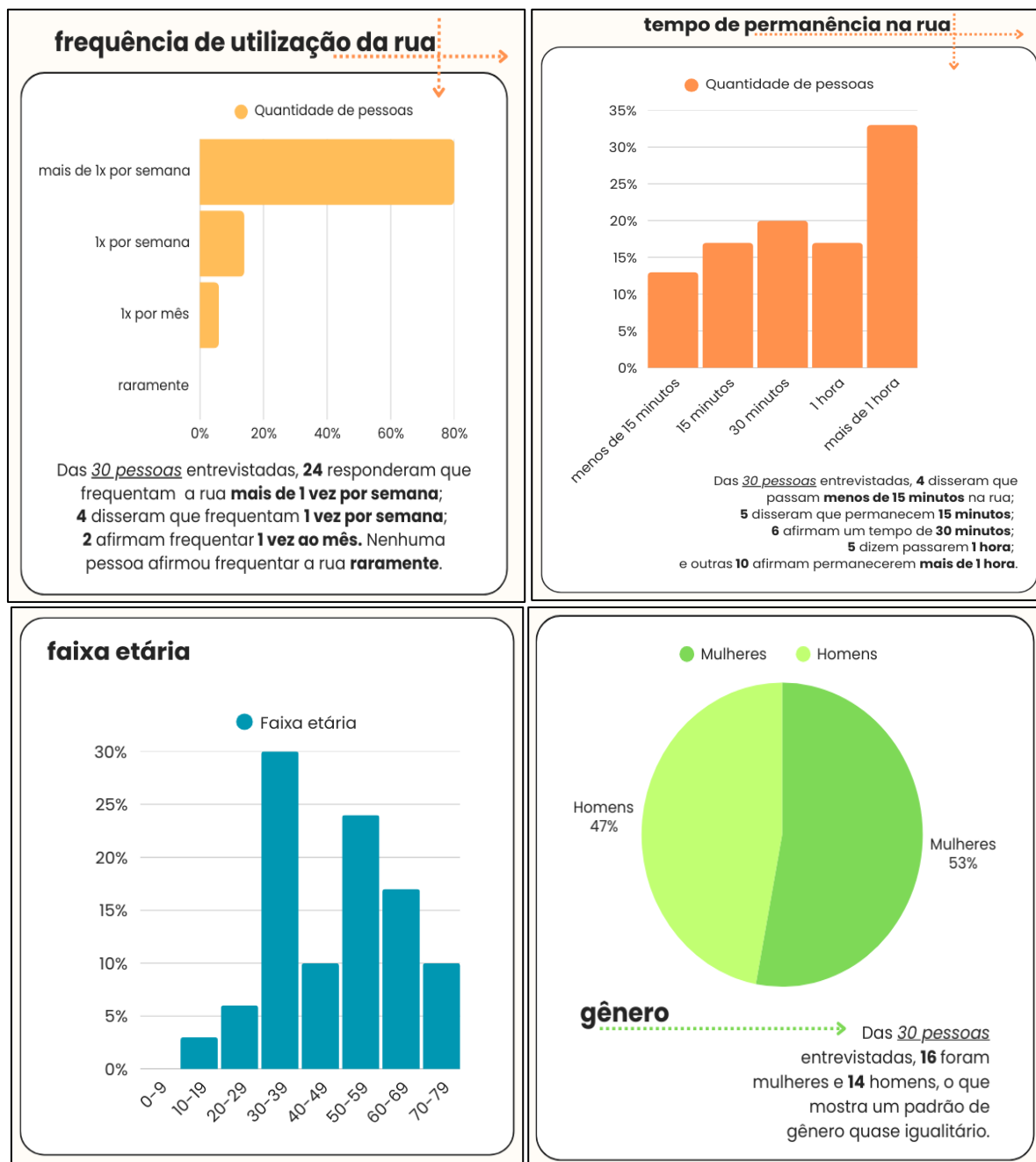
O questionário aplicado, em formato de pesquisa de opinião, se configura como uma amostra do perfil dos usuários da rua principal. Grande parte dos entrevistados demonstraram abertura e entusiasmo ao responder a pesquisa, contando histórias sobre a cidade e sobre suas vidas. A rua estava agitada, com a presença de pedestres, além de automóveis que circulavam em sentido único. As informações da pesquisa de opinião foram coletadas de transeuntes ao longo de toda a extensão da rua principal, em ambos os lados da via.

No quarto campo do questionário: “Na sua opinião, o que falta na Rua Coronel José Reginaldo? (sugestões, críticas etc.)”, a grande maioria das respostas esteve relacionada à organização do trânsito (dez pessoas sugeriram a instalação de um semáforo), e outras solicitaram o aumento de estacionamentos devido ao grande movimento.

Dos trinta entrevistados, 33% afirmaram frequentar a rua principal para fins de uso de instituições (destacando o uso do Banco do Brasil); 17% confirmaram utilizar os serviços oferecidos ao longo da via, tais como escritórios e consultórios; 70% das pessoas abordadas afirmam fazer uso do comércio local (lojas, supermercados, drogarias etc.); 37% confirmam que frequentam a rua principal para fins de alimentação; e 30% disseram que residem no local, ou frequentam a rua para visitar residências de familiares que se localizam nas proximidades, ou, ainda, apenas a aproveitam como passagem. É importante ressaltar que grande parte dos entrevistados assinalaram que utilizam a rua principal em múltiplas finalidades.

A primeira pergunta do questionário, relacionada à frequência de utilização da rua principal (figura 45a), demonstrou que das 30 pessoas questionadas, 24 recorrem até ao local mais de uma vez na semana, enquanto que 4 dos entrevistados afirmaram visitar a rua apenas uma vez por semana. Ainda, 2 pessoas responderam que costumam frequentar a rua cerca de uma vez por mês. Não houve nenhuma resposta para a categoria “raramente”. Cada entrevistado selecionou apenas uma única opção neste quesito. Esse resultado mostra que a Rua Coronel José Reginaldo, assim como a Rua Dom Pedro II, em Piracanjuba, possui um alto índice de frequência na sua utilização, com fluxos diários de idas e vindas da população que a busca para os mais diversos fins.

Figura 45 - Rua Coronel José Reginaldo: da esquerda para a direita, de cima para baixo: a) frequência de utilização, segundo os entrevistados; b) média de permanência dos usuários; c) faixa etária; e; d) gênero dos usuários.



Fonte: a autora (2025).

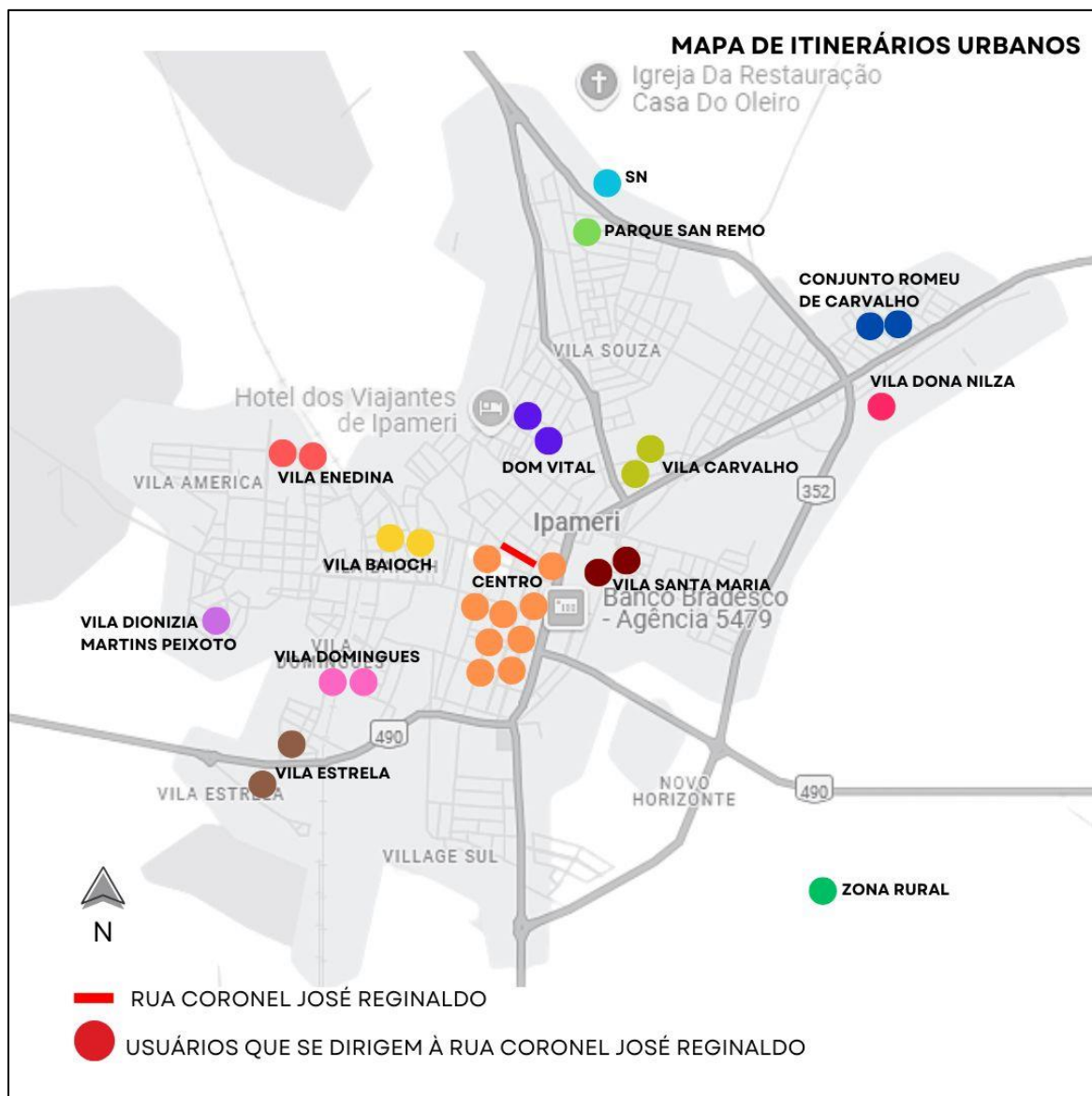
Com relação ao tempo de permanência na rua principal (figura 45b), referente à terceira pergunta do questionário, dos trinta transeuntes entrevistados, 10 afirmaram permanecer mais de 1 hora na Rua Coronel José Reginaldo; 6 pessoas assinalaram uma média de 30 minutos de permanência; 5 pessoas afirmam um tempo de 15 minutos; 5 dos entrevistados dizem passar 1 hora na rua principal; por fim, 4 dos transeuntes afirmaram um tempo de permanência equivalente a menos que 15 minutos. Assim como no campo referente à frequência de utilização, cada entrevistado selecionou apenas uma única opção neste quesito.

Outros dados extraídos durante as entrevistas, como o campo “idade” e “nome”, proporcionaram uma sistematização de informações referentes à faixa etária e gênero dos usuários da rua principal, o que pode ser observado pela figura 45c e 45d, respectivamente. Dos 30 entrevistados, 1 possui faixa etária entre 10 e 19 anos de idade (3%); 2 pessoas com idades variáveis entre 20 e 29 anos (6%); 14 pessoas tinham idade entre 30 e 39 anos (30%). Um total de 3 pessoas afirmou ter idade entre 40 e 49 anos (10%), assim como outras 7 disseram ter entre 50 e 59 anos de idade (24%). Por fim, 5 pessoas confirmaram ter idade entre 60 e 69 anos (17%); e 3 pessoas afirmaram ter entre 70 e 79 anos de idade (10%). Da amostra de trinta entrevistados coletada na Rua Coronel José Reginaldo, não houve nenhum transeunte com idade anterior a nove anos de idade. Com relação ao gênero, podemos inferir um padrão quase igualitário entre os usuários da Rua Coronel José Reginaldo, com 14 homens, equivalente a 47% dos entrevistados; e 16 mulheres, equivalente a 53% entre os entrevistados.

3.3.2. ITINERÁRIOS URBANOS

Os fluxos de idas e vindas no cotidiano da população muito dizem a respeito da disposição do território. A figura 46, relacionada aos itinerários urbanos, organiza a informação “bairro” de origem das trinta pessoas abordadas pela pesquisa de opinião. Quanto maior o fluxo de diferentes pessoas vindas de diferentes regiões da cidade, proporcionalmente maior será a centralidade da rua principal, o que induz a um equilíbrio entre o uso surgido de diferentes bairros, combinado à vivacidade de relações sociais.

Figura 46 - Mapa de itinerários urbanos, coletados por meio da informação “bairro”, em pesquisa de usuário realizada aos trinta transeuntes na Rua Coronel José Reginaldo. Cada ponto demarcado no mapa refere-se a uma das trinta pessoas entrevistadas. As cores em comum estão relacionadas ao mesmo bairro/localidade.



Fonte: mapa elaborado pela autora (2025), com base extraída da plataforma *Google Maps* (2025).

O mapeamento, levando em consideração a amostragem obtida, nos mostra um cenário onde a grande maioria dos usuários da rua principal reside no próprio Centro (9 pessoas). Cada ponto demarcado no mapa refere-se a uma das trinta pessoas entrevistadas. As cores em comum estão relacionadas ao mesmo bairro/localidade. Logo após o Centro, as localidades de origem dos usuários da rua principal se mostraram com quantitativos semelhantes, tais como os bairros Vila Enedina, Vila Baioch, Vila Carvalho, Dom Vital, Vila Santa Maria, Vila Estrela, Vila Domingues e Conjunto Romeu de Carvalho, cada um com 2 pessoas. Os bairros SN, Parque San Remo, Vila Dona Nilza e Vila Dionizia Martins Peixoto, obtiveram 1 pessoa cada. Fora do perímetro urbano, havia 1 pessoa residente na zona rural. Ao todo, 13 bairros e 1 fazenda foram listados como regiões de fluxos cotidianos com destino à Rua Coronel José Reginaldo.

3.3.3. COPRESENÇA

Para mensurar o grau de copresença na rua principal foram elaborados dois indicadores. O primeiro, Indicador de Vivacidade Urbana, relaciona-se à transitabilidade e permanência das pessoas nas ruas principais; enquanto o segundo, Indicador de Tráfego Urbano, calcula o fluxo do tráfego de veículos na rua principal. As análises foram coletadas nos dias 03 (períodos da tarde e noite) e 04 (período da manhã) de janeiro de 2025, em uma sexta-feira e sábado, respectivamente. O registro foi feito em formato de vídeo, pela câmera do celular, em posição retrato, com duração de 10 minutos a cada período. Procurou-se fixar a câmera no mesmo ponto em todas as coletas para que fosse possível lançar mão de análises comparativas.

Figura 47 - Mapa do bairro do Centro de Ipameri, com demarcação do local onde foram realizadas as filmagens nos três períodos do dia, na Rua Coronel José Reginaldo.

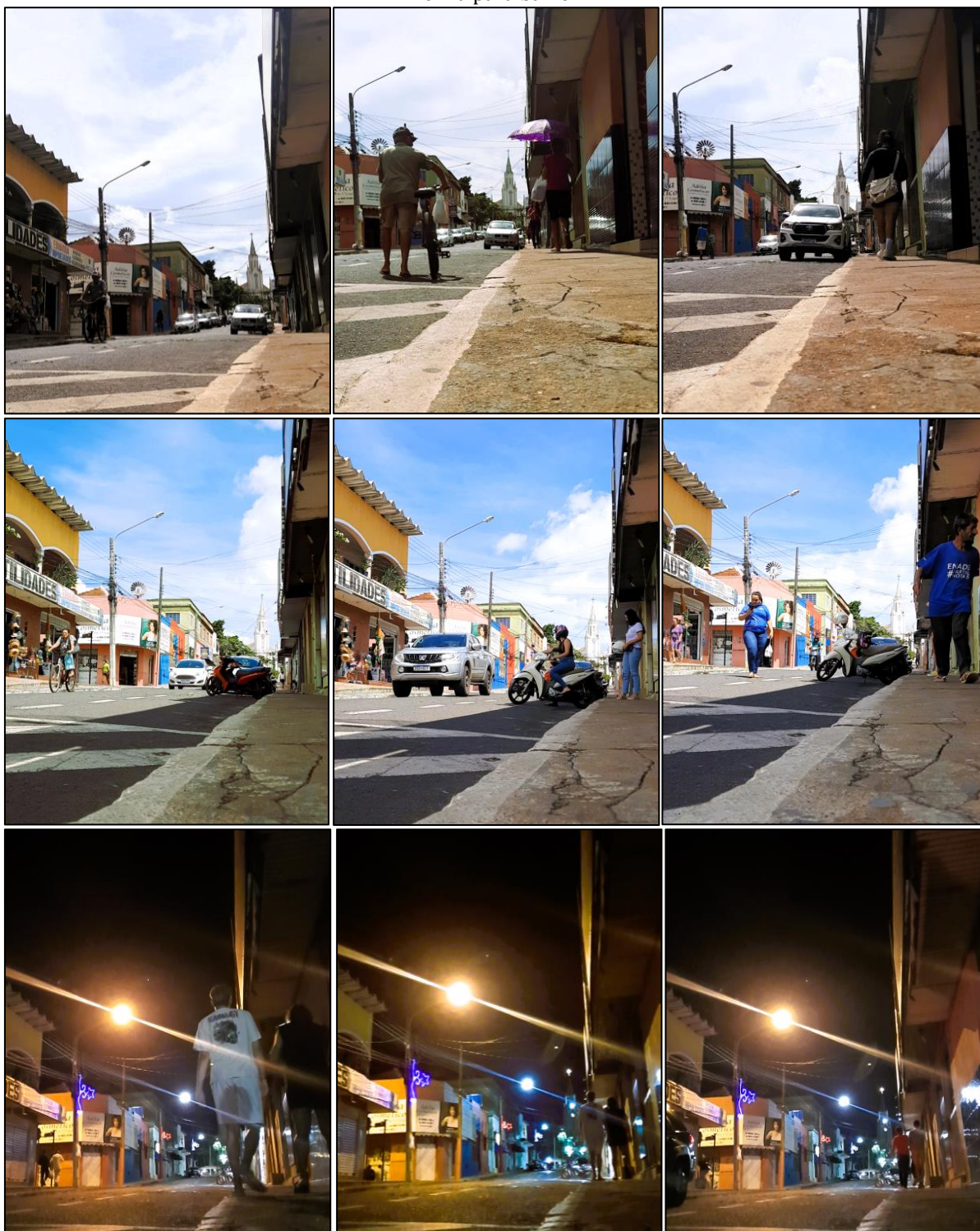


Fonte: mapa elaborado pela autora (2025); imagem extraída do *Google Maps*, no modo *Street View* (2025).

O ponto de filmagem (figura 47) foi escolhido de acordo com a presença de maior fluxo de pessoas ao longo da rua. Sendo assim, na Rua Coronel José Reginaldo as gravações foram feitas em local próximo também ao Banco do Brasil, em frente a uma pastelaria bastante movimentada, junto à Praça da Liberdade. No período da manhã, a coleta de dados perdurou entre 09h56 e 10h06; à tarde, entre 14h19 e 14h29; e, à noite, entre

20h56 e 21h06. A figura 48 mostra uma síntese da transitabilidade encontrada nos três períodos, com o turno da manhã sendo bastante movimentado, enquanto que no período vespertino e noturno a transitabilidade se mostrou um pouco similar.

Figura 48 - Imagens extraídas das filmagens realizadas nos três turnos do dia, manhã, tarde e noite, de cima para baixo.



Fonte: a autora (2025).

A partir de observação posterior, de maneira atenta, foram apurados os dados

referentes ao quantitativo de transeuntes, permanências, pessoas caminhando em grupos, além da contagem do fluxo de veículos que transitavam pela rua principal. Não foram contabilizadas pessoas ou veículos que passavam somente pelos cruzamentos da rua. A apuração dos dados foi realizada ao configurar a reprodução dos vídeos em velocidade 0,25x, para maior atenção aos detalhes. Isto posto, os dados obtidos referentes ao Indicador de Vivacidade Urbana estão detalhados por meio de apêndice, situado ao final desta dissertação.

Como observado pelo indicador mencionado, o turno da manhã detém uma diferença significativa com relação ao fluxo de pessoas, se comparada aos demais turnos. O período noturno demonstrou maior atividade do que o turno vespertino, com pessoas caminhando em grupos e fazendo uso da rua principal, de maneira tranquila. Uma hamburgueria e uma sorveteria movimentavam o local, peculiaridade não encontrada nas demais ruas principais durante o período noturno.

Ocorre um padrão inverso ao observado pelo Indicador de Vivacidade Urbana, quando relacionamos o fluxo de pessoas ao tráfego de veículos. Na parte da manhã, temos mais pedestres e menos veículos (48 transeuntes e 58 veículos) circulando dentro de 10 minutos. Pela tarde o número aumenta para 74 veículos, enquanto que o número de transeuntes diminui para 22 e, à noite, observa-se o tráfego de apenas 37 veículos e 10 transeuntes. O uso da bicicleta se mostrou de maneira ativa em todos os períodos do dia, fato não observado nas outras ruas principais. Se somado ao Indicador de Vivacidade Urbana, temos:

- Turno da manhã: 245 pontos (Indicador de Vivacidade Urbana) + 76 pontos (Indicador de Tráfego Urbano) = **321 pontos no total**.
- Turno da tarde: 74 pontos (Indicador de Vivacidade Urbana) + 82 pontos (Indicador de Tráfego Urbano) = **156 pontos no total**.
- Turno da noite: 85 pontos (Indicador de Vivacidade Urbana) + 39 pontos (Indicador de Tráfego Urbano) = **124 pontos no total**.

Para avaliação da copresença, associada aos Indicadores de Vivacidade Urbana e Tráfego Urbano, adotou-se o parâmetro disposto a seguir.

Tabela 13 - Parâmetro de avaliação da copresença aferida pelos Indicadores de Vivacidade Urbana e Tráfego Urbano, em sua totalidade, com aplicação para a Rua Coronel José Reginaldo.

Pontuação	Avaliação de desempenho	Rua Coronel José Reginaldo
Entre 400 e 500 pontos	Copresença muito alta	-
Entre 300 e 400 pontos	Copresença alta	X (turno da manhã = 321 pontos)
Entre 200 e 300 pontos	Copresença suficiente	-
Entre 100 e 200 pontos	Copresença insuficiente	X (turno da tarde = 156 pontos) (turno da noite = 124 pontos)
Abaixo de 100 pontos	Copresença muito insuficiente	-

Fonte: a autora (2025).

Em vista dos dados apresentados, no que tange ao fluxo de pessoas e tráfego urbano, para fins de propagação da vivacidade urbana, o padrão apresentado na Rua Coronel José Reginaldo é insuficiente nos períodos vespertino e noturno, se apresentando de maneira semelhante em ambos os turnos. No período da manhã existe uma copresença alta, fator determinante para propagar relações sociais e humanas neste espaço nas mais variadas escalas, resultando em vivacidade urbana.

3.3.4. AMBIENTE CONSTRUÍDO

Para mensurar as características morfológicas das ruas principais, foi aplicado o Indicador de Qualidade do Ambiente Construído, adaptado de metodologia utilizada por Mehta (2007b) quando o autor analisa os usos e a qualidade do ambiente físico em sua microescala. As características de uma via interferem diretamente na permanência, fluxos e usos nas ruas da cidade. Sendo assim, foram analisadas as características da tabela 14, apontando e pontuando os elementos encontrados na Rua Coronel José Reginaldo.

Tabela 14 - Indicador de Qualidade do Ambiente Físico da Rua Coronel José Reginaldo.

Característica do Ambiente Construído	Pontuação Estipulada	Pontuação obtida na Rua Coronel José Reginaldo	Descrição da pontuação obtida
			Residências; Banco do Brasil;

<u>Variedade de usos e serviços</u>	<i>1 ponto</i> por tipo de atividade/uso	23 pontos	Laboratório clínico (1); Escritório de consultoria agrônômica (1); Escritórios de georreferenciamento (2); Loja de tecidos e aviamentos (1); Lojas de cosméticos (2); Farmácia (1); Loja de bijuterias (1); Lojas de roupas (7); Distribuidora (1); Loja de calçados (1); Loja de utilidades (1); Lojas de brinquedos (2); Pastelaria (1); Ótica (1); Lojas de eletrônicos (2); Hamburgueria (1); Loja de calçados e confecções (1); Sorveteria (1); Loja de produtos naturais e ervas medicinais (1); Joalheria (1); Polo de faculdade EAD (1).
<u>Pontos de permanência</u>	<i>1 ponto</i> por local propício à permanência	2 pontos	Muretas e degraus situados em frente aos estabelecimentos.
<u>Número de sombras e abrigos do sol</u>	<i>1 ponto</i> por unidade de sombreamento (árvores, beirais, marquises etc.)	10 pontos	Beirais e marquises (7); Árvores (3).
<u>Número de impedimentos à caminhabilidade nas calçadas</u> (rampas, degraus, desníveis, obstáculos, barreiras etc.)	<i>1 ponto negativo</i> por impedimento	-5 pontos	Foi observada a ocorrência apenas de obstáculos (placas de divulgação e lixo) e barreiras (postes) ao longo das calçadas junto à via.
TOTAL	-	30 pontos	-

Fonte: adaptado de Mehta (2007b) pela autora (2025).

O resultado nos mostra que a Rua Coronel José Reginaldo possui poucos impedimentos à caminhabilidade, concentrando 23 tipos de serviços diferentes ao longo de sua extensão, contando com poucas árvores e um número razoável de marquises. Esta rua principal é a menor em extensão, dentre todas as vias analisadas nesta dissertação, o que apresenta um cenário diferenciado. Apesar de ser formada por duas quadras, em ambos os lados, há um número expressivo de serviços dada a sua dimensão.

Figura 49 - Um dos pontos de permanência ao longo da Rua Coronel José Reginaldo.



Fonte: a autora (2025).

A caminhabilidade dos transeuntes se dá com poucos impedimentos, salvo poucos casos relacionados a obstáculos encontrados ao longo da Rua Coronel José Reginaldo, como placas de divulgação, lixo e postes de iluminação (figura 50).

Figura 50 - Impedimentos à caminhabilidade nas calçadas ao longo da Rua Coronel José Reginaldo.



Fonte: a autora (2025).

Ao realizar a somatória do Indicador de Qualidade do Ambiente Físico da Rua Coronel José Reginaldo, temos um quantitativo de 30 pontos, ou seja, 50 pontos a menos em relação à Rua Dom Pedro II, em Piracanjuba. Todavia, como mencionado anteriormente, a extensão desta rua principal é diminuta se relacionada às demais, não sendo passível de tais comparações.

3.4. PIRES DO RIO: O CASO DA RUA FRANCISCO RODRIGUES NAVES

A Rua Francisco Rodrigues Naves possui cerca de 1037 metros de comprimento, dividida em 9 quadras do lado esquerdo e 3 quadras extensas do lado direito, se consolidando como a rua principal mais extensa desta pesquisa (figura 51). Entretanto, somente uma parte desta rua está inserida no bairro do Centro (6 quadras do lado esquerdo e 2 quadras do lado direito), sendo a outra parte pertencente ao bairro São Francisco. Esta rua conta com uma praça, um centro cultural (onde localizava-se a antiga estação ferroviária) e diversos serviços, concentrando um fluxo constante de pessoas em suas idas e vindas.

Figura 51 - Localização da Rua Francisco Rodrigues Naves em meio à malha urbana de Pires do Rio, com bairro do Centro delimitado em vermelho e a rua principal em amarelo.

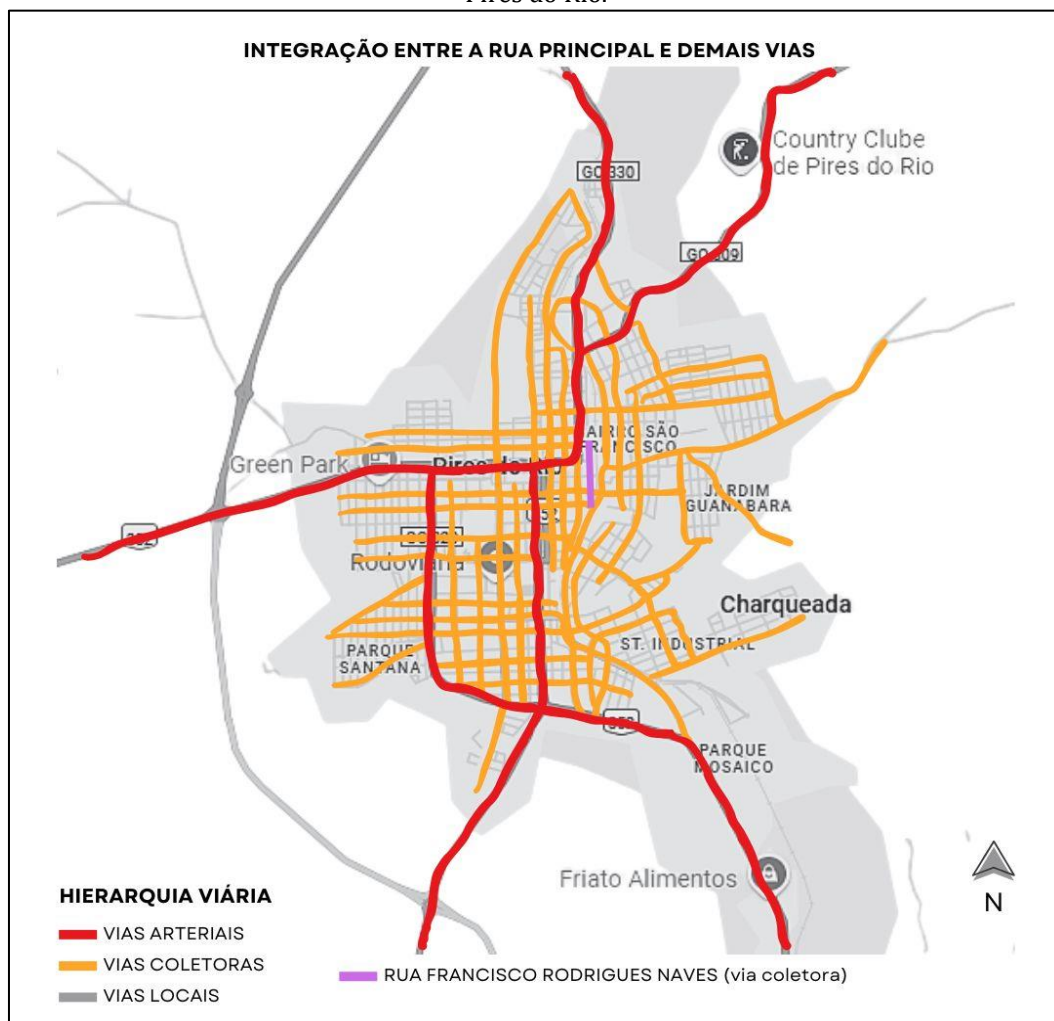


Fonte: Google Maps, com delimitações feitas pela autora (2025).

A Rua Francisco Rodrigues Naves se consolidou como importante área comercial também desde a fundação da cidade, com a inauguração da Estação Ferroviária ao longo de sua extensão, que ligava a cidade ao estado de Minas Gerais, fato propício ao

surgimento de serviços e comércios em suas proximidades.

Figura 52 - Integração entre a Rua Francisco Rodrigues Naves e o tecido urbano da cidade de Pires do Rio.



Fonte: mapa elaborado pela autora (2025), com base extraída da plataforma *Google Maps* (2025).

Após analisar a figura 52 é possível constatar que a Rua Francisco Rodrigues Naves, assim como as demais ruas principais analisadas, exerce sua configuração de centralidade no tecido urbano, quando comparada com a posição geográfica das vias arteriais. Estrategicamente bem localizada, com sentido viário duplo, próxima a quatro das cinco vias arteriais existentes na cidade, a rua principal configura-se como uma via coletora, enquadrada em parte dentro do perímetro do bairro do Centro e em parte dentro do perímetro do bairro São Francisco, mas, ainda assim, próxima a outros bairros circunvizinhos.

3.4.1. DIVERSIDADE DE USO

A pesquisa foi realizada na tarde do dia 02 de janeiro de 2025, entre às 15h00 e 16h30, na Rua Francisco Rodrigues Naves, em um dia quente e ensolarado. Foram questionadas 30 pessoas que circulavam pelo local, sem critério de escolha na abordagem. O questionário aplicado, em formato de pesquisa de opinião, se configura como uma pequena amostra do perfil dos usuários da rua principal. Grande parte dos entrevistados demonstraram certa relutância e desconfiança em responder a pesquisa. A rua estava agitada, com a presença de pedestres e automóveis, que circulavam em ambos os sentidos. As informações da pesquisa de opinião foram coletadas de transeuntes ao longo de toda a extensão da rua principal, em ambos os lados da via.

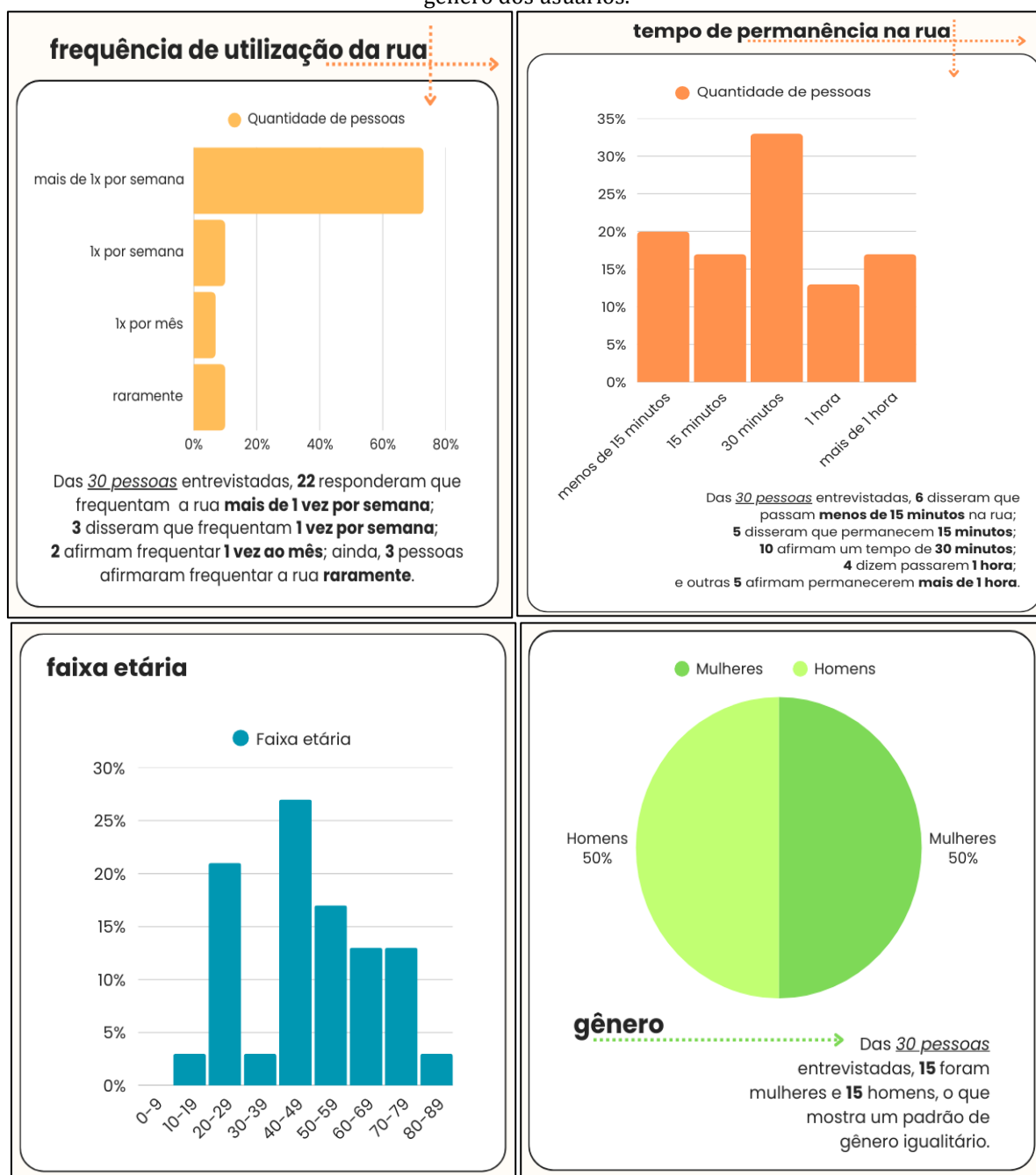
No quarto campo do questionário: “Na sua opinião, o que falta na Rua Francisco Rodrigues Naves? (sugestões, críticas etc.)”, a grande maioria das respostas esteve relacionada à organização do trânsito (três pessoas sugeriram tornar a rua em sentido único) e a retirada do presídio localizado na rua principal. Também houveram queixas relacionadas ao fluxo de caminhões de descarga estacionados próximo ao supermercado e outras pessoas também solicitaram o aumento de estacionamentos devido ao grande movimento.

Dos trinta entrevistados, 13% afirmaram frequentar a rua principal para fins de uso de instituições (como a Equatorial e o Banco Santander); 10% confirmaram utilizar os serviços oferecidos ao longo da via, tais como escritórios e consultórios; 87% das pessoas abordadas afirmam fazer uso do comércio local (lojas, supermercados, drogarias etc.); 20% confirmam que frequentam a rua principal para fins de alimentação; e 7% disseram que residem no local, frequentam a rua para visitar residências de familiares que se localizam nas proximidades, ou apenas a aproveitam como passagem. É importante ressaltar que grande parte dos entrevistados assinalaram que utilizam a rua principal em múltiplas finalidades.

A primeira pergunta do questionário, relacionada à frequência de utilização da rua principal (figura 53a), demonstrou que das 30 pessoas questionadas, 22 recorrem até ao local mais de uma vez na semana, enquanto que 3 dos entrevistados afirmaram visitar a

rua apenas uma vez por semana. Ainda, 2 pessoas responderam que costumam frequentar a rua cerca de uma vez por mês e outras 3 pessoas disseram que frequentam a rua raramente. Cada entrevistado selecionou apenas uma única opção neste quesito. Esse resultado mostra que a Rua Francisco Rodrigues Naves também possui um alto índice de frequência na sua utilização, com fluxos diários de idas e vindas da população que a busca para os mais diversos fins.

Figura 53 - Rua Francisco Rodrigues Naves: da esquerda para a direita, de cima para baixo: a) frequência de utilização, segundo os entrevistados; b) média de permanência dos usuários; c) faixa etária, e; d) gênero dos usuários.



Fonte: a autora (2025).

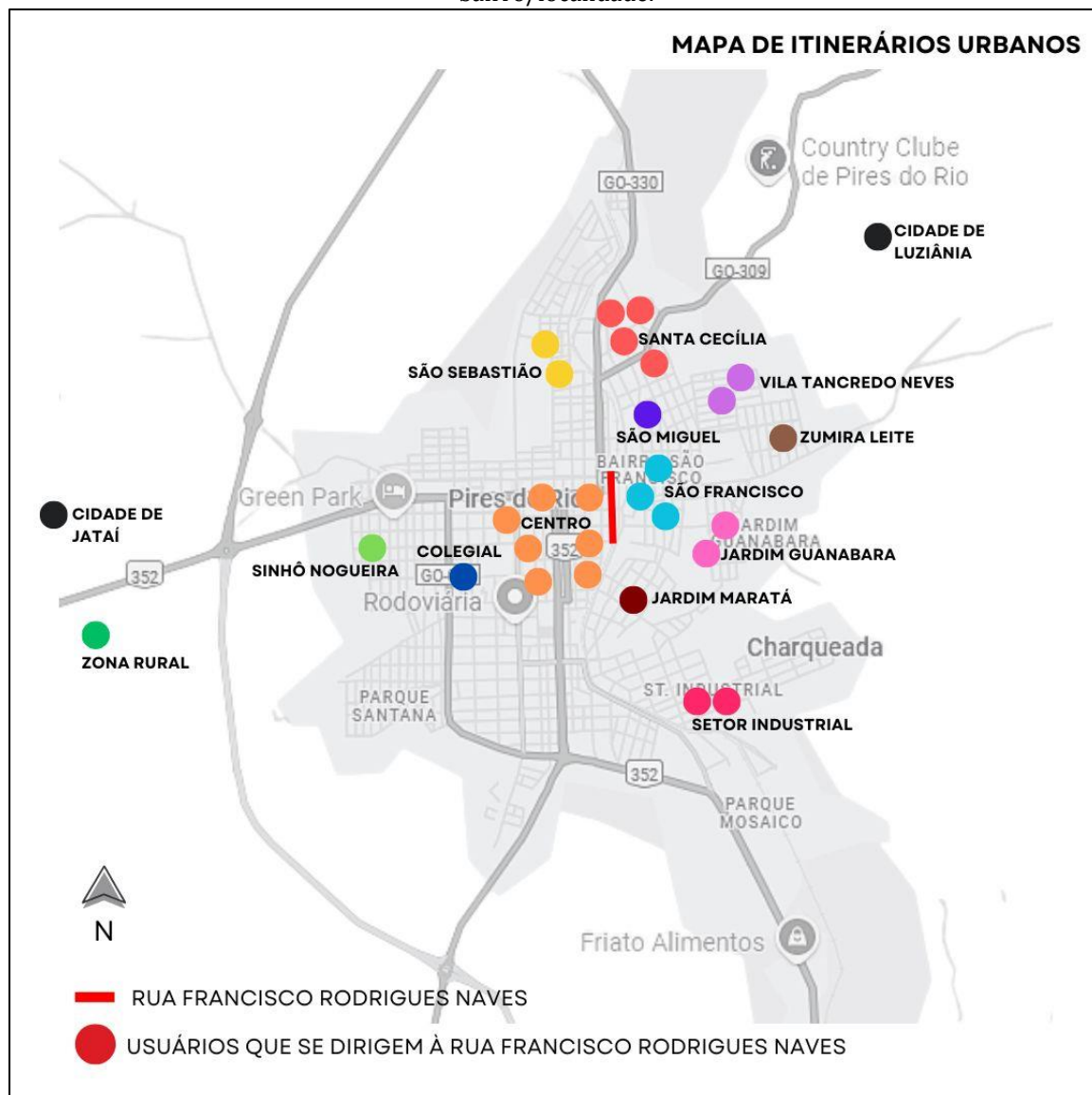
Com relação ao tempo de permanência na rua principal (figura 53b), referente à terceira pergunta do questionário, dos trinta transeuntes entrevistados, 5 afirmaram permanecer mais de 1 hora na Rua Francisco Rodrigues Naves; 10 pessoas assinalaram uma média de 30 minutos de permanência; 5 pessoas afirmam um tempo de 15 minutos; 4 dos entrevistados dizem passar 1 hora na rua principal; por fim, 6 dos transeuntes afirmaram um tempo de permanência equivalente a menos que 15 minutos. Assim como no campo referente à frequência de utilização, cada entrevistado selecionou apenas uma única opção neste quesito.

Outros dados extraídos durante as entrevistas, como o campo “idade” e “nome”, proporcionaram uma sistematização de informações referentes a faixa etária e gênero dos usuários da rua principal, o que pode ser observado pela figura 53c e 53d, respectivamente. Dos 30 entrevistados, 1 possui faixa etária entre 10 e 19 anos de idade (3%); 6 pessoas com idades variáveis entre 20 e 29 anos (6%); 1 pessoa tinham idade entre 30 e 39 anos (30%). Um total de 8 pessoas afirmou ter idade entre 40 e 49 anos (10%), assim como outras 5 disseram ter entre 50 e 59 anos de idade (24%). Por fim, 4 pessoas confirmaram ter idade entre 60 e 69 anos (17%); outras 4 pessoas afirmaram ter entre 70 e 79 anos de idade (10%); e 1 pessoa alegou possuir entre 80 e 89 anos de idade (3%). Da amostra de trinta entrevistados coletada na Rua Francisco Rodrigues Naves, não houve nenhum transeunte com idade anterior a nove anos de idade. Com relação ao gênero, podemos inferir um padrão totalmente igualitário entre os usuários da Rua Francisco Rodrigues Naves, com 15 homens, equivalente a 50% dos entrevistados; e 15 mulheres, equivalente a 50% entre os entrevistados.

3.4.2. ITINERÁRIOS URBANOS

Os fluxos de idas e vindas no cotidiano da população muito dizem a respeito da disposição do território. A figura 54, relacionada aos itinerários urbanos, organiza a informação “bairro” de origem das trinta pessoas abordadas pela pesquisa de opinião. Quanto maior o fluxo de diferentes pessoas vindas de diferentes regiões da cidade, proporcionalmente maior será a centralidade da rua principal, o que induz a um equilíbrio entre o uso surgido de diferentes bairros, combinado à vivacidade de relações sociais.

Figura 54 - Mapa de itinerários urbanos, coletados por meio da informação “bairro”, em pesquisa de usuário realizada aos trinta transeuntes na Rua Francisco Rodrigues Neves. Cada ponto demarcado no mapa refere-se a uma das trinta pessoas entrevistadas. As cores em comum estão relacionadas ao mesmo bairro/localidade.



Fonte: mapa elaborado pela autora (2025), com base extraída da plataforma *Google Maps* (2025).

O mapeamento, levando em consideração a amostragem obtida, nos mostra um cenário onde a maioria dos usuários da rua principal reside no próprio Centro (7 pessoas). Cada ponto demarcado no mapa refere-se a uma das trinta pessoas entrevistadas. As cores em comum estão relacionadas ao mesmo bairro/localidade. Logo após o Centro, os bairros com a maior quantidade de pessoas residentes foram Santa Cecília, com 4 pessoas; e São Francisco, com 3 pessoas. Os bairros Vila Tancredo Neves, São Sebastião, Jardim Guanabara e Setor Industrial obtiveram 2 pessoas cada. Por fim, os bairros São Miguel, Zumira Leite, Sinhô Nogueira, Colegial e Jardim Maratá obtiveram 1 pessoa cada. Fora do perímetro urbano, havia 1 pessoa residente na zona rural. Outras duas pessoas residiam

em municípios distintos, uma em Luziânia e outra em Jataí. Ao todo, 12 bairros, 1 fazenda e duas cidades foram listados como regiões de fluxos cotidianos com destino à Rua Francisco Rodrigues Naves.

3.4.3. COPRESENÇA

Para mensurar o grau de copresença na rua principal foram elaborados dois indicadores. O primeiro, Indicador de Vivacidade Urbana, relaciona-se à transitabilidade e permanência das pessoas nas ruas principais; enquanto o segundo, Indicador de Tráfego Urbano, calcula o fluxo do tráfego de veículos na rua principal. As análises foram coletadas nos dias 02 (períodos da tarde e noite) e 03 (período da manhã) de janeiro de 2025, em uma quinta-feira e sexta-feira, respectivamente. O registro foi feito em formato de vídeo, pela câmera do celular, em posição retrato, com duração de 10 minutos a cada período. Procurou-se fixar a câmera no mesmo ponto em todas as coletas para que fosse possível lançar mão de análises comparativas.

Figura 55 - Mapa do bairro do Centro de Pires do Rio, com demarcação do local onde foram realizadas as filmagens nos três períodos do dia, na Rua Francisco Rodrigues Naves.

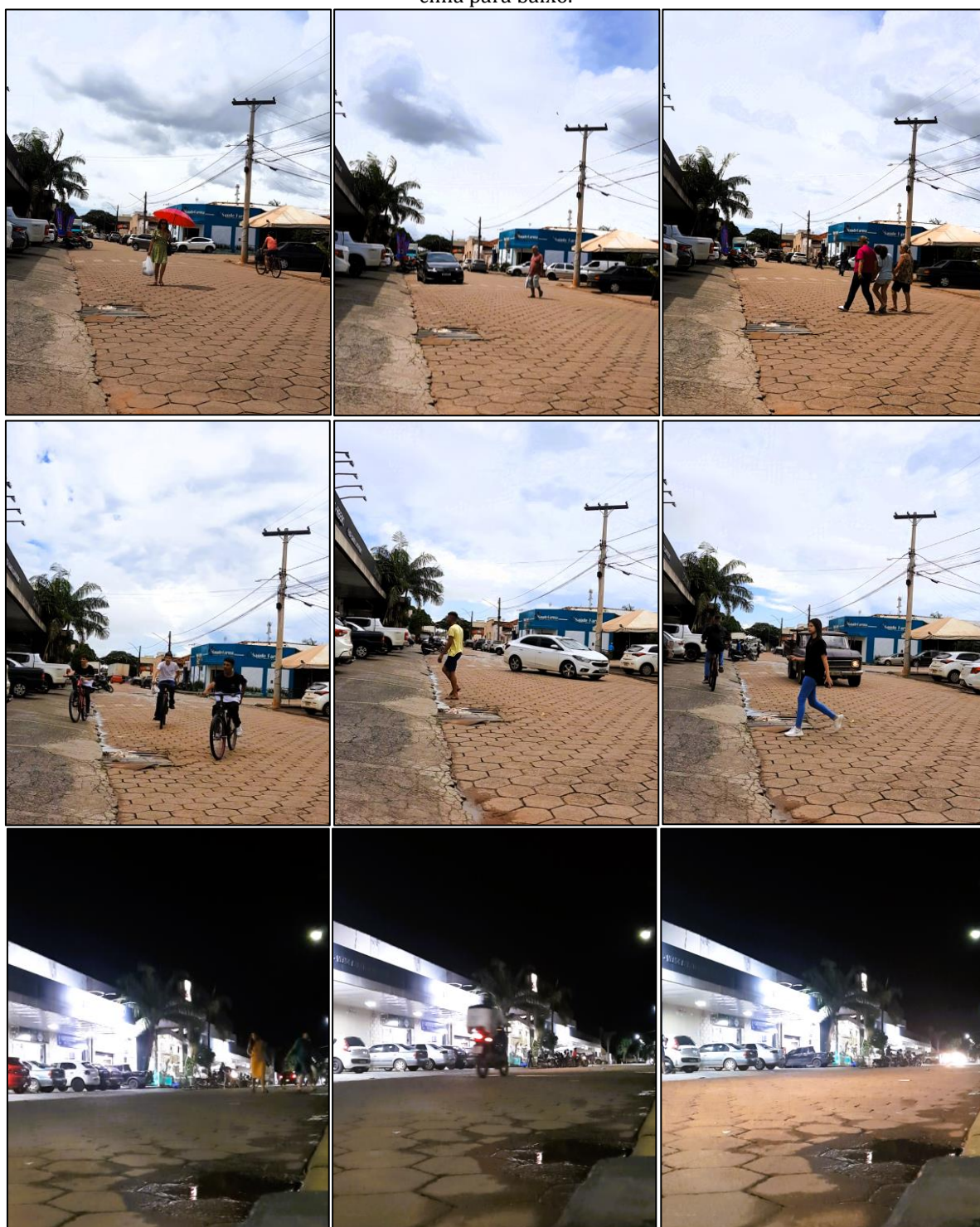


Fonte: mapa elaborado pela autora (2025); imagem extraída do *Google Maps*, no modo *Street View* (2025).

O ponto de filmagem (figura 55) foi escolhido de acordo com a presença de maior fluxo de pessoas ao longo da rua. Sendo assim, na Rua Francisco Rodrigues Naves as gravações foram feitas em local próximo a um supermercado de maior porte, bastante

movimentado. No período da manhã, a coleta de dados perdurou entre 10h43 e 10h53; à tarde, entre 14h40 e 14h50; e, à noite, entre 20h34 e 20h44. A figura 56 mostra uma síntese da transitabilidade encontrada nos três períodos, com os três turnos do dia se apresentando de maneira semelhante no que tange à transitabilidade.

Figura 56 - Imagens extraídas das filmagens realizadas nos três turnos do dia, manhã, tarde e noite, de cima para baixo.



Fonte: a autora (2025).

A partir de observação posterior, de maneira atenta, foram apurados os dados referentes ao quantitativo de transeuntes, permanências, pessoas caminhando em grupos, além da contagem do fluxo de veículos que transitavam pela rua principal. Não foram contabilizadas pessoas ou veículos que passavam somente pelos cruzamentos da rua. A apuração dos dados foi realizada ao configurar a reprodução dos vídeos em velocidade 0,25x, para maior atenção aos detalhes. Isto posto, os dados obtidos referentes ao Indicador de Vivacidade Urbana estão detalhados por meio de apêndice, situado ao final desta dissertação.

Como observado pelo indicador mencionado, o turno da noite detém uma diferença significativa com relação ao fluxo de pessoas, se comparada aos demais turnos, com pessoas caminhando em grupos e fazendo uso da rua principal de maneira mais intensiva. Este fato se consolida pela presença de um supermercado de grande porte, com funcionamento nos três turnos do dia, trazendo grande movimentação para aquele ponto da rua.

Surge um padrão inverso ao observado pelo Indicador de Vivacidade Urbana, quando relacionamos o fluxo de pessoas ao tráfego de veículos. Na parte da manhã, temos mais veículos e menos transeuntes, circulando dentro de 10 minutos. O número se apresenta de maneira inversa no período da noite, onde observamos maior número de pessoas e menor número de veículos transitando pela Rua Francisco Rodrigues Naves. O uso da bicicleta se mostrou de maneira ativa nos períodos matutino e vespertino, sendo inexistente no período noturno. Se somado ao Indicador de Vivacidade Urbana, temos:

- Turno da manhã: 217 pontos (Indicador de Vivacidade Urbana) + 103 pontos (Indicador de Tráfego Urbano) = **320 pontos no total.**
- Turno da tarde: 261 pontos (Indicador de Vivacidade Urbana) + 83 pontos (Indicador de Tráfego Urbano) = **344 pontos no total.**
- Turno da noite: 364 pontos (Indicador de Vivacidade Urbana) + 60 pontos (Indicador de Tráfego Urbano) = **424 pontos no total.**

Para avaliação da copresença, associada aos Indicadores de Vivacidade Urbana e Tráfego Urbano, adotou-se o parâmetro disposto a seguir.

Tabela 15 - Parâmetro de avaliação da copresença aferida pelos Indicadores de Vivacidade Urbana e Tráfego Urbano, em sua totalidade, com aplicação para a Rua Francisco Rodrigues Naves.

Pontuação	Avaliação de desempenho	Rua Francisco Rodrigues Naves
Entre 400 e 500 pontos	Copresença muito alta	X (turno da noite = 424 pontos)
Entre 300 e 400 pontos	Copresença alta	X (turno da manhã = 320 pontos) (turno da tarde = 344 pontos)
Entre 200 e 300 pontos	Copresença suficiente	-
Entre 100 e 200 pontos	Copresença insuficiente	-
Abaixo de 100 pontos	Copresença muito insuficiente	-

Fonte: a autora (2025).

Em vista dos dados apresentados, no que tange ao fluxo de pessoas e tráfego urbano, para fins de propagação da vivacidade urbana, o padrão apresentado na Rua Francisco Rodrigues Naves é alto nos períodos matutino e vespertino, se apresentando de maneira semelhante em ambos os turnos. No período noturno existe uma copresença muito alta, em detrimento dos comércios e serviços alocados ao longo da rua, que proporcionam maior permanência neste período. Assim, a Rua Francisco Rodrigues Naves apresenta relações sociais e humanas nas mais variadas escalas, o que resulta em vivacidade urbana.

3.4.4. AMBIENTE CONSTRUÍDO

Para mensurar as características morfológicas das ruas principais, foi aplicado o Indicador de Qualidade do Ambiente Físico, adaptado de metodologia utilizada por Mehta (2007b) quando o autor analisa os usos e a qualidade do ambiente físico em sua microescala. As características de uma via interferem diretamente na permanência, fluxos e usos nas ruas da cidade. Sendo assim, foram analisadas as características da tabela 16, apontando e pontuando os elementos encontrados na Rua Francisco Rodrigues Naves.

Tabela 16 - Indicador de Qualidade do Ambiente Construído da Rua Francisco Rodrigues Naves.

Característica do Ambiente Construído	Pontuação Estipulada	Pontuação obtida na Rua	Descrição da pontuação obtida
---------------------------------------	----------------------	-------------------------	-------------------------------

		Francisco Rodrigues Naves	
<u>Variedade de usos e serviços</u>	<i>1 ponto</i> por tipo de atividade/uso	28 pontos	Residências; Verdurão (1); Pamonharias (2); Frutaria (1); Loja de forros em PVC (1); Oficina de bicicletas (1); Galpão logístico (1); Lanchonete (3); Centro de cultura (1); Mototáxi (1); Supermercados (2); Cafeteria (1); Museu (1); Sorveteria (1); Lojas de materiais de construção (2); Bares (2); Loja de produtos agropecuários (1); Unidade prisional de Pires do Rio (1); Loja de eletrônicos (1); Atendimento da Equatorial energia (1); Barbearia (1); Banco Santander; Farmácia (1); Serviços de assistência técnica em celulares (2); Loja de artigos para pesca (1); Loja de roupas (1); Rodoviária; Restaurante (1).
<u>Pontos de permanência</u>	<i>1 ponto</i> por local propício à permanência	8 pontos	Muretas, bancos e degraus situados em frente aos estabelecimentos e às residências.
<u>Número de sombras e abrigos do sol</u>	<i>1 ponto</i> por unidade de sombreamento (árvores, beirais, marquises etc.)	41 pontos	Beirais e marquises (12); Árvores (29).
<u>Número de impedimentos à caminhabilidade nas calçadas</u> (rampas, degraus, desníveis, obstáculos, barreiras etc.)	<i>1 ponto negativo</i> por impedimento	-25 pontos	Foi observada a ocorrência de obstáculos, barreiras e desníveis ao longo das calçadas junto à via.
TOTAL	-	52 pontos	-

Fonte: adaptado de Mehta (2007b) pela autora (2025).

O resultado nos mostra que a Rua Francisco Rodrigues Naves possui alguns impedimentos à caminhabilidade, mas concentra 28 tipos de serviços diferentes ao longo de sua extensão, contando com uma grande quantidade de árvores que equilibra o indicador de qualidade do ambiente físico, resultando em um saldo positivo. A variedade

de serviços ao longo da via é relativamente baixa, se comparada com a Rua Dom Pedro II, em Piracanjuba, por exemplo.

Figura 57 - Alguns dos pontos de permanência ao longo da Rua Francisco Rodrigues Naves.



Fonte: a autora (2025).

A caminhabilidade dos transeuntes se dá com alguns impedimentos, como muitos veículos estacionados nas calçadas, materiais de construção, placas de divulgação, lixo e postes de iluminação (figura 58).

Figura 58 - Impedimentos à caminhabilidade nas calçadas ao longo da Rua Francisco Rodrigues Naves.



Fonte: a autora (2025).

Ao realizar a somatória do Indicador de Qualidade do Ambiente Físico da Rua Francisco Rodrigues Naves, temos um quantitativo de 52 pontos, se consolidando como a segunda rua principal melhor classificada neste quesito, dentre as ruas analisadas nesta pesquisa.

CAPÍTULO 4

DISCUSSÃO DOS RESULTADOS

A compreensão das dinâmicas de desenvolvimento urbano e territorial, articuladas às condições urbanas das redes de cidades — as quais influenciam formações socioespaciais conhecidas como cidades-região — aponta novas formas de pensar as cidades pequenas, das quais emergem oportunidades para análises urbanas multidimensionais: o papel da forma urbana na estruturação dos fluxos socioeconômicos intraurbanos e interurbanos; as influências da localização das cidades nas transformações econômicas, políticas e culturais das cidades-região; e as políticas de desenvolvimento urbano empreendidas pelos diversos agentes locais e regionais nesses territórios.

O aprofundamento do estudo, em uma escala geográfica mais aproximada, no âmbito de cada polo elencado no estado de Goiás, pelo mapeamento feito nesta pesquisa, pode gerar diversas reflexões e inúmeras hipóteses na questão da disposição geográfica e demográfica do território. Nesse sentido, Caldas Novas funciona como uma cidade-região devido às oportunidades de trabalho, serviços e opções de lazer que polariza, contando com um grande número de pessoas, oriundas de cidades vizinhas, que fazem uso do deslocamento pendular diariamente.

A compreensão das dinâmicas das pequenas cidades de maneira articulada à condição urbana mais ampla, no contexto da rede (Endlich, 2006), proporcionou considerar as espacialidades das pequenas cidades por meio de fluxos e implicações compartilhadas, ainda que essas cidades constituíssem “heranças de contextos econômicos e momentos históricos diferenciados” (Endlich, 2006, p. 43), tal fenômeno, observado nas quatro cidades pequenas analisadas, compõe um conjunto de centros urbanos funcionalmente articulados, resultado de processos alavancados por distintos agentes sociais.

Os relatos obtidos por meio das visitas às quatro cidades, registrados em diários de campo, carregam percepções subjetivas do espaço, narradas no processo para encontrar e experimentar a rua principal. Dentre anotações pessoais, repletas de subjetividades, é possível ir de encontro ao que Certeau (1998) conceitua como “tática”,

diretamente ligada ao ordinário, àquele que vivencia a cidade a fundo, sem a preocupação na presteza de chegar a um dado destino. Ao observar atentamente, anotar, fotografar, conversar, caminhar, é possível perceber o espaço vivido das ruas principais, adentrando na experiência do que, de fato, o ambiente tem a mostrar e as possibilidades que este oferece.

A Rua Barão do Rio Branco, em Morrinhos, possui 885 metros de extensão, dividida em 6 quadras em ambos os lados e uma sétima quadra apenas de um dos lados. Esta rua exerce sua configuração de centralidade no tecido urbano, com sentido viário único e próxima a quatro das oito vias arteriais existentes na cidade. A grande vocação da Rua Barão do Rio Branco é institucional e seu uso recorrente oscila entre “mais de uma vez por semana” e “apenas uma vez por mês”. As pessoas costumam passar uma média de 30 minutos nesta rua, sendo seus usuários mais abrangidos pessoas com idade entre 40 e 49 anos, residindo grande parte no próprio bairro do Centro, seguido do Setor Cristo, em sua maioria. Com relação ao fluxo de idas e vindas de seus usuários, o turno da manhã se mostrou ser o mais movimentado, com uma pontuação de 248 pontos, referentes ao Indicador de Vivacidade Urbana associado ao Indicador de Tráfego Urbano, gerando uma copresença suficiente na avaliação de desempenho deste quesito. Por outro lado, o período vespertino obteve 147 pontos, mostrando uma copresença insuficiente; já o período noturno somou 42 pontos, gerando uma copresença muito insuficiente. Estes dados nos mostram que a Rua Barão do Rio Branco detém maior vivacidade urbana somente no período da manhã, sendo os outros dois turnos marcados por um esvaziamento em seus fluxos e usos. Com relação ao ambiente construído, temos uma variedade considerável de tipos de atividades, com 30 diferentes usos. Todavia, são quase inexistentes os pontos propícios à permanência. Os abrigos do sol ao longo da via são marcados por beirais e marquises em sua totalidade, fazendo com que a rua principal tenha um aspecto árido. Por fim, o grande ponto negativo da Rua Barão do Rio Branco está associado aos impedimentos à caminhabilidade, com muitas rampas, degraus, desníveis, obstáculos e barreiras ao longo de suas calçadas, principalmente devido à largura estreita destinada ao passeio público.

A Rua Dom Pedro II, em Piracanjuba, possui 957 metros de extensão, dividida em 7 quadras em ambos os lados. Estrategicamente bem localizada, com sentido viário duplo, a rua principal está próxima a três das cinco vias arteriais existentes na cidade,

configurando-se como uma via coletora, fato que consolida sua posição como centralidade no tecido urbano. A vocação da Rua Dom Pedro II divide-se em institucional e comercial, com utilização recorrente assinalada como “mais de uma vez por semana” por seus usuários. As pessoas costumam permanecer entre “30 minutos” a “mais de 1 hora” nesta rua, sendo seus usuários mais abrangidos pessoas com idade entre 20 e 29 anos. Grande parte das pessoas que utilizam a rua principal residem no próprio bairro do Centro, seguido de moradores da zona rural e do Setor Magalhães, em sua maioria. Com relação ao fluxo de idas e vindas de seus usuários, os turnos matutino e vespertino se mostraram com maior movimento, com uma pontuação de 397 pontos e 376 pontos, respectivamente, referentes ao Indicador de Vivacidade Urbana associado ao Indicador de Tráfego Urbano, gerando uma copresença alta na avaliação de desempenho deste quesito. Por outro lado, o período noturno obteve apenas 14 pontos, mostrando uma copresença muito insuficiente. Esta condição se justifica pelo fato de não existir comércios ativos no período noturno, o que não gera uma demanda suficiente de fluxos que necessitem se dirigir à rua principal, impossibilitando que haja permanência neste determinado período. Com relação ao ambiente construído, temos uma variedade considerável de tipos de atividades, com 55 diferentes usos. Todavia, são praticamente inexistentes os pontos propícios à permanência. Os abrigos do sol ao longo da via são marcados por um grande número de árvores, beirais e marquises, em quantidade equivalente e bem distribuída. Foi observada a ocorrência de rampas, degraus, desníveis, obstáculos e barreiras ao longo das calçadas, com maior ocorrência na área mais residencial da rua principal, com pouco comprometimento à caminhabilidade na região comercial. Apesar dos pontos negativos, a Rua Dom Pedro II possui características que a consolidam por um bom desempenho no Indicador de Qualidade do Ambiente Construído.

A Rua Coronel José Reginaldo, em Ipameri, possui 198 metros de extensão, dividida em 2 quadras em ambos os lados. Esta rua exerce configuração de centralidade no tecido urbano, com sentido viário único e próxima a três das cinco vias arteriais existentes na cidade, consolidando-se como uma via coletora. A grande vocação da Rua Coronel José Reginaldo é comercial, com utilização enquadrada como “mais de uma vez por semana” por seus usuários. As pessoas costumam passar “mais de 1 hora” nesta rua, sendo seus usuários mais abrangidos pessoas com idade entre 30 e 39 anos, grande parte residindo no próprio bairro do Centro. Com relação ao fluxo de idas e vindas de seus usuários, o

turno matutino se mostrou ser o mais movimentado, com uma pontuação de 321 pontos, referentes ao Indicador de Vivacidade Urbana associado ao Indicador de Tráfego Urbano, gerando uma copresença alta na avaliação de desempenho deste quesito. Por outro lado, os períodos vespertino e noturno obtiveram 156 pontos e 124 pontos, respectivamente, demonstrando uma copresença insuficiente. Esta condição se justifica pela presença de uma hamburgueria e uma sorveteria com funcionamento noturno, responsáveis por movimentar o local neste período. Com relação ao ambiente construído, temos uma variedade considerável de tipos de atividades, com 23 diferentes usos. Todavia, são praticamente inexistentes os pontos propícios à permanência, sendo igualmente muito poucos os abrigos do sol ao longo da via. Foram observados poucos impedimentos à caminhabilidade. Embora haja pontos negativos, a Rua Coronel José Reginaldo possui um bom desempenho no que se refere ao Indicador de Qualidade do Ambiente Construído, dada a sua pequena extensão.

A Rua Francisco Rodrigues Naves, em Pires do Rio, possui 1037 metros de extensão, dividida em 6 quadras do lado esquerdo e 2 grandes quadras do lado direito. Estrategicamente bem localizada, com sentido viário duplo, a rua principal está próxima a quatro das cinco vias arteriais existentes na cidade, configurando-se como uma via coletora, fato que consolida sua posição como centralidade no tecido urbano. A vocação da Rua Francisco Rodrigues Naves é comercial, com utilização recorrente assinalada como “mais de uma vez por semana” por seus usuários. As pessoas costumam permanecer cerca de 30 minutos nesta rua, sendo seus usuários mais abrangidos pessoas com idade entre 40 e 49 anos. Grande parte das pessoas que utilizam a rua principal residem no próprio bairro do Centro, seguido de moradores do bairro Santa Cecília, em sua maioria. Com relação ao fluxo de idas e vindas de seus usuários, o turno noturno se mostrou ser o mais movimentado, com uma pontuação de 424 pontos, referentes ao Indicador de Vivacidade Urbana associado ao Indicador de Tráfego Urbano, gerando uma copresença muito alta na avaliação de desempenho deste quesito. Por outro lado, os períodos matutino e vespertino obtiveram 320 pontos e 344 pontos, respectivamente mostrando uma copresença alta. Esta condição se justifica pelo fato de existir comércios de grande porte ao longo da via, como um supermercado que funciona nos três turnos do dia e gera grande movimentação. Com relação ao ambiente construído, temos uma variedade mediana de tipos de atividades, com 28 diferentes usos. Além disso, os pontos propícios à

permanência são baixos. Os abrigos do sol ao longo da via são marcados por um grande número de árvores, beirais e marquises, em quantidade bem distribuída. Foi observada a ocorrência de alguns desníveis, obstáculos e barreiras ao longo das calçadas. Apesar dos pontos negativos, a Rua Francisco Rodrigues Naves possui características que a consolidam por um bom desempenho no Indicador de Qualidade do Ambiente Construído, sendo a segunda melhor colocada dentre as ruas principais analisadas, nesta categoria.

No caso dos municípios de Morrinhos, Piracanjuba, Ipameri e Pires do Rio, observa-se que suas ruas principais foram inicialmente estruturadas como eixos de organização urbana, configurando-se como núcleos de interação social e econômica. Com o tempo, no entanto, essa centralidade passou por transformações impulsionadas por novas demandas do mercado e pela reconfiguração regional liderada por polos como Caldas Novas. A configuração das ruas principais como centralidades urbanas reflete dinâmicas históricas e sociais profundas. A região de influência deste estudo surge da Comarca de Santa Cruz, dando origem às quatro cidades pequenas analisadas. Caldas Novas, durante muito tempo, operou como distrito de Morrinhos. Um território que se divide, mas mantém intrínseco suas relações, como camadas que se sobrepõem e se interligam.

Ao relacionar as ruas principais analisadas, podemos concluir que a Rua Barão do Rio Branco e a Rua Dom Pedro II possuem um caráter mais institucional; enquanto que a Rua Coronel José Reginaldo e a Rua Francisco Rodrigues Naves têm grande vocação comercial. As duas primeiras ruas principais estão inseridas em um processo histórico similar, sendo as mais antigas ruas principais desta análise. Assim, é possível inferir que a possibilidade de que as ruas principais tomem um caráter mais institucional com o passar dos anos, já que a criação de novos subcentros e a expansão da malha urbana interfere diretamente na atuação do comércio nesses lugares. Outra inferência a ser realizada refere-se ao fato de que o comércio mantém relações estreitas com o fluxo de pessoas na rua principal, afetando diretamente a copresença do lugar. É importante ressaltar que a copresença é condicionada pelas infraestruturas presentes e suas normas de utilização, pelo mercado territorialmente delimitado e pelas possibilidades de vida cultural localmente oferecidas pelos equipamentos urbanos existentes (Santos, 2006). Quanto mais suaves as variações de copresença ao longo do dia, proporcionalmente mais ativa é a intensidade de uso nas ruas principais.

As ruas principais que obtiveram um caráter mais comercial apresentaram um panorama com variações de fluxos urbanos mais suaves, como é o caso da Rua Francisco Rodrigues Naves. A Rua Dom Pedro II apresenta um padrão similar nos períodos matutino e vespertino, entretanto, a falta de estabelecimentos ativos no período noturno faz com que a copresença da rua principal seja a pior classificada neste turno, fato que gera insegurança para os transeuntes que passam pelo local. A Rua Coronel José Reginaldo possui um fluxo mais intenso de usuários no período da manhã, decaindo seu grau de copresença nos turnos vespertino e noturno, mas ambos ainda se mantendo com padrões similares. O maior grau de variação de copresença aparece na Rua Barão do Rio Branco, com gráfico em sentido decrescente.

As ruas principais são formadas por lugares onde o cotidiano é compartilhado entre as mais diversas pessoas e instituições. Nelas, a cooperação e o conflito são a base da vida em comum, pois como afirma Santos (2006, p. 218) “cada qual exerce uma ação própria, a vida social se individualiza; e porque a contiguidade é criadora de comunhão, a política se territorializa, com o confronto entre organização e espontaneidade”. Analisar essas ruas principais, como reflexo de suas sociedades, exige compreender sua relação com o território, com o cotidiano, e com as dinâmicas regionais que redefinem sua função no espaço urbano.

Os processos de construção do cotidiano são coletivos, delimitados pela percepção dos objetos, dos ambientes, dos contextos e dos hábitos compartilhados no espaço vivido. Tais elementos do cotidiano, consolidados por hábitos e rotinas, são essenciais para a manutenção do sentimento de continuidade que acompanha a existência, o sentido do ‘eu’ e a adaptação do indivíduo no espaço urbano (Emiliani, 2009). O próprio sujeito na cidade, sobretudo no campo da rua principal, surge não como um dado, mas como um processo, humano e vivo, cuja complexidade se torna matéria de observação, de interpretação no que concerne às práticas de “fazer cidade” (Agier, 2011). A paisagem urbana das ruas principais é reflexo de uma paisagem social, onde

a passagem do tempo altera as formas, seja pela destruição das mais antigas, entendidas como superadas, anacrônicas, não funcionais ou suficientemente desgastadas para serem substituídas, seja pela adaptação e composição com novas formas, onde fachadas modernas ocultam velhas estruturas [...]. Em termos gerais, uma cidade abriga todos estes tipos de espaço construídos, em múltiplas combinações possíveis, por superposição, substituição ou composição (Pesavento, 2004, p. 27).

Nesse sentido, “apreender sobre as cidades a partir da rede urbana e no contexto regional faz pensar também nas escalas, nos atores e nos dilemas do planejamento e da gestão do território” (Moreira Júnior, 2013, p. 26). Logo, por meio dos resultados extraídos em cada análise, é possível obter um panorama geral a respeito das ruas principais, suas vocações, centralidades, fluxos, diversidade de usos etc., que são resultado de processos históricos, políticos, econômicos e relacionais.

CONCLUSÃO

Este estudo demonstra como as dinâmicas socioespaciais, associadas ao espaço vivido no cotidiano das ruas principais de cidades pequenas, podem moldar o espaço urbano e o modo como as pessoas o utilizam, consolidando uma investigação da configuração atual das ruas principais, passível de ser aplicada em outros contextos urbanos. Partindo da macroescala para a microescala, levando em consideração a abrangência dos conceitos e contextos abordados nesta dissertação, chega-se a uma abordagem que destaca as ruas principais como centralidades e lugares detentores de vivacidade urbana, utilizando métodos extensivos para a coleta de dados, tais como: observação participante, relatos subjetivos, mapeamentos de itinerários, produção de vídeos curtos, entre outros.

As discussões apresentadas abarcam configurações urbanas e redes de influências entre pequenas cidades, passando pela formação histórica do estado de Goiás e das cidades pequenas abordadas, além das discussões sobre o papel das ruas principais no decorrer do tempo e o lugar do comércio associado às relações sociais. A partir da coleta, a análise de dados se dedicou a mensurar, por meio de indicadores (de vivacidade urbana, de tráfego urbano e de ambiente construído), os modos como se dão as relações da rua principal com seu entorno, com seus transeuntes, com seus fluxos etc.

Logo, foi possível constatar diferentes contextos e cenários de ruas principais de cidades pequenas, ainda que estas carreguem muitas semelhanças entre si, o que configura uma pequena amostra de como operam as ruas principais de cidades pequenas do interior de Goiás, sobretudo na região sul do estado. Compreender as transformações sofridas por esses espaços, os esforços para permanecerem no imaginário popular urbano, assim como o entendimento do histórico de formação urbana e arquitetônica das ruas principais e seus processos ligados à formação do próprio município, foram fundamentais para o estudo de suas particularidades, de influências sofridas por posições geográficas e/ou relações inter-cidades, além das alterações no modo de vida de suas populações e suas sociedades.

Como mencionado anteriormente, cada rua principal está inserida em um

contexto geográfico, político, social, cultural, que a diferencia das demais. O objetivo deste estudo não é eleger a melhor rua principal, nem enaltecer uma dentre as demais, mas, sim, apresentar como estas ruas se configuram na atualidade. O retrato atual das ruas principais de cidades pequenas é reflexo de todo o histórico de formação e de seus processos urbanos. Com base nos conceitos de Milton Santos (2006) e Michel de Certeau (1998), pode-se associar a rua principal não apenas a uma estrutura urbana, mas a uma produção social e simbólica do espaço. Enquanto Santos (2006) enfatiza o espaço vivido como uma dimensão carregada de afetos e experiências históricas, Certeau (1998) destaca a capacidade dos indivíduos de subverter e reinventar o espaço por meio de suas práticas cotidianas.

Assim, a partir dos resultados obtidos, é possível afirmar que as práticas do espaço produzem com efeito as condições determinantes da vida social. Ao ocupar o lugar de atores do espaço urbano, as pessoas tecem, nas práticas do cotidiano vivido, relações sociais (por meio de interações com outras pessoas), econômicas (por meio do usufruto dos comércios e serviços), territoriais (por meio do lugar em que ocupam), e de pertencimento (por meio da afetividade do habitar) nas ruas principais de suas cidades.

Logo, o espaço vivido das ruas principais ocupa uma experiência subjetiva e cotidiana para os indivíduos, que produzem sentido a partir de suas ações, reinventadas diariamente. É possível associar o espaço vivido da rua principal ao que Certeau (1998) utiliza como metáfora do caminhar, para ilustrar como os indivíduos, ao se deslocarem, criam trajetórias pessoais que reescrevem o espaço urbano. Cada rua principal estudada é única, efêmera e fugaz pois, a cada dia, o espaço urbano é vivido, praticado e ressignificado. Presenciar o cotidiano é uma dimensão fundamental para que se concretize a experiência social de um lugar, onde se consolidam práticas individuais e coletivas em meio à complexidade das relações sociais.

Os resultados se inclinam para a obtenção de um panorama geral acerca da vivacidade urbana das ruas principais de cidades pequenas, levando em conta suas particularidades territoriais, contextos geográficos, históricos, demográficos e culturais, o que também se mostrou ser um estudo aplicável para outros contextos e localidades. Desse modo, as análises críticas e mapeamentos das ruas principais das quatro cidades investigadas, como um estudo de caso, podem servir de base para auxiliar nas iniciativas

de planejamento urbano no que diz respeito às cidades pequenas do interior de Goiás.

A conclusão desta dissertação leva à compreensão de que a rua principal é meio e processo urbano, é lugar do comércio mas, também, das relações sociais, é fonte de registros, é a representação da cidade em diversos aspectos, é fruto do cotidiano em transformação. As ruas principais operam como espelhos do tempo, carregando vestígios do passado, propagando as dinâmicas do presente e projetando tendências para o futuro. Sua configuração atual é fruto de acúmulos de decisões políticas, dos usos da população e seus significados.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- AGIER, Michel. **Antropologia da Cidade**: lugares, situações, movimentos. São Paulo: Editora Terceiro Nome, 2011.
- ALBUQUERQUE, Carlos. **Caldas Novas**: Além das Águas Quentes. Caldas Novas: Kelps, 1996.
- ARANTES, Otília; VAINER, Carlos; MARICATO, Ermínia. **A cidade do pensamento único**: desmanchando consensos. Petrópolis: Vozes, 2000. p. 75-101.
- ARGAN, Giulio Carlo. **História da arte como história da cidade**; tradução Pier Luigi Cabra. 4ª edição. São Paulo: Martins Fontes, 1998.
- ARRAIS, Tadeu Alencar. A cidade e a região/a cidade-região: reconhecer processos, construir políticas. **Cadernos Metrôpole**. São Paulo, n. 20, 2012.
- ASSIS, Wilson Rocha. **Estudos de História de Goiás**. 2ª edição. Goiânia: Editora Vieira, 2008.
- BARBOSA, José Afonso. **Triângulo da História**: subsídios para a história de Morrinhos. Goiânia: Kelps, 2017.
- BELISÁRIO, Alessandro Magno Damasceno. Fronteiras, frente pioneira e atividade turística em Caldas Novas - GO. **Caminhos de Geografia**. Uberlândia, v. 7, n. 17, 2006. p. 123-128.
- BENJAMIN, Walter. **Passagens**. 2ª reimpressão. Belo Horizonte: Editora UFMG; São Paulo: Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 2009. p. 461-498.
- BENKO, Georges. **Economia Espaço e Globalização na aurora do século XXI**. São Paulo: Editora Hucitec, 1996.
- BENTLEY, Ian; ALCOCK, Alan; MURRIAN, Paul; MCGLYNN, Sue; SMITH, Graham. **Entornos Vitales**: hacia un diseño urbano y arquitectónico más humano: manual práctico. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, SA, 1999.
- BESSA, Suzete Almeida de; FONSECA, Thalita Pereira; ANDRADE, Ana Julia Vieira; PINTO, José William Azevedo; SANTOS, Vitória Alves dos. Arquitetura Modernista na Cidade de Goiás: os casos da Escola Alcide Jubé e do Hotel Vila Boa. In: **IX CONEPEC - Congresso de Ensino, Pesquisa, Extensão e Cultura**. Cidade de Goiás: Universidade Federal de Goiás, Regional Goiás, 2020. v. único. p. 418-430.
- BEZERRA, Josué Alencar. A cidade-região sob as coexistências do território. **Boletim Goiano de Geografia**. Goiânia, v. 37, n. 2, 2017.
- BOURDIEU, Pierre. **Sociologia Geral**. Volume 2: Habitus e Campo. Curso no Collège de France (1982-1983). Editora Vozes. 2021.
- BRANDÃO, Amanda Dias; MELO, Mychelle Priscilla de; MENDES, Estevane de Paula Pontes. Dinâmicas do Território em Redes: o advento da ferrovia em Ipameri (GO). **Geografia (Londrina)**. v. 28, n. 1, 2019, p. 47-60.
- BRASIL, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). **Censo Demográfico**. 2022. Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/go/morrinhos/panorama>> Acesso em 23 out. 2023.

CASSEB-GALVÃO, Vânia Cristina; RIBEIRO, Roberta Rocha. Relações entre nome e lugar: uma análise da toponímia oficial de Piracanjuba. **Temporis [Ação]**. Goiás, v. 9, n. 1, 2017. p. 41-51.

CERTEAU, Michel de. **A invenção do cotidiano**: artes de fazer. 3ª edição. Petrópolis: Vozes, 1998.

CHOAY, Françoise. **A alegoria do patrimônio**; tradução Luciano Vieira Machado. 3ª edição. São Paulo: Estação Liberdade: UNESP, 2006.

CORDEIRO, Graça Índias; VIDAL, Frédéric. **A Rua – Espaço, Tempo, Sociabilidade**. Lisboa: Livros Horizonte, 2008.

CORRÊA, Roberto Lobato. **O Espaço Urbano**. 3ª edição. São Paulo: Editora Ática, 1995.

CORRÊA, Roberto Lobato. As Pequenas Cidades na Confluência do Urbano e do Rural. **GEOUSP – Espaço e Tempo**. São Paulo, n. 30, 2011. p. 05-12.

DUARTE, Cristiane Rose. Ambiência: por uma ciência do olhar sensível no espaço. In: Introdução do livro **AMBIANCES URBAINES EN PARTAGE**. Genebra: Metis-Presses, 2013. p. 21-30.

EMILIANI, Francesca. **A realidade das pequenas coisas**: a psicologia do cotidiano; tradução de Renata Lucia Bottini. São Paulo: Editora Senac São Paulo, 2009.

ENDLICH, Ângela Maria. **Pensando os papéis e significados das pequenas cidades do Noroeste do Paraná**. Tese (Doutorado em Geografia). Presidente Prudente: Universidade Estadual Paulista, 2006.

ENDLICH, Ângela Maria; FERNANDES, Pedro Henrique Carnevalli. **Contribuições para a compreensão, planejamento e gestão de pequenas localidades**. Maringá: PGE/UEM, 2022.

FERREIRA, Aroldo Márcio. **Urbanização e Arquitetura na Região da Estrada de Ferro Goiás - E. F. Goiás**: Cidade de Pires do Rio, um exemplar em estudo. Dissertação (Mestrado em História das Sociedades Agrárias). Goiânia: Universidade Federal de Goiás, 1999.

FERREIRA, Jurandyr Pires (org.). **Enciclopédia dos municípios brasileiros**. Rio de Janeiro: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 1958. v. 36: Goiás.

FONSECA, Maria Lúcia. **Coronelismo e Mandonismo Local**: Morrinhos (1889/1930). Dissertação (Mestrado em História). Goiânia: Universidade Federal de Goiás, 1997.

FOUCAULT, Michel. Sobre a geografia. **Microfísica do Poder**. Rio de Janeiro: Graal, 2008.

FOUCAULT, Michel. De espaços outros; tradução Ana Cristina Arantes Nasser. In: **Estudos Avançados** 27, v. 79, 2013. p. 113-122.

FRATUCCI, Aguinaldo César. Os lugares turísticos: territórios do fenômeno turístico. **GEOgraphia**. Niterói. Ano II, n. 4, 2000. p. 121-133.

FREITAS, Lorena Martoni de; FICHE, Gustavo de Lucas. Arquiteturas do poder: contribuições do pensamento de Michel Foucault ao estudo do direito urbanístico. **Revista do CAAP**. Belo Horizonte, n. 1, v. XX, 2014, p. 89-105.

FUINI, Lucas Labigalini. A territorialização do desenvolvimento: construindo uma proposta metodológica. **INTERAÇÕES**. Campo Grande. v. 15, n. 1, 2014, p. 21-34.

GABLER, Louise. Sesmarias. Inventário dos Documentos Textuais do Fundo Sesmarias. Arquivo Nacional: **Memória da Administração Pública Brasileira (MAPA)**. 2015.

GEHL, Jan. **Cidades para pessoas**; tradução Anita Di Marco. 3. Ed. São Paulo: Perspectiva, 2015.

GERAES, Priscila Alves Costa Gomes; SIQUEIRA, Kênia Mara de Freitas. Duas Praças, Quatro Nomes: considerações acerca da nomeação espontânea em Piracanjuba (GO). **Palimpsesto**. Rio de Janeiro, n. 28, ano 17, 2018, p. 380-397.

GUIMARÃES, Paulo Ricardo B. Estatística e Pesquisa de Opinião. **Universidade Federal do Paraná**. s.d. Disponível em: <https://docs.ufpr.br/~prbg/public_html/ce003/ESTAT%C3%8DSTICA%20E%20PESQUISA%20DE%20OPINI%C3%83O%201a%20parte.pdf> Acesso em fev. 2025.

HAESBAERT, Rogério. **Territórios alternativos**. São Paulo: Contexto, 2002.

HARVEY, David. **A produção capitalista do espaço**. São Paulo: Annablume, 2005.

IBGE, Coordenação de Geografia. **Regiões de influência das cidades**: 2018. Rio de Janeiro: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 2020.

JACQUES, Paola Berenstein. **Elogio aos errantes**. Salvador: EDUFBA, 2012.

JESUS, Josias Alves de; SPINOLA, Noelio Dantaslé. Seis décadas da teoria dos pólos de crescimento: revisitando Perroux. **Revista de Desenvolvimento Econômico**. Salvador, ano XVII, n. 2, 2015. p. 935-952.

JEUDY, Henri-Pierre. **Espelho das cidades**; tradução Rejane Janowitz. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2005.

LASUÉN, José Ramón. **Ensayos sobre economia regional y urbana**. Barcelona: Ariel, 1976.

LEFEBVRE, Henri. **A revolução urbana**; tradução Sérgio Martins. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 1999.

LEITE, Rogerio Proença. **Contra-usos da cidade**: lugares e espaço público na experiência urbana contemporânea. 2 ed. Campinas, SP: Editora Unicamp; Aracaju, SE: Editora UFS, 2007.

LEPETIT, Bernard. **Por uma nova história urbana**; tradução Cely Arena. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2001.

LIPIETZ, Alain. **O capital e seu espaço**. São Paulo: Nobel, 1988.

MAGALHÃES, Felipe Nunes. Da Metrópole à Cidade-Região: na Direção de um Novo Arranjo Espacial Metropolitano? **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**, v. 10, n. 2, 2008.

MARSOLA, Guilherme Henrique; REIS, Jaime Estevão dos; NOGUEIRA, Liliana Grubel. Considerações sobre o comércio e as atividades dos mercadores na *Suma teológica* de Tomás de Aquino. **Brazilian Journal of Development**. Curitiba, v. 8, n. 5, p. 366-383, 2022.

MATTE JÚNIOR, Alexandre Aloys; ALVES, Darlã de. A Teoria dos Polos de Crescimento de Perroux: Uma Revisão Sistemática. **Revista de Administração e Negócios da Amazônia**, v. 9, n. 3, mai/ago, 2017.

MEHTA, Vikas. A toolkit for performance measures of public space. In: **43rd Isocarp Congress**,

2007a.

MEHTA, Vikas. Lively Streets: Determining Environmental Characteristics to Support Social Behavior. **Journal of Planning Education and Research**, v. 27, 2007b. p. 165-187.

MONGIN, Olivier. **A condição urbana**: a cidade na era da globalização; tradução Letícia Martins de Andrade. São Paulo: Estação Liberdade, 2009. p. 15-60.

MOREIRA JÚNIOR, Orlando. As Cidades Pequenas na Geografia Brasileira: a construção de uma agenda de pesquisa. **GEOUSP – Espaço e Tempo**. São Paulo, n. 35, 2013. p. 19-33.

MOTTA, Diana; MATA, Daniel da. A importância da cidade média. **Revista Desafios do Desenvolvimento, Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada**. Rio de Janeiro, ano 6, ed. 47, 2009.

NOGUEIRA, Wilson Cavalcanti. **Pires do Rio**: marco da história de Goiás. Goiânia: Roriz, 1977.

OLIVEIRA, Hamilton Afonso de. **A história contada através da paisagem urbana**. Morrinhos: Universidade Estadual de Goiás, 2019. Disponível em: <https://pibidhistoriaueg2019.blogspot.com/2019/08/painel-da-historia-de-morrinhos-2_23.html> Acesso em 19 dez. 2021.

PEIXOTO, Luzanir. Em cada pedra uma história. **YouTube**, 9 ago. 2022. 20min53s. Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=QcIIYeYlgig>> Acesso em jan. 2025.

PERROUX, François. **L'Économie du XXeme Siècle**. Paris, Presses Universitaires de France, 1961.

PERROUX, François. **Ensaio sobre a filosofia do novo desenvolvimento**. Lisboa: Ed. Calouste Gulbenkian, 1981.

PESAVENTO, Sandra Jatahy. **O imaginário da cidade**: visões literárias do urbano - Paris, Rio de Janeiro, Porto Alegre. 2ª edição. Porto Alegre: Ed. Universidade, UFRGS, 2002.

PESAVENTO, Sandra Jatahy. Com os olhos no passado: a cidade como palimpsesto. **Esboços: Histórias em Contextos Globais**. Florianópolis, v. 11, 2004. p. 25-30.

RANGEL, Natália Fonseca de Abreu. O esvaziamento do conceito de gentrificação como estratégia política. **Cadernos NAUI**. Florianópolis, vol. 4, n. 7, 2015.

RESENDE, Sandra Catharinne Pantaleão; TAVARES, Paulo Afonso; MYNSSEN, Júlia Souza Abdallah. Dossiê de Tombamento do Conjunto Art Déco de Goiânia: limiar entre políticas públicas patrimoniais, o desejo de modernidade e construção identitária. Goiânia. **Revista Nós: cultura, estética e linguagens**, v. 8, n. 1, 2023. p. 261-285.

RICHARDSON, H.W. **Economia Regional**: Teoria da localização, estrutura urbana e crescimento regional. Rio de Janeiro: Zahar, 1975.

RIPPEL, Ricardo; LIMA, Jandir Ferrera de. Polos de crescimento econômico: notas sobre o caso do estado do Paraná. **REDES**, Santa Cruz do Sul, v. 14, n. 1, p. 136 - 149, jan./abr. 2009.

SANTOS, Milton. **Espaço e Sociedade**: ensaios. Petrópolis: Vozes, 1979. p. 69-75.

SANTOS, Milton. **A Urbanização Brasileira**. 5ª edição. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2005.

SANTOS, Milton. **A Natureza do Espaço**: técnica e tempo, razão e emoção. 4ª edição. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2006.

SANTOS, Milton. **Técnica, Espaço, Tempo**: globalização e meio técnico-científico. 5ª edição. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2008.

SANTOS, Milton. **Economia Espacial**: críticas e alternativas. 2ª edição. 2ª reimpressão. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2011.

SANTOS, Vitória Alves dos. **Requalificação Urbana da Rua Barão do Rio Branco, no Centro de Morrinhos/GO**. Trabalho Final de Graduação (Bacharelado em Arquitetura e Urbanismo). Universidade Federal de Goiás, Unidade Acadêmica Especial de Ciências Sociais Aplicadas. Goiás, 2022.

SANTOS, Vitória Alves dos; REZENDE, Wagner de Souza. A Rua Principal como Figura Representativa da Cidade: uma análise da vitalidade urbana da Rua Barão do Rio Branco em Morrinhos, Goiás. **Revista de Desenvolvimento Econômico**. Salvador. Ano XXV. Dossiê Especial. XX Semana de Análise Regional e Urbana, 2023. p. 175-186.

SANTOS, Vitória Alves dos; REZENDE, Wagner de Souza. Cidades Pequenas e a Teoria dos Polos de Crescimento: uma nova perspectiva. **Revista Nacional de Gerenciamento de Cidades**. v. 12, n. 86, 2024. p. 487-501.

SANTOS, Vitória Alves dos. Teatro Goiânia e Cine-Teatro Hollywood: uma análise da materialidade nas obras de Jorge Félix de Souza. In: X Seminário Docomomo Norte e Nordeste, 2024, Campina Grande. **Anais do X Seminário Docomomo Norte e Nordeste**: Conservar já, Documentar sempre!. Recife: Even3, 2024.

SCOTT, Allen; AGNEW, John; SOJA, Edward; STORPER, Michael. Cidades-Regiões Globais. **Espaço & Debates**, n. 41, 2001.

SIEDENBERG, Dieter Rugard. Desenvolvimento: ambiguidades de um conceito difuso. **Desenvolvimento em Questão**. Ijuí, ano 2, n. 3, 2004, p. 9-26.

SILVA, Andresa Lourenço da. Breve discussão sobre o conceito de cidade média. **Geoingá**: Revista do Programa de Pós-Graduação em Geografia. Maringá, v. 5, n. 1, 2013, p. 58-76.

SILVA, Josemar Raimundo da; RIPPEL, Ricardo; LIMA, Jandir Ferrera de. A teoria dos polos de crescimento de François Perroux. **Revista Cadernos de Economia**, v. 4, n. 7, 2000, p. 75-96.

SILVA, Juliane Carla; BARBOSA, Fábio de Macedo Tristão. Estrada de Ferro Goiás e a modernização do território goiano: o caso de Pires do Rio (GO). **Revista Sapiência**: Sociedade, Saberes e Práticas Educacionais. Iporá, v. 6, n. 1, 2017. p. 192-217.

SILVA, Luciana Helena Alves da; SANTOS, Vitória Alves dos. Espaço vivido da centralidade da Rua Barão do Rio Branco em Morrinhos,GO. In: LIMA, F. F. **Anais do seminário nacional pensando o projeto pensando a cidade**. Interfaces urbanas. Emergências, rupturas, limiares contemporâneos [ebook] / Fábio Ferreira de Lima (Org.). Goiânia: Faculdade de Artes Visuais (FAV) / UFG, 2023. p. 40-53.

SIMMEL, Georg. A metrópole e a vida mental; tradução Sérgio Marques dos Reis. In: VELHO, Otávio Guilherme (Org.). **O Fenômeno Urbano**. 2ª edição. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1973. p. 10-24.

SIQUEIRA, Jacy. **Cronologia Piresina**: 1914-1922. Goiânia: Encadernadora Vila Nova Ltda., 1995.

SMITHSON, Robert. Um passeio pelos monumentos de Passaic, Nova Jersey. **Revista do Programa de Pós-Graduação em Artes Visuais**. Rio de Janeiro: EBA/UFRJ. v. 19, n. 19, 2022.

SOUZA, Cibeli de; CARNEIRO, Maria Esperança F. **Retrospectiva histórica de Goiás**: da colônia à atualidade. Goiânia: Livraria Cultura Goiana, 1996.

VARGAS, Heliana Comin. **Centros Urbanos**: por quê intervir?. São Paulo: Seminário Internacional de Reabilitação de Edifícios em Áreas Centrais, EPUSP, 2006.

VARGAS, Heliana Comin. **Espaço Terciário**: o lugar, a arquitetura e a imagem do comércio. 2ª edição. Barueri, SP: Manole, 2018.

APÊNDICE

Indicador de Vivacidade Urbana da **Rua Barão do Rio Branco**, em Morrinhos, nos três períodos do dia.

TURNO DA MANHÃ: 10h36 - 10h46

	Pontuação Estipulada	Número Encontrado	Pontuação Obtida
NÚMERO DE PESSOAS	<i>3 pontos por pessoa em posição estacionária ou em deslocamento</i>	29 pessoas	87 pontos
NÚMERO DE PESSOAS EM GRUPOS	<i>2 pessoas agrupadas: 8 pontos 3 pessoas agrupadas: 11 pontos 4 pessoas agrupadas: 14 pontos 5 pessoas agrupadas ou mais: 17 pontos</i>	Grupos de 2 pessoas: 3 Grupos de 3 pessoas: 0 Grupos de 4 pessoas: 0 Grupos de 5 pessoas ou mais: 0	24 pontos
DURAÇÃO DE PERMANÊNCIA (pessoas em posição estacionária ou que entram e saem de um estabelecimento)	<i>15 seg. a 30 segundos: 6 pontos 30 seg. a 1 minuto: 8 pontos 1 min. a 3 minutos: 11 pontos 3 min. a 5 minutos: 14 pontos 5 min. a 10 minutos: 17 pontos</i>	15 seg. a 30 segundos: 0 30 seg. a 1 minuto: 3 1 min. a 3 minutos: 1 3 min. a 5 minutos: 2 5 min. a 10 minutos: 2	97 pontos
TOTAL	-	-	208 pontos

TURNO DA TARDE: 16h14 - 16h24

	Pontuação Estipulada	Número Encontrado	Pontuação Obtida
NÚMERO DE PESSOAS	<i>3 pontos por pessoa em posição estacionária ou em deslocamento</i>	19 pessoas	57 pontos
NÚMERO DE PESSOAS EM GRUPOS	<i>2 pessoas agrupadas: 8 pontos 3 pessoas agrupadas: 11 pontos 4 pessoas agrupadas: 14 pontos 5 pessoas agrupadas ou mais: 17 pontos</i>	Grupos de 2 pessoas: 1 Grupos de 3 pessoas: 0 Grupos de 4 pessoas: 0 Grupos de 5 pessoas ou mais: 0	8 pontos
DURAÇÃO DE PERMANÊNCIA (pessoas em posição estacionária ou que entram e saem de um estabelecimento)	<i>15 seg. a 30 segundos: 6 pontos 30 seg. a 1 minuto: 8 pontos 1 min. a 3 minutos: 11 pontos 3 min. a 5 minutos: 14 pontos 5 min. a 10 minutos: 17 pontos</i>	15 seg. a 30 segundos: 0 30 seg. a 1 minuto: 2 1 min. a 3 minutos: 2 3 min. a 5 minutos: 0 5 min. a 10 minutos: 1	55 pontos

estabelecimento)			
TOTAL	-	-	120 pontos

TURNO DA NOITE: 19h52 - 20h02

	Pontuação Estipulada	Número Encontrado	Pontuação Obtida
NÚMERO DE PESSOAS	<i>3 pontos por pessoa</i> em posição estacionária ou em deslocamento	6 pessoas	18 pontos
NÚMERO DE PESSOAS EM GRUPOS	2 pessoas agrupadas: <i>8 pontos</i> 3 pessoas agrupadas: <i>11 pontos</i> 4 pessoas agrupadas: <i>14 pontos</i> 5 pessoas agrupadas ou mais: <i>17 pontos</i>	Grupos de 2 pessoas: 0 Grupos de 3 pessoas: 0 Grupos de 4 pessoas: 0 Grupos de 5 pessoas ou mais: 0	0 pontos
DURAÇÃO DE PERMANÊNCIA (pessoas em posição estacionária ou que entrarem e saírem de um estabelecimento)	15 seg. a 30 segundos: <i>6 pontos</i> 30 seg. a 1 minuto: <i>8 pontos</i> 1 min. a 3 minutos: <i>11 pontos</i> 3 min. a 5 minutos: <i>14 pontos</i> 5 min. a 10 minutos: <i>17 pontos</i>	15 seg. a 30 segundos: 0 30 seg. a 1 minuto: 0 1 min. a 3 minutos: 1 3 min. a 5 minutos: 0 5 min. a 10 minutos: 0	11 pontos
TOTAL	-	-	29 pontos

Indicador de Tráfego Urbano da **Rua Barão do Rio Branco**, em Morrinhos, nos três períodos do dia.

TURNO DA MANHÃ: 10h36 - 10h46

	Pontuação Estipulada	Número Encontrado	Pontuação Obtida
NÚMERO DE VEÍCULOS AUTOMOTORES (carros, motocicletas, caminhões etc.)	<i>1 ponto</i> por veículo	40 veículos	40 pontos
NÚMERO DE BICICLETAS	<i>2 pontos</i> por bicicleta	0 bicicletas	0 pontos
TOTAL	-	-	40 pontos

TURNO DA TARDE: 16h14 - 16h24

	Pontuação Estipulada	Número Encontrado	Pontuação Obtida
--	----------------------	-------------------	------------------

NÚMERO DE VEÍCULOS AUTOMOTORES (carros, motocicletas, caminhões etc.)	<i>1 ponto</i> por veículo	27 veículos	27 pontos
NÚMERO DE BICICLETAS	<i>2 pontos</i> por bicicleta	0 bicicletas	0 pontos
TOTAL	-	-	27 pontos

TURNO DA NOITE: 19h52 - 20h02

	Pontuação Estipulada	Número Encontrado	Pontuação Obtida
NÚMERO DE VEÍCULOS AUTOMOTORES (carros, motocicletas, caminhões etc.)	<i>1 ponto</i> por veículo	11 veículos	11 pontos
NÚMERO DE BICICLETAS	<i>2 pontos</i> por bicicleta	1 bicicleta	2 pontos
TOTAL	-	-	13 pontos

Indicador de Vivacidade Urbana da **Rua Dom Pedro II**, em Piracanjuba, nos três períodos do dia.

TURNO DA MANHÃ: 09h28 - 09h38

	Pontuação Estipulada	Número Encontrado	Pontuação Obtida
NÚMERO DE PESSOAS	<i>3 pontos por pessoa</i> em posição estacionária ou em deslocamento	75 pessoas	225 pontos
NÚMERO DE PESSOAS EM GRUPOS	2 pessoas agrupadas: <i>8 pontos</i> 3 pessoas agrupadas: <i>11 pontos</i> 4 pessoas agrupadas: <i>14 pontos</i> 5 pessoas agrupadas ou mais: <i>17 pontos</i>	Grupos de 2 pessoas: 7 Grupos de 3 pessoas: 1 Grupos de 4 pessoas: 0 Grupos de 5 pessoas ou mais: 0	67 pontos
DURAÇÃO DE PERMANÊNCIA (pessoas em posição estacionária ou	15 seg. a 30 segundos: <i>6 pontos</i> 30 seg. a 1 minuto: <i>8 pontos</i> 1 min. a 3 minutos: <i>11 pontos</i> 3 min. a 5 minutos: <i>14 pontos</i>	15 seg. a 30 segundos: 2 30 seg. a 1 minuto: 0 1 min. a 3 minutos: 0 3 min. a 5 minutos: 0	63 pontos

que entrem e saírem de um estabelecimento)	5 min. a 10 minutos: <i>17 pontos</i>	5 min. a 10 minutos: 3	
TOTAL	-	-	355 pontos

TURNO DA TARDE: 14h49 - 14h59

	Pontuação Estipulada	Número Encontrado	Pontuação Obtida
NÚMERO DE PESSOAS	<i>3 pontos por pessoa</i> em posição estacionária ou em deslocamento	62 pessoas	186 pontos
NÚMERO DE PESSOAS EM GRUPOS	2 pessoas agrupadas: <i>8 pontos</i> 3 pessoas agrupadas: <i>11 pontos</i> 4 pessoas agrupadas: <i>14 pontos</i> 5 pessoas agrupadas ou mais: <i>17 pontos</i>	Grupos de 2 pessoas: 15 Grupos de 3 pessoas: 1 Grupos de 4 pessoas: 1 Grupos de 5 pessoas ou mais: 0	145 pontos
DURAÇÃO DE PERMANÊNCIA (pessoas em posição estacionária ou que entrem e saírem de um estabelecimento)	15 seg. a 30 segundos: <i>6 pontos</i> 30 seg. a 1 minuto: <i>8 pontos</i> 1 min. a 3 minutos: <i>11 pontos</i> 3 min. a 5 minutos: <i>14 pontos</i> 5 min. a 10 minutos: <i>17 pontos</i>	15 seg. a 30 segundos: 0 30 seg. a 1 minuto: 0 1 min. a 3 minutos: 0 3 min. a 5 minutos: 0 5 min. a 10 minutos: 0	0 pontos
TOTAL	-	-	331 pontos

TURNO DA NOITE: 20h48 - 20h58

	Pontuação Estipulada	Número Encontrado	Pontuação Obtida
NÚMERO DE PESSOAS	<i>3 pontos por pessoa</i> em posição estacionária ou em deslocamento	3 pessoas	9 pontos
NÚMERO DE PESSOAS EM GRUPOS	2 pessoas agrupadas: <i>8 pontos</i> 3 pessoas agrupadas: <i>11 pontos</i> 4 pessoas agrupadas: <i>14 pontos</i> 5 pessoas agrupadas ou mais: <i>17 pontos</i>	Grupos de 2 pessoas: 0 Grupos de 3 pessoas: 0 Grupos de 4 pessoas: 0 Grupos de 5 pessoas ou mais: 0	0 pontos
DURAÇÃO DE PERMANÊNCIA (pessoas em posição estacionária ou que entrem e saírem de um	15 seg. a 30 segundos: <i>6 pontos</i> 30 seg. a 1 minuto: <i>8 pontos</i> 1 min. a 3 minutos: <i>11 pontos</i> 3 min. a 5 minutos: <i>14 pontos</i> 5 min. a 10 minutos: <i>17 pontos</i>	15 seg. a 30 segundos: 0 30 seg. a 1 minuto: 0 1 min. a 3 minutos: 0 3 min. a 5 minutos: 0 5 min. a 10 minutos: 0	0 pontos

estabelecimento)			
TOTAL	-	-	9 pontos

Indicador de Tráfego Urbano da **Rua Dom Pedro II**, em Piracanjuba, nos três períodos do dia.

TURNO DA MANHÃ: 09h28 - 09h38

	Pontuação Estipulada	Número Encontrado	Pontuação Obtida
NÚMERO DE VEÍCULOS AUTOMOTORES (carros, motocicletas, caminhões etc.)	<i>1 ponto</i> por veículo	38 veículos	38 pontos
NÚMERO DE BICICLETAS	<i>2 pontos</i> por bicicleta	2 bicicletas	4 pontos
TOTAL	-	-	42 pontos

TURNO DA TARDE: 14h49 - 14h59

	Pontuação Estipulada	Número Encontrado	Pontuação Obtida
NÚMERO DE VEÍCULOS AUTOMOTORES (carros, motocicletas, caminhões etc.)	<i>1 ponto</i> por veículo	45 veículos	45 pontos
NÚMERO DE BICICLETAS	<i>2 pontos</i> por bicicleta	0 bicicletas	0 pontos
TOTAL	-	-	45 pontos

TURNO DA NOITE: 20h48 - 20h58

	Pontuação Estipulada	Número Encontrado	Pontuação Obtida
NÚMERO DE VEÍCULOS AUTOMOTORES (carros, motocicletas, caminhões etc.)	<i>1 ponto</i> por veículo	5 veículos	5 pontos
NÚMERO DE BICICLETAS	<i>2 pontos</i> por bicicleta	0 bicicleta	0 pontos

BICICLETAS			
TOTAL	-	-	5 pontos

Indicador de Vivacidade Urbana da **Rua Coronel José Reginaldo**, em Ipameri, nos três períodos do dia.

TURNO DA MANHÃ: 09h56 - 10h06

	Pontuação Estipulada	Número Encontrado	Pontuação Obtida
NÚMERO DE PESSOAS	<i>3 pontos por pessoa em posição estacionária ou em deslocamento</i>	48 pessoas	144 pontos
NÚMERO DE PESSOAS EM GRUPOS	<i>2 pessoas agrupadas: 8 pontos 3 pessoas agrupadas: 11 pontos 4 pessoas agrupadas: 14 pontos 5 pessoas agrupadas ou mais: 17 pontos</i>	Grupos de 2 pessoas: 6 Grupos de 3 pessoas: 0 Grupos de 4 pessoas: 0 Grupos de 5 pessoas ou mais: 0	48 pontos
DURAÇÃO DE PERMANÊNCIA (pessoas em posição estacionária ou que entrem e saírem de um estabelecimento)	<i>15 seg. a 30 segundos: 6 pontos 30 seg. a 1 minuto: 8 pontos 1 min. a 3 minutos: 11 pontos 3 min. a 5 minutos: 14 pontos 5 min. a 10 minutos: 17 pontos</i>	15 seg. a 30 segundos: 1 30 seg. a 1 minuto: 0 1 min. a 3 minutos: 3 3 min. a 5 minutos: 1 5 min. a 10 minutos: 0	53 pontos
TOTAL	-	-	245 pontos

TURNO DA TARDE: 14h19 - 14h29

	Pontuação Estipulada	Número Encontrado	Pontuação Obtida
NÚMERO DE PESSOAS	<i>3 pontos por pessoa em posição estacionária ou em deslocamento</i>	22 pessoas	66 pontos
NÚMERO DE PESSOAS EM GRUPOS	<i>2 pessoas agrupadas: 8 pontos 3 pessoas agrupadas: 11 pontos 4 pessoas agrupadas: 14 pontos 5 pessoas agrupadas ou mais: 17 pontos</i>	Grupos de 2 pessoas: 1 Grupos de 3 pessoas: 0 Grupos de 4 pessoas: 0 Grupos de 5 pessoas ou mais: 0	8 pontos
DURAÇÃO DE PERMANÊNCIA (pessoas em posição)	<i>15 seg. a 30 segundos: 6 pontos 30 seg. a 1 minuto: 8 pontos 1 min. a 3 minutos: 11 pontos</i>	15 seg. a 30 segundos: 0 30 seg. a 1 minuto: 0 1 min. a 3 minutos: 0	0 pontos

estacionária ou que entrem e saírem de um estabelecimento)	3 min. a 5 minutos: <i>14 pontos</i> 5 min. a 10 minutos: <i>17 pontos</i>	3 min. a 5 minutos: 0 5 min. a 10 minutos: 0	
TOTAL	-	-	74 pontos

TURNO DA NOITE: 20h56 - 21h06

	Pontuação Estipulada	Número Encontrado	Pontuação Obtida
NÚMERO DE PESSOAS	<i>3 pontos por pessoa</i> em posição estacionária ou em deslocamento	10 pessoas	30 pontos
NÚMERO DE PESSOAS EM GRUPOS	2 pessoas agrupadas: <i>8 pontos</i> 3 pessoas agrupadas: <i>11 pontos</i> 4 pessoas agrupadas: <i>14 pontos</i> 5 pessoas agrupadas ou mais: <i>17 pontos</i>	Grupos de 2 pessoas: 2 Grupos de 3 pessoas: 1 Grupos de 4 pessoas: 0 Grupos de 5 pessoas ou mais: 0	27 pontos
DURAÇÃO DE PERMANÊNCIA (pessoas em posição estacionária ou que entrem e saírem de um estabelecimento)	15 seg. a 30 segundos: <i>6 pontos</i> 30 seg. a 1 minuto: <i>8 pontos</i> 1 min. a 3 minutos: <i>11 pontos</i> 3 min. a 5 minutos: <i>14 pontos</i> 5 min. a 10 minutos: <i>17 pontos</i>	15 seg. a 30 segundos: 0 30 seg. a 1 minuto: 0 1 min. a 3 minutos: 0 3 min. a 5 minutos: 2 5 min. a 10 minutos: 0	28 pontos
TOTAL	-	-	85 pontos

Indicador de Tráfego Urbano da **Rua Coronel José Reginaldo**, em Ipameri, nos três períodos do dia.

TURNO DA MANHÃ: 09h56 - 10h06

	Pontuação Estipulada	Número Encontrado	Pontuação Obtida
NÚMERO DE VEÍCULOS AUTOMOTORES (carros, motocicletas, caminhões etc.)	<i>1 ponto por veículo</i>	58 veículos	58 pontos
NÚMERO DE BICICLETAS	<i>2 pontos por bicicleta</i>	9 bicicletas	18 pontos
TOTAL	-	-	76 pontos

TURNO DA TARDE: 14h19 - 14h29

	Pontuação Estipulada	Número Encontrado	Pontuação Obtida
NÚMERO DE VEÍCULOS AUTOMOTORES (carros, motocicletas, caminhões etc.)	<i>1 ponto</i> por veículo	74 veículos	74 pontos
NÚMERO DE BICICLETAS	<i>2 pontos</i> por bicicleta	4 bicicletas	8 pontos
TOTAL	-	-	82 pontos

TURNO DA NOITE: 20h56 - 21h06

	Pontuação Estipulada	Número Encontrado	Pontuação Obtida
NÚMERO DE VEÍCULOS AUTOMOTORES (carros, motocicletas, caminhões etc.)	<i>1 ponto</i> por veículo	37 veículos	37 pontos
NÚMERO DE BICICLETAS	<i>2 pontos</i> por bicicleta	1 bicicleta	2 pontos
TOTAL	-	-	39 pontos

Indicador de Vivacidade Urbana da **Rua Francisco Rodrigues Naves**, em Pires do Rio, nos três períodos do dia.

TURNO DA MANHÃ: 10h43 - 10h53

	Pontuação Estipulada	Número Encontrado	Pontuação Obtida
NÚMERO DE PESSOAS	<i>3 pontos por pessoa</i> em posição estacionária ou em deslocamento	58 pessoas	174 pontos
NÚMERO DE PESSOAS EM GRUPOS	2 pessoas agrupadas: <i>8 pontos</i> 3 pessoas agrupadas: <i>11 pontos</i> 4 pessoas agrupadas: <i>14 pontos</i> 5 pessoas agrupadas ou mais: <i>17 pontos</i>	Grupos de 2 pessoas: 4 Grupos de 3 pessoas: 1 Grupos de 4 pessoas: 0 Grupos de 5 pessoas ou mais: 0	43 pontos
DURAÇÃO DE PERMANÊNCIA	15 seg. a 30 segundos: <i>6 pontos</i>	15 seg. a 30 segundos: 0	

(pessoas em posição estacionária ou que entrem e saírem de um estabelecimento)	30 seg. a 1 minuto: <i>8 pontos</i> 1 min. a 3 minutos: <i>11 pontos</i> 3 min. a 5 minutos: <i>14 pontos</i> 5 min. a 10 minutos: <i>17 pontos</i>	30 seg. a 1 minuto: 0 1 min. a 3 minutos: 0 3 min. a 5 minutos: 0 5 min. a 10 minutos: 0	0 pontos
TOTAL	-	-	217 pontos

TURNO DA TARDE: 14h40 - 14h50

	Pontuação Estipulada	Número Encontrado	Pontuação Obtida
NÚMERO DE PESSOAS	<i>3 pontos por pessoa em posição estacionária ou em deslocamento</i>	57 pessoas	171 pontos
NÚMERO DE PESSOAS EM GRUPOS	2 pessoas agrupadas: <i>8 pontos</i> 3 pessoas agrupadas: <i>11 pontos</i> 4 pessoas agrupadas: <i>14 pontos</i> 5 pessoas agrupadas ou mais: <i>17 pontos</i>	Grupos de 2 pessoas: 5 Grupos de 3 pessoas: 2 Grupos de 4 pessoas: 0 Grupos de 5 pessoas ou mais: 0	62 pontos
DURAÇÃO DE PERMANÊNCIA (pessoas em posição estacionária ou que entrem e saírem de um estabelecimento)	15 seg. a 30 segundos: <i>6 pontos</i> 30 seg. a 1 minuto: <i>8 pontos</i> 1 min. a 3 minutos: <i>11 pontos</i> 3 min. a 5 minutos: <i>14 pontos</i> 5 min. a 10 minutos: <i>17 pontos</i>	15 seg. a 30 segundos: 0 30 seg. a 1 minuto: 0 1 min. a 3 minutos: 0 3 min. a 5 minutos: 2 5 min. a 10 minutos: 0	28 pontos
TOTAL	-	-	261 pontos

TURNO DA NOITE: 20h34 - 20h44

	Pontuação Estipulada	Número Encontrado	Pontuação Obtida
NÚMERO DE PESSOAS	<i>3 pontos por pessoa em posição estacionária ou em deslocamento</i>	74 pessoas	222 pontos
NÚMERO DE PESSOAS EM GRUPOS	2 pessoas agrupadas: <i>8 pontos</i> 3 pessoas agrupadas: <i>11 pontos</i> 4 pessoas agrupadas: <i>14 pontos</i> 5 pessoas agrupadas ou mais: <i>17 pontos</i>	Grupos de 2 pessoas: 15 Grupos de 3 pessoas: 0 Grupos de 4 pessoas: 0 Grupos de 5 pessoas ou mais: 0	120 pontos
DURAÇÃO DE PERMANÊNCIA (pessoas em posição)	15 seg. a 30 segundos: <i>6 pontos</i> 30 seg. a 1 minuto: <i>8 pontos</i> 1 min. a 3 minutos: <i>11 pontos</i>	15 seg. a 30 segundos: 0 30 seg. a 1 minuto: 0 1 min. a 3 minutos: 2	22 pontos

estacionária ou que entrem e saírem de um estabelecimento)	3 min. a 5 minutos: <i>14 pontos</i> 5 min. a 10 minutos: <i>17 pontos</i>	3 min. a 5 minutos: 0 5 min. a 10 minutos: 0	
TOTAL	-	-	364 pontos

Indicador de Tráfego Urbano da **Rua Francisco Rodrigues Naves**, em Pires do Rio, nos três períodos do dia.

TURNO DA MANHÃ: 10h43 - 10h53

	Pontuação Estipulada	Número Encontrado	Pontuação Obtida
NÚMERO DE VEÍCULOS AUTOMOTORES (carros, motocicletas, caminhões etc.)	<i>1 ponto</i> por veículo	79 veículos	79 pontos
NÚMERO DE BICICLETAS	<i>2 pontos</i> por bicicleta	12 bicicletas	24 pontos
TOTAL	-	-	103 pontos

TURNO DA TARDE: 14h40 - 14h50

	Pontuação Estipulada	Número Encontrado	Pontuação Obtida
NÚMERO DE VEÍCULOS AUTOMOTORES (carros, motocicletas, caminhões etc.)	<i>1 ponto</i> por veículo	73 veículos	73 pontos
NÚMERO DE BICICLETAS	<i>2 pontos</i> por bicicleta	5 bicicletas	10 pontos
TOTAL	-	-	83 pontos

TURNO DA NOITE: 20h34 - 20h44

	Pontuação Estipulada	Número Encontrado	Pontuação Obtida
NÚMERO DE VEÍCULOS AUTOMOTORES (carros, motocicletas,	<i>1 ponto</i> por veículo	60 veículos	60 pontos

caminhões etc.)			
NÚMERO DE BICICLETAS	<i>2 pontos</i> por bicicleta	0 bicicleta	0 pontos
TOTAL	-	-	60 pontos