



UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA
ÁREA DE CONCENTRAÇÃO: GESTÃO AMBIENTAL E TERRITORIAL

DINÂMICAS URBANAS RECENTES: O SETOR TERCIÁRIO,
DESCENTRALIZAÇÃO E A FORMAÇÃO DE NOVOS PONTOS DE
COMÉRCIO EM ANÁPOLIS (GO)

Virgílio Tomas Garcia

Orientadora: Dr^a Nelba Azevedo Penna

Dissertação de Mestrado

Brasília, Março/2012

UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA
ÁREA DE CONCENTRAÇÃO: GESTÃO AMBIENTAL E TERRITORIAL

DINÂMICAS URBANAS RECENTES: O SETOR TERCIÁRIO,
DESCENTRALIZAÇÃO E A FORMAÇÃO DE NOVOS PONTOS DE
COMÉRCIO EM ANÁPOLIS (GO)

Virgílio Tomas Garcia

Dissertação de Mestrado submetida ao Departamento de Geografia da Universidade de Brasília, como parte dos requisitos necessários para a obtenção do Grau de Mestre em Geografia, área de concentração Gestão Ambiental e Territorial.

Aprovado por:

Prof^a. Dr^a. Nelba Azevedo Penna, Pós-Gea - Universidade de Brasília
(Orientadora)

Prof^a. Dr^a. Ignez Costa Barbosa Ferreira, Pós-Gea - Universidade de Brasília
(Examinadora Interna)

Prof. Dr. Antônio Carlos Cabral Carpintero FAU – Universidade de Brasília
(Examinador Externo)

Prof^a. Dr^a. Lúcia Cony Faria Cidade, Pós-Gea - Universidade de Brasília
(Examinadora Suplente)

Brasília, Março de 2012

Garcia, Virgílio Tomas.

G216d Dinâmicas Urbanas Recentes : o setor terciário, descentralização e formação de novos pontos de comércio em Anápolis (GO) / Virgílio Tomas Garcia. - - 2012.

125f. ; 30 cm.

Dissertação (mestrado) – Universidade de Brasília, Departamento de Geografia, Programa de Pós-Graduação em Geografia, 2012.

Inclui bibliografia.

Orientação: Nelba Azevedo Penna

1. Espaços Públicos – Anápolis (GO). 2. Anápolis (GO) – Comércio. 3. Anápolis (GO) – Geografia. I. Penna, Nelba Azevedo. II. Título.

CDU 911.375

É concedida à Universidade de Brasília permissão para reproduzir cópias desta dissertação e emprestar ou vender tais cópias somente para propósitos acadêmicos e científicos. O autor reserva outros direitos de publicação e nenhuma parte desta dissertação de mestrado pode ser reproduzida sem a autorização por escrito do autor.

Virgílio Tomas Garcia

*A Deus, meu alicerce até aqui.
Aos meus pais, a Suellen, ao Miguel e minhas avós,
pelo amor que sinto por vocês.*

Agradecimentos

Primeiramente, agradeço a Deus, por todas as graças que proporcionou em minha vida, por sempre iluminar e proteger meus caminhos, ajudando na realização de meus sonhos;

Aos meus pais, José Antônio e Maria Gilda, por sempre estarem do meu lado, incentivando minhas decisões, por darem o máximo por seus filhos e por entenderem que os caminhos que escolhi foram para que eu pudesse vir a me tornar um homem melhor. Minha vida não é nada sem vocês;

À minha irmã Suéllen, Miguel e toda minha família, por estarem do meu lado em todos os momentos;

À Universidade de Brasília, minha segunda casa, por todo o conhecimento que adquiri, pela formação científica e humana;

À minha orientadora, Professor Nelba Azevedo Pena, pela liberdade dada para que eu pudesse realizar um trabalho com a minha cara, que incentivou na minha formação como pesquisador; pela presença ao longo de toda minha caminhada na pós-graduação, sempre disponível para tirar minhas dúvidas e pela amizade que construímos durante esta caminhada.

À Professora Lúcia Cony Faria Cidade, que considero minha co-orientadora, por toda ajuda e orientações dada durante o período de pós-doutoramento de minha orientadora e pelas contribuições no exame qualificação deste trabalho. Ter sua ajuda foi de fundamental importância para a continuidade do meu trabalho.

À Professora Ignez Costa Barbosa Ferreira, pelas contribuições dadas a este trabalho no Exame de Qualificação, pela generosa e estupenda vontade de ensinar que me passou durante o período que cursei sua disciplina;

Ao Professor Antônio Carlos Cabral Carpintero, pelas contribuições dadas e por apontar novos horizontes de pesquisa para este trabalho.

Aos secretários da Pós-Graduação, Jorge e Simoni, que sempre me atenderam muito bem, tirando todas minhas dúvidas e resolvendo os problemas que, por ventura, apareciam;

Ao Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq), pela concessão da bolsa de estudos, fundamental para a realização deste trabalho;

Aos amigos da Pós-Graduação, que compartilharam deste momento comigo nas disciplinas, nos corredores da universidade. Fernanda, Isabel, Karla e Cristina.

Aos grandes amigos que fiz durante estes anos que estive em Brasília, que foram muito importantes em minha vida e se tornaram a minha família nesta cidade: Verenna, Gabriel, Nádia, Ângela e em especial para Fernanda que se tornou mais que uma amiga, uma irmã para toda vida; que continuaremos juntos no doutorado.

Aos companheiros de apartamento, Bruno, Fernando e o Almir, meu companheiro de quarto, que se tornou um grande amigo. Obrigado pela paciência, por me suportarem durante esse ano e pela amizade. Sucesso a vocês.

A construção de um trabalho acadêmico, mesmo que muitas vezes seja uma tarefa solitária, sempre tem o apoio de pessoas que reúnem esforços para sua realização. A todos aqueles que, de forma direta ou indireta, contribuíram para a realização deste trabalho meus mais sinceros agradecimentos.

RESUMO

Este trabalho tem como objetivo compreender o processo de descentralização das atividades terciárias nas cidades médias e a formação de novos pontos de comércio, a partir da análise dos subcentros e eixos comerciais da cidade de Anápolis. Para isso, será realizado um resgate das relações entre cidade e comércio, visando entender a relação do comércio na organização do espaço urbano. Realizou-se um resgate das teorias a respeito das cidades médias e de como Anápolis se desenvolveu, tornando-se uma importante cidade média no cenário regional, que, por conta disso, passou a sofrer mudanças no espaço urbano, a partir da descentralização das suas atividades terciárias. Poucas são as pesquisas na Geografia Urbana que se dedicaram ao estudo das novas centralidades nas cidades médias. Desta forma, foi utilizada uma metodologia de pesquisa, baseada em alguns estudos, como de Duarte, Sposito e do Recime, que contribuirão para a identificação dos subcentros e eixos comerciais nas cidades médias, categorias de novas centralidades que foram analisadas nesta pesquisa. Percebeu-se que a descentralização das atividades terciárias ainda está em processo na cidade de Anápolis, com a presença de dois subcentros e três eixos comerciais, que possuem características distintas das novas centralidades presentes em áreas metropolitanas. Além disso, foi elaborada uma tipologia dos subcentros de Anápolis, de acordo com a metodologia utilizada. Esta proposta deve ser submetida a críticas, para que possa vir a servir como referência nos estudos sobre as novas centralidades nas cidades médias.

Palavras-chave: Setor Terciário, Descentralização, Novos Pontos de Comércio, Anápolis (GO)

ABSTRACT

This paper aims to understand the process of decentralization of commerce and service activities in medium cities and the formation of new centralities, from analysis of sub-centers and commercial thoroughfares of the city of Anápolis. For that, there were rescued of relations between city and trade, seeking to understand the influence of trade in the organization of urban space, which has led to propose some theories about the organization of cities by several researchers. Also were rescued the theories about the medium cities and how Anápolis has developed, becoming an important city in the regional scenario, that, due to this, suffered changes in urban areas, like the decentralization of tertiary activities. Few are the studies in Urban Geography which were dedicated to the study of new centralities in medium cities. Thus was developed a research methodology, based on some studies that could contribute to the identification of sub-centers and commercial thoroughfares in medium cities, categories of new centralities that were analyzed in this study. It was noticed that the decentralization of tertiary activities is still in process in the city of Anápolis, with the presence of two sub-centers and three commercial thoroughfares, which have distinct characteristics of new centralities in metropolitan areas. Furthermore, was developed a proposal for classification of sub-centers of Anápolis, according to the methodology used. This proposal needs to be put under critiques, to serve as reference in studies on new centralities in medium cities.

Key-Words: Tertiary Sector, Decentralization, New Points of Commerce, Anápolis (GO).

LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Estrutura comercial das cidades segundo Brian Brerry	36
Figura 2: Processo de verticalização no bairro Jundiaí	80
Figura 3: Subcentro Jundiaí: Avenida São Francisco	81
Figura 4: Subcentro Jundiaí: Avenida Santos Dumont	82
Figura 5: Subcentro Jundiaí: Avenida Mato Grosso	82
Figura 6: Início do povoamento da Vila Jaiara	87
Figura 7: Subcentro Vila Jaiara: atividades terciária na Avenida Fernando Costa	91
Figura 8: Atividade comercial na Avenida Fernando Costa	95
Figura 9: Subcentro Jaiara: concentração de atividades na Avenida Fernando Costa	96

LISTA DE MAPAS

Mapa 1: Anápolis: Centro – Subcentro – Eixos Comerciais	18
Mapa 2: Localização de Anápolis – GO	57
Mapa 3: Eixo de Desenvolvimento Goiânia – Anápolis – Brasília	60
Mapa 4: Anápolis: Setor Central – Jundiá	78
Mapa 5: Anápolis: Setor Central – Vila Jaiara	89
Mapa 6: Anápolis: Eixos Comerciais	100

LISTA DE TABELAS

Tabela 1: Classificações Demográficas das Cidade Médias	48
Tabela 2: Anápolis – GO: Distribuição dos Tipos de Atividades Terciárias no subcentro Jundiáí	84
Tabela 3: Anápolis – GO: uso do solo no subcentro Jundiáí	85
Tabela 4: Principais equipamentos urbanos encontrados na Vila Jaiara	92
Tabela 5: Anápolis – GO: Distribuição dos Tipos de Atividades Terciárias no subcentro Vila Jaiara	96
Tabela 6: Anápolis – GO: uso do solo na Avenida Brasil	102
Tabela 7: Anápolis – GO: uso do solo na Avenida Universitária	104
Tabela 8: Anápolis – GO: uso do solo na Avenida Pedro Ludovico	105

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

BNH - Banco Nacional de Habitação
CBD - Central Business District
CBHI - Central Business Height Index
CBII - Central Business Intensity Index
CEF - Caixa Econômica Federal
CEPAL - Comissão Econômica para América Latina e Caribe
CNDU - Conselho Nacional de Desenvolvimento Urbano
DAFU - Direction de l'Aménagement Foncier e de l'Urbanisme em France
DATAR - Délégacion à l'Aménagement du Territorie et à l'Action Régionale
IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
ICMS - Imposto sobre Circulação de Mercadorias
IPEA - Instituto de Pesquisas Econômicas Aplicadas
ONU - Organização das Nações Unidas
PAIH - Plano de Ação Imediata para a Habitação
PIB – Produto Interno Bruto
PMA - Prefeitura Municipal de Anápolis
PND – Plano Nacional de Desenvolvimento
PNUD - Política Nacional de Desenvolvimento Urbano
RECIME - Rede de Pesquisadores sobre Cidades Médias
SEPLAMA - Secretaria Municipal de Planejamento Urbano e Meio Ambiente de Anápolis
UAI - Unidade de Atendimento Integrada
UEG – Universidade Estadual de Goiás
UIA - União Internacional dos Arquitetos
UnUCSEH – Unidade de Ciências Sócio-Econômicas e Humanas de Anápolis
ZPC – Zona Periférica do Centro

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	15
CAPITULO 1: AS RELAÇÕES ENTRE CIDADE E COMÉRCIO E SUAS FORMAS ESPACIAIS	23
1.1. Centralidade e descentralização: novos pontos de comércio	27
1.2. Setor terciário e espaço urbano: novas dinâmicas	38
1.2.1 Subcentros	40
1.2.2 Eixos Comerciais	42
CAPITULO 2: CIDADES MÉDIAS: DO GLOBAL AO LOCAL – AS TRANSFORMAÇÕES DO ESPAÇO URBANO DE ANÁPOLIS	44
2.1 As discussões sobre o conceito de cidade média	47
2.2. Cidades médias brasileiras: a pesquisa da Recime	52
2.3. Anápolis no contexto das transformações da dinâmica urbana das cidades médias	56
2.4. Anápolis e a configuração do centro	61
2.5. As transformações da área central de Anápolis	65
2.6. Dinâmica Anapolina: centro, subcentros e eixos de desenvolvimento nos Planos Diretores de 1994 e 2006	70
CAPITULO 3: NOVAS CENTRALIDADES NAS CIDADES MÉDIAS: SUBCENTROS E EIXOS COMERCIAIS EM ANÁPOLIS (GO)	77
3.1. Caracterização do subcentro Jundiá	77
3.2. Caracterização do subcentro Vila Jaiara	86
3.3. Considerações sobre os subcentros de Anápolis	98
3.4. Eixos Comerciais: origens e características desta nova	99

centralidade em Anápolis	
3.4.1 O Eixo Comercial da Avenida Brasil	101
3.4.2. O Eixo Comercial da Avenida Universitária	103
3.4.3. O Eixo Comercial da Avenida Pedro Ludovico	105
3.4.4. Consideração sobre os eixos comerciais em Anápolis	106
CONSIDERAÇÕES FINAIS	108
REFERENCIAS	113
Apêndice 1	120
Apêndice 2	123
Apêndice 3	125

INTRODUÇÃO

As formas de organização espacial da sociedade sempre estiveram ligadas ao seu modo de produção, à maneira como o espaço foi utilizado para a reprodução da sociedade. Assim, uma das formas mais antigas de organização do espaço é a dicotomias existentes entre o urbano e o rural. O surgimento das cidades está ligado ao fim do nomadismo, quando os homens, que viviam em constante migração à procura de terras cultiváveis, passaram para um estado de sedentarismo, fixando-se em um ponto do território, a fim de aproveitar melhor a terra por meio das mudanças ocorridas na Revolução Agrícola da Antiguidade. As cidades, portanto, não são uma aparição recente, pois estão presentes no seio das sociedades humanas há alguns milênios.

Porém, ao longo da história, as cidades passaram por períodos de ascensão e declínio. Na Antiguidade Clássica, período dos Impérios, como o Romano, as cidades eram uma forma de legitimar o poder do império sobre uma determinada área. Dessa forma, muitas cidades surgiram e, por conseguinte, começava a se delinear uma rede urbana em algumas partes do mundo. Por outro lado, há períodos em que as cidades entraram em declínio, como na Idade Média, quando a vida estava baseada nos feudos, no modo de produção feudalista.

Com o desenvolvimento do capitalismo as cidades proliferaram, tornando-se o lócus da produção e reprodução desse sistema, onde a riqueza se acumula, a vida emana e de onde partem as inovações. Sendo o principal local de reprodução da sociedade. Se por um lado muitos países ainda concentram a maior parte de sua população nas áreas rurais, como a China, país mais populoso do mundo e que, no ano de 2010, possuía 51,8% de seus habitantes no campo, de acordo com o canal "Países @" do IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística). Por outro, muitos países, ao longo do último século, mudaram significativamente sua estrutura demográfica, passando a ser essencialmente urbanos, como é o caso do Brasil, país que era predominantemente rural no início até o século XX e hoje com mais de 80% de seus habitantes nas áreas urbanas.

A concentração de população em áreas urbanas é bastante heterogênea, indo desde vilas até as grandes megalópoles. Cerca de 50% da

população mundial vive em cidades com menos de 500 mil habitantes, o que demonstra haver certa concentração de população urbana nestes espaços (OLIVEIRA, 2010). Mas também há uma quantidade expressiva de população vivendo em grandes centros urbanos, já que aproximadamente 39,5% da população urbana mundial vive em cidades com mais de um milhão de habitantes (OLIVEIRA, 2010).

No Brasil, o processo de urbanização ganha força no século XX, sobretudo após a década de 1950, com o impulso dado à industrialização pelo presidente Juscelino Kubitschek. A instalação de indústrias nas cidades abre um leque de oportunidades de emprego, o que leva a população do campo a se deslocar para os espaços urbanos. Com isso, as cidades com os maiores parques industriais, como São Paulo, Belo Horizonte e Rio de Janeiro, começam a receber grandes levas de migrantes, concentrando imensos contingentes populacionais.

O rápido crescimento destes centros urbanos não permitiu que eles estivessem preparados para receberem grandes contingentes populacionais. Assim, a concentração de pessoas nas metrópoles brasileiras começa a gerar problemas, como a ocupação de áreas de várzeas, morros e encostas, falta de saneamento básico, sistema de transporte público deficitário, ausência de energia e de telecomunicações, ou seja, falta de condições básicas para o bem-estar da população, o que gera graves problemas sociais, entre eles, a violência.

Dessa forma, não era mais interessante para o Estado, o crescimento exacerbado das áreas metropolitanas, sendo necessário criar algum mecanismo para tentar barrar os constantes fluxos migratórios para os espaços urbanos. Na França (que passava por situação semelhante, devido à concentração de população em Paris) e posteriormente no Brasil, a proposta encontrada foi o desenvolvimento de centros urbanos que fossem capazes de receber os fluxos migratórios e garantir uma melhor qualidade de vida às pessoas. Isso leva ao desenvolvimento das cidades médias que, inclusive, passaram a ser foco de políticas públicas no Brasil a partir da década de 1970, como a PNDU (Política Nacional de Desenvolvimento Urbano), cujo objetivo, entre outros, era o desenvolvimento de pólos secundários e centros periféricos de médio porte em todas as regiões do país.

Com média de 50% da população mundial vivendo em cidades médias e pequenas é considerável o apoio político ao desenvolvimento das cidades médias no Brasil após a década de 1970. Porém ainda são poucos os estudos na Geografia Urbana Brasileira que se dedicaram a estudar estes espaços urbanos, já que, tradicionalmente, os espaços metropolitanos são os mais estudados no país. Com os incentivos governamentais ao desenvolvimento das cidades médias, estas passaram a ter novos papéis nos sistemas urbanos, tornando-se alvos de investimentos, inovações e propagação de idéias. Estas mudanças ocasionadas pelas cidades médias no sistema urbano brasileiro e as constantes redefinições de seus papéis na rede urbana têm sido bastante estudadas por pesquisadores brasileiros, o que levou à recente criação da Rede de Pesquisadores sobre Cidades Médias (RECIME). Essa rede está criando uma metodologia de estudo para as cidades médias, visando compreender as redefinições de seus papéis e entender como se configuram tais cidades no atual momento.

Além das modificações que as cidades médias tiveram perante a rede urbana, também ocorreram mudanças significativas nos seus espaços intraurbanos. Tradicionalmente, as cidades possuíam um centro único, polarizador das atividades de comércio, serviços e consumo interno. Com o crescimento populacional das cidades, os novos habitantes passam a ocupar novas áreas, expandindo o tecido urbano e criando a necessidade de outras áreas comerciais. Além disso, o desenvolvimento dos transportes públicos e a “invasão” do automóvel na sociedade moderna contribuem para a acessibilidade dos habitantes às novas áreas da cidade. Assim, as áreas centrais passam por um processo de descentralização das atividades terciárias, ocasionando o surgimento de novos pontos de comércio na malha urbana. Entre estes novos pontos de comércio estão os subcentros, os eixos comerciais e os *shopping centers*.

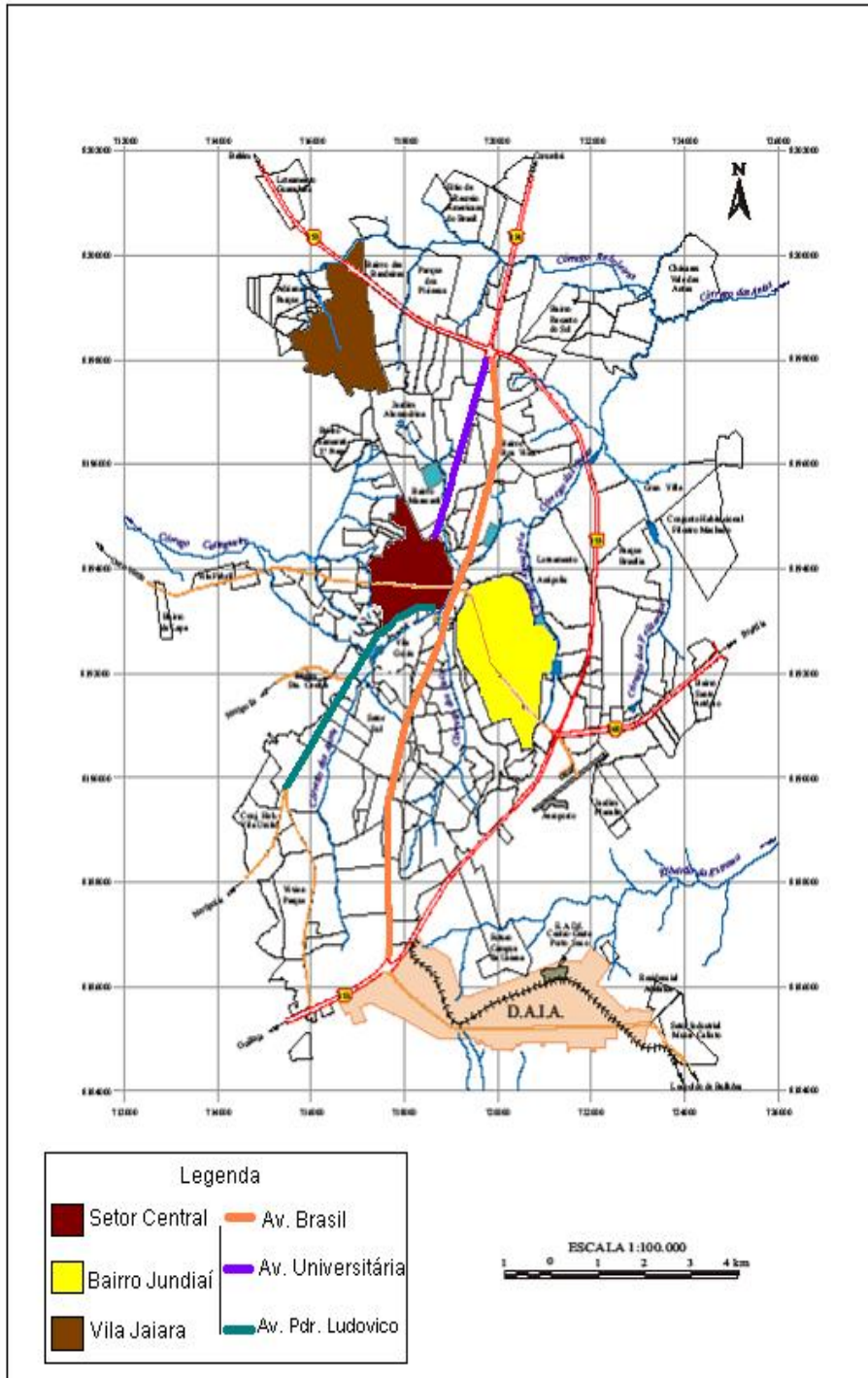
Diante do pressuposto de que as cidades médias estão passando, assim como as metrópoles, por um processo de descentralização e de surgimento de novas áreas de concentração comercial, esta dissertação tem como objetivo geral compreender esse processo de desenvolvimento das atividades terciárias nas cidades médias a partir do processo de descentralização e formação de novos pontos de comércio em Anápolis-Go.

Sendo os objetivos específicos para os estudos da cidade de Anápolis os seguintes: i) Analisar como o setor de comércio e serviços atuam na dinâmica da (re)estruturação urbana e sua relação com os processos de descentralização e formação de novos pontos de comércio e suas implicações na organização do seu espaço urbano; ii) Caracterizar os subcentros e eixos de desenvolvimento em Anápolis; iii) Avaliar o processo da formação dos novos pontos de comércio em Anápolis e sua constituição como cidade média;

Foram escolhidos como subcentros para serem analisados aqueles presentes nos bairros Jundiá e Vila Jaiara e os eixos comerciais das avenidas Brasil, Universitária e Pedro Ludovico (Mapa 1). As escolhas destes subcentros e eixos estão detalhados adiante, na metodologia do trabalho.

O desenvolvimento do setor terciário na cidade, aliado ao grande crescimento populacional que Anápolis apresentou, sobretudo, após a década de 1970, fez com que a cidade também crescesse, aumentando seu espaço urbano e, por conseguinte, sua diversidade. Dessa maneira, surgiram, ao longo dos anos, algumas áreas na cidade que possuem atividades terciárias bastante diversificadas, podendo atender não só a população do próprio bairro, mas também de suas imediações. Segundo o Plano Diretor Municipal, oficializado em 2006, uma das suas diretrizes é a consolidação dos subcentros apresentados nos principais bairros da cidade. Porém, para a definição de subcentro este Plano Diretor não apresenta critérios técnico-científicos. Por isso, é necessário realizar estudos para compreender como se configuram e quais as características destes subcentros, para que as políticas implementadas pelo poder público possam auxiliar o desenvolvimento dessas novas centralidades. É preciso compreender também as características dos eixos comerciais de Anápolis, que, por vezes, são frutos apenas de ações para melhorias nos transportes, enquanto que também podem ser áreas de dinamização da economia da cidade.

MAPA 1: ANÁPOLIS: CENTRO - SUBCENTROS - EIXOS COMERCIAIS



Base Cartográfica: LUZ, J.S.da

Elaboração: GARCIA, V.T.

A operacionalização desta pesquisa realizou-se em quatro etapas. A primeira delas foi uma ampla pesquisa bibliográfica sobre os temas abordados na dissertação, como a relação entre o setor terciário e cidade, tratando das diversas formas espaciais onde ocorriam as trocas comerciais; os processos de centralização, descentralização e novos pontos de comércio, com estudos já elaborados no Brasil e no mundo, além de uma pesquisa pautada em dissertações, teses e livros que tratam do desenvolvimento de Anápolis, dos fatores que impulsionaram seu crescimento e das mudanças ocorridas em seu espaço urbano.

Foram analisados dados secundários produzidos pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), Prefeitura Municipal de Anápolis e Universidade Estadual de Goiás (UEG), Unidade de Ciências Sócio-Econômicas e Humanas de Anápolis (UnUCSEH). Enfatizou-se a questão da dinâmica urbana de Anápolis baseada nas mudanças demográficas ocorridas na cidade, o que foi importante para compreender todo o processo que levou à descentralização das atividades terciárias.

A segunda etapa da pesquisa foi à definição das variáveis a serem levantadas e das áreas a serem pesquisadas. No caso dos subcentros, havia dois documentos da Prefeitura Municipal que indicavam estas formas espaciais na cidade: o Plano Diretor de 2006 e o Estudo para Identificação dos Subcentros de Anápolis, de 2002, que serviu de base para a elaboração do primeiro. De acordo com o Plano Diretor, os subcentros de Anápolis estão nos bairros Jundiáí, Vila Jaiara e São Joaquim. Já no segundo estudo os subcentros de Anápolis estão nos bairros Jundiáí, Vila Jaiara, São Joaquim e Recanto do Sol.

Em função da ausência ou indefinição dos critérios utilizados pelos planos diretores para a definição de subcentro em Anápolis, optou-se pela definição a partir da literatura geográfica pesquisada, para que estas novas centralidades pudessem fazer parte desta pesquisa. Para tal, foi utilizada a metodologia de Duarte (1974), que enumera algumas características básicas para um local ser considerado como subcentro: multiplicidade de funções e coexistência de algumas atividades, como comércio múltiplo e especializado, serviços financeiros, profissionais liberais, lazer, transporte, comunicação. Utilizamos neste momento os conceitos de tipos de comércio denominados de

(cotidiano, frequente, pouco frequente, raro), por (DUARTE, 1974). Argumenta o autor que os estabelecimentos de consumo cotidiano, como padaria e mercearia, não servem para caracterizar os subcentros. Desta maneira, utilizamos a metodologia apontada pelo autor acima para realizar a pesquisa de campo nos subcentros apontados pelos estudos da Prefeitura e assim identificar os subcentros, segundo esses critérios, e que, portanto, serão analisados nesta pesquisa, apenas aqueles presentes nos seguintes bairros: Jundiá e Vila Jaiara, cujos critérios serão explicitados no próximo capítulo.

Para os eixos comerciais, foram escolhidas as avenidas Brasil, Universitária e Pedro Ludovico, por serem vias de intenso fluxo de veículos e com uma atividade comercial bastante expressiva, por vezes, especializada, além de serem vias que conectam as mais importantes áreas da cidade.

A terceira etapa da pesquisa constituiu-se em trabalhos de campo, que tinham por objetivos, realizar o levantamento dos tipos de comércio e serviços presentes nessas áreas e o mapeamento das atividades terciárias para delimitar os novos pontos de comércio. Para isso, foram utilizados as classificações de Atividades Centrais, Não-Centrais e Típicas da Zona Periférica do Centro (ZPC), desenvolvidos por autores como Murphy e Vance Junior (1954), Aloísio Duarte (1967), Haidine Duarte (1974), Strohaecker (1988) e Ribeiro Filho (2004) e discutidas no capítulo 1. Desta forma, elaborou-se uma lista, apresentada no Apêndice 1, com as atividades encontradas durante os trabalhos de campo, sendo estas classificadas de acordo com as três categorias acima mencionadas. Esta classificação foi necessária porque a partir da concentração das Atividades Centrais e Típicas da ZPC encontradas nos subcentros e eixos comerciais em Anápolis é que se propõe a delimitação dos subcentros e eixos comerciais da cidade. Afinal, as atividades Não-Centrais, que são aquelas de uso cotidiano, não servem para caracterizar os subcentros, como foi dito anteriormente.

Os trabalhos de campo foram feitos com auxílio de uma base cartográfica dos bairros, elaborada pela Prefeitura Municipal de Anápolis. As pesquisas em campo foram efetuadas entre fevereiro de 2011 e outubro de 2011, sempre no horário comercial, já que o principal objetivo era o mapeamento das atividades terciárias.

Por fim, a quarta e última etapa do trabalho correspondeu à análise dos levantamentos de campo, com a confecção dos mapas e a redação final desta dissertação, estruturada em três capítulos e considerações finais. O primeiro capítulo trata da relação entre comércio e cidade e suas implicações no espaço urbano, uma vez que, com o desenvolvimento do comércio, ele cria espaços na cidade para sua realização. Este capítulo aborda também os processos que modificam a estrutura urbana, como a centralização e a descentralização, provocando o surgimento das novas centralidades ou áreas de dinamização econômica: os subcentros e eixos comerciais.

O segundo capítulo é iniciado com uma discussão sobre as cidades médias no contexto global e nacional. Nesse sentido, diversos são os critérios adotados no mundo e no Brasil para se ter uma noção do que são as cidades médias, as quais foram importantes na reestruturação do sistema urbano brasileiro e passaram/passam por redefinições nos seus papéis na rede urbana. Tais redefinições nos papéis destas cidades fizeram com que os pesquisadores da RECIME se dedicassem a avaliar o que são, atualmente, as cidades médias no Brasil. Este capítulo termina com uma pesquisa que aborda a cidade de Anápolis desde seu surgimento e a expansão urbana durante o século XX, a sua constituição como cidade média, as mudanças no seu espaço urbano e a visão do poder público com relação à organização da cidade. Como o trabalho trata dos novos pontos de comércio em cidades médias,

Entre as cidades definidas como médias pelo RECIME está Anápolis. Para chegar a esta condição a cidade passou por um longo processo de mudanças, em que colaboraram fatores como a modernização da agricultura, a chegada da ferrovia e das rodovias, a construção de Goiânia e Brasília, a implantação do Distrito Agro-Industrial de Anápolis (DAIA), a construção da Base Aérea de Anápolis (BAAB) e mais recentemente o Porto Seco. Isto provocou uma grande mudança no papel de Anápolis para sua região, que se expandiu bastante ao longo do século XX, o que levou ao surgimento de novas centralidades em seu espaço urbano, mas sem fazer com que a Área Central perdesse o caráter de principal área comercial da cidade. A partir disso, analisou-se as propostas elaboradas nos dois últimos planos diretores da cidade para a área central, para as novas centralidades, ou seja, os novos pontos de comércio e os eixos comerciais.

Por fim, o terceiro capítulo faz uma análise dos novos pontos de comércio em Anápolis, abordando os subcentros e eixos analisados. São apresentados os mapeamentos realizados durante a pesquisa de campo e as análises destas novas áreas de comércio na estrutura da cidade. Assim, elabora-se uma proposta de classificação para os subcentros de Anápolis e uma caracterização das novas áreas de dinamização econômica nas cidades médias.

CAPÍTULO 1: AS RELAÇÕES ENTRE CIDADE E COMÉRCIO E SUAS FORMAS ESPACIAIS

A história da humanidade passa por um processo em que, cada vez mais, a população tende a viver nas cidades. As mudanças tecnológicas e econômicas pelas quais a sociedade passou ao longo de sua história fizeram com que ela se localizasse predominantemente nos espaços urbanos, locais de produção e reprodução do capital e dinamizador de toda a vida em sociedade.

Apesar deste processo ainda estar em curso, tendo ocorrido em grande volume no século XX, as cidades não são uma criação recente da humanidade. As primeiras apareceram na região que hoje é chamada de Oriente Médio, como Jericó, que teria surgido em 5000 a.C.

A origem das cidades pode ser atribuída a diversos fatores, ligados às suas funções urbanas. Entre estas funções podemos citar a comercial, a industrial, a religiosa, a político-administrativa e a turística. Uma das mais antigas destas funções são as relacionadas a cidade desenvolvida a partir do comércio, que está ligada ao objeto de estudo deste trabalho.

Hoje, as atividades de comércio e serviços, ou seja, o setor terciário são as mais importantes na economia de uma cidade, respondendo pela maior parte do seu PIB (Produto Interno Bruto). Por exemplo, em Anápolis, cidade-objeto desta pesquisa, o setor terciário é responsável por 46% do PIB do município em 2010 (Associação Comercial e Industrial de Anápolis, 2010). O comércio e os serviços implicam em mudanças na dinâmica da cidade, inclusive no seu espaço urbano. A relação entre comércio e cidade, porém, não é algo recente, por isso, é importante voltar um pouco na história para analisar como ocorreu esta relação, para tentar compreender os processos atuais do espaço urbano, assim como recomenda Sposito (1994).

Entender a cidade de hoje, apreender quais processos dão conformação à complexidade de sua organização e explicam a extensão da urbanização neste século, exige uma volta às suas origens e a tentativa de reconstruir, ainda que de forma sintética, a sua trajetória (SPOSITO, 1994, p.11).

O comércio, de acordo com Salgueiro (1996), é uma fase intermediária entre a produção de bens e o consumo ou utilização destes, e sua função é disponibilizar as mercadorias aos consumidores. Assim como relaciona Vargas (2001), essa é uma atividade bastante antiga, mas que nem sempre teve a conotação que hoje lhe é atribuída. Ela evoluiu, assim como a sociedade e os seus diferentes modos de produção.

A origem do mercado está, portanto, no ponto de encontro de fluxos de indivíduos que traziam seus excedentes de produção para a troca, normalmente localizados em pontos equidistantes dos diversos centros de produção. O fato de serem espaços abertos e públicos imprimia-lhes uma condição de neutralidade territorial e de segurança no ato da troca que acontecia no momento em que as mercadorias eram entregues (VARGAS, 2001, p.95-96).

Com o desenvolvimento do capitalismo, a urbanização deu um novo impulso às cidades. A industrialização foi um fator que teve inúmeras implicações na urbanização, como o grande aumento da população das cidades, onde também houve mudanças estruturais, a divisão territorial do trabalho, a reconstituição de importantes redes urbanas, os problemas urbanos, entre outros fatores.

É interessante observar que a industrialização promoveu uma diversificação muito grande nas mercadorias existentes, com a criação de novos produtos para o atendimento de novas necessidades. Além disso, era preciso manter em constante crescimento o mercado consumidor, para absorver a produção industrial. Dessa forma, deixa-se de lado a idéia de consumir apenas aquilo que é estritamente necessário e começa a ser criada uma sociedade de consumo, que adquire não apenas o necessário, mas também os produtos que lhe satisfaçam desejos pessoais.

A urbanização cria um mercado acessível na medida em que é acompanhada pelo desenvolvimento, e em que a presença, na cidade, de um novo setor de produção e emprego provoca uma distribuição de poder suplementar de compra. O efeito sobre o consumo é duplo: crescimento global no plano regional e demanda de excedentes de produção para o abastecimento da cidade, que não produz, em particular, gêneros alimentícios, o que provoca o rompimento da economia natural fechada. Fora do âmbito do consumo de produtos alimentares, efetua-se concomitantemente a criação de novas necessidades, satisfeitas pelo artesanato ou pela

importação. O consumo se diversifica tanto em produtos quanto em serviços (GEORGE, 1971, p.35).

Além da mudança de comportamento do consumidor há também uma mudança na estrutura comercial existente, principalmente, a partir do século XIX. Até então, o comércio localizava-se em espaços públicos e abertos, como as grandes praças de mercado. Porém, após a II Revolução Industrial começa a haver o pensamento de que o mercado não é apenas um local de compras esporádicas, mas sim, de necessidades diárias.

O espaço público começa a ser suplantado na questão comercial pelos espaços privados, principalmente com o início da apropriação do espaço urbano pelo capital imobiliário. Novas infraestruturas (grandes avenidas, transportes e comunicação) surgem, como a atratividade do espaço físico para o estabelecimento de novos pontos comerciais. As barracas, tendas e pequenas lojas dos espaços públicos começam a perder lugar para os grandes estabelecimentos privados.

Nesse contexto, o comércio torna-se uma atividade econômica por excelência, pensada estrategicamente, com objetivos bem traçados (sendo o lucro o principal), perdendo o caráter da espontaneidade do período das simples trocas comerciais. O *marketing* surge como uma nova técnica visando seduzir o consumidor, fazendo com que este pense que consumir é mais do que uma necessidade de sobrevivência, é uma maneira de atender desejos pessoais, é uma possibilidade de inserção social.

As mudanças na estrutura comercial das cidades são muito evidentes, desde a sua concentração inicial nas áreas centrais e a posterior descentralização para novos pontos de concentração comercial.

Desde as pequenas cidades até as metrópoles globais é possível perceber uma área em que há a concentração de atividades terciárias e também um grande fluxo de pessoas, veículos, mercadorias, informações. Esta área é comumente chamada de Área Central e é facilmente identificada no âmbito do espaço urbano. Desta maneira, há de se explicar o porquê da concentração de tais atividades que levaram ao surgimento da Área Central.

De acordo com Villaça (2001), nenhuma área é centro, torna-se ou deixa de ser centro. Para este autor, o homem tem uma grande necessidade de

aglomerar-se, visando poupar desgaste físico e mental no seu trabalho, uma vez que um dos fatores que contribuem para este desgaste é o deslocamento espacial. Como nem todos podem aglomerar-se no mesmo ponto, alguém, então, tem de se afastar. Neste processo de aglomeração e, ao mesmo tempo, afastamento, tendo por base um ponto em que todos gostariam de estar, surge o centro da aglomeração.

O centro surge então a partir da necessidade de afastamentos indesejados, mas obrigatórios. Ele, como todas as localizações da aglomeração, surge em função de uma disputa: a disputa pelo controle (não necessariamente minimização) do tempo e energia gastos com os deslocamentos humanos (VILLAÇA, 2001, p.239).

Portanto, o surgimento da área central também está relacionado ao processo de centralização, ocasionado, sobretudo, pela dinâmica imposta à cidade pelo capitalismo industrial, a partir de meados do século XIX. Nesse período ainda não havia ocorrido o *boom* dos automóveis, de modo que os transportes terrestres estavam baseados principalmente nas ferrovias, além de haver grande importância dos transportes marítimos. Os terminais ferroviários localizavam-se próximos uns dos outros e também dos terminais marítimos, o que diminuía os gastos com transportes. Várias atividades surgiram nestes arredores, como o comércio atacadista, depósitos e indústrias, aproveitando-se das vantagens locais, pela proximidade dos terminais, a forma de contato com o 'mundo exterior' (CORRÊA, 2005).

Esta concentração de atividades fez com que a área onde esse fato ocorria se tornasse foco dos sistemas intraurbanos de transportes, o que deu maior acessibilidade à Área Central. Com a concentração de atividades, dotada de infraestrutura de transportes, ocorreu uma valorização do preço da terra urbana na Área Central, fazendo com que nela se localizassem apenas as atividades que conseguiam transformar a acessibilidade da área em lucro, como é o caso do comércio varejista e dos serviços que têm como mercado todo o espaço urbano e a hinterlândia da cidade (CORRÊA, 2005).

Mas, a concentração de atividades não é homogênea na área central. Dentro desta existe um local de maior concentração do comércio varejista e dos serviços. Fenômeno esse que Anápolis é exemplo.

No decorrer dos anos a concentração de atividades terciárias no espaço das cidades modifica-se, redefinindo assim nova forma a cidade, dotando as áreas centrais de melhor infraestrutura e atribuindo novas funções a novos espaços. Em Anápolis isso bem evidente se analisarmos sua centralidade no decorrer dos anos. Na década de 1970, ainda sob o reflexo da estação de trem na área central, o centro concentrava a maioria dos comércios atacadistas da cidade, hoje eles estão localizados na periferia da cidade, as margens das rodovias que a cortam. O centro de Anápolis ao não oferecer mais espaço para a expansão do Setor Atacadista, este setor desloca-se para outros pontos e consolida seu papel de centralidade regional. O centro de Anápolis deixa de ser também o centro atacadista e consolida seu papel de centralidade comercial e de serviços.

Este processo de descentralização e a formação de novas centralidades, dentre os quais estão os novos pontos de comércio, que são importantes para saber como a cidade se estrutura e se reestrutura através do setor terciário, como será visto a seguir.

1.1. Centralidade e descentralização: novos pontos de comércio

Para entender as modificações ocorridas no espaço intraurbano é necessário compreender os processos que levaram a tais modificações. Para isso, é preciso analisar o conceito de centralidade, pensando-o como um processo que se multiplica pelo espaço intraurbano, por meio de outros processos, como a descentralização e a (re)centralização, com o surgimento de novas centralidades. Tudo isso irá acarretar transformações na estrutura urbana, que levarão à reestruturação urbana, definindo o surgimento de novos pontos de comércio e serviços.

A estrutura urbana é o arranjo dos diferentes usos de solo no interior da cidade, a realidade conhecida em um dado momento histórico. Ela é o mosaico-resultado do processo de alocação/relocação das atividades econômicas e das funções residenciais e de lazer nas cidades (SPOSITO, 1991). Desde o início do século XX, as teorias a respeito da estrutura urbana levaram à idéia de que esta era algo estático. Para a Escola de Chicago, a estrutura era resultante da composição de usos que se atraíam e se repeliavam;

já a Geografia Francesa procurava entendê-la a partir de um determinado uso do solo, buscando relacionar forma e função e o arranjo resultante (WHITACKER, 2003).

Porém, na década de 1980, o termo reestruturação urbana passa a ser mais aplicado, mostrando a passagem de um quadro estático para um dinâmico, em que o arranjo é um processo e não um resultado.

Segundo Whitacker (2003), é o movimento de mudanças dos usos e atividades nas cidades que explicam a reestruturação, ou seja, as transformações na estrutura urbana.

A relação entre forma e função se dá mais pelo movimento e pela mudança do que pelos usos do solo. São os fluxos, primordialmente, que explicam a articulação entre forma e função (WHITACKER, 2003, p.123).

A reestruturação urbana é a ocorrência de alterações no âmbito do espaço urbano e, para que ela ocorra, é necessário o desenvolvimento de alguns processos neste espaço, como a descentralização e a (re)centralização em novos pontos. Para a compreensão destes processos é fundamental entender o conceito de centralidade.

Para Lefebvre, a cidade em si já é uma centralidade. É para ela que se dirigem os produtos do campo, nela se realizam as trocas, é para ela que convergem os capitais, nela se reúnem os signos e símbolos, enfim, a centralidade é a essência do fenômeno urbano (LEFEBREVE, 1999).

A cidade atrai para si tudo o que nasce da natureza e do trabalho, noutros lugares: frutos e objetos, produtos e produtores, obras e criações atividades e situações. O que ela cria? Nada. Ela centraliza as criações. E, no entanto, ela cria tudo. Nada existe sem troca, sem aproximação, sem proximidade, isto é, sem relações (LEFEBREVE, 1999, p. 111, grifos do autor).

Desta forma permite-se dizer, também, que a centralidade pode ser analisada a partir da escala intraurbana. A centralidade interurbana articula as diferentes esferas das trocas, da atividade e do capital, onde prevalecem as relações verticais, com as ordens partindo dos centros mais importantes dentro de uma hierarquia, e as horizontais, onde prevalecem as relações de cooperação local

Desta maneira, por meio do movimento das centralidades é possível alterar a estrutura urbana, acarretando concentração, dispersão, surgimento de vazios urbanos e a própria multiplicação deste processo, formando uma poli(multi)centralidade.

O centro urbano é preenchido até a saturação; ele apodrece ou explode. Às vezes, invertendo seu sentido, ele organiza em torno de si o vazio, a raridade. Com mais frequência, ele supõe e propõe a concentração de tudo o que existe no mundo, na natureza, no cosmos: frutos da terra, produtos da indústria, obras humanas, objetos e instrumentos, atos e situações, signos e símbolos. Em que ponto? Qualquer ponto pode tornar-se o foco, a convergência, o lugar privilegiado. De sorte que todo o espaço urbano carrega em si esse possível-impossível, sua própria negação. De sorte, que todo o espaço urbano foi, é, e será, concentrado e poli(multi)cêntrico. A forma do espaço urbano evoca e provoca essa concentração e dispersão. (LEFEBRVE, 1999, p. 46, grifos do autor).

Lefebvre, no texto acima, afirma que a centralidade não está fixa em um determinado ponto da cidade. Ao contrário, ela pode aparecer em determinados pontos do espaço urbano, onde apareçam as condições para tal. Assim, é importante salientar que a centralidade não é apenas uma questão de localização e de estruturas fixas, mas também se configura a partir dos fluxos, das articulações e das contradições entre as lógicas do espaço urbano. Assim, essas centralidades podem mudar no decorrer do tempo, na medida em que os fluxos passam a interligar outras lógicas. Logo, o centro nem sempre será a expressão maior da centralidade intraurbana.

No entanto, no curso de sua realização, a concentração sempre enfraquece e se rompe. É preciso, então, um outro centro, uma periferia, um alhures. Um outro lugar e um lugar outro. Esse movimento, produzido pelo urbano, produz, por sua vez, o urbano. A criação se interrompe, mas por sua vez, para criar (LEFEBRVE, 1999, p.111-112).

Já se começa a perceber que existem duas tendências que vão interferir na forma urbana e, conseqüentemente, na reprodução social e das relações de produção. Tais tendências são:

a) a **centralidade**, através dos distintos modos de produção, das diferentes relações de produção, tendência que vai, atualmente, até o "centro decisional", encarnação do Estado, com todos os seus perigos;

b) a **policentralidade**, à oniscentralidade, à ruptura do centro, à disseminação, tendência que se orienta seja para a constituição de **centros diferentes** (ainda que análogos, eventualmente complementares), seja para a dispersão e para a segregação (LEFEBRVE, 1999, p. 112-113, grifos do autor)

Com relação a ideia de policentralidade, concorda-se que não existe cidade sem centralidade Whitacker (2003). Sendo assim, é necessário compreender que a centralidade vai se alterando ao longo do tempo, seja na escala interurbana quanto na intraurbana. Nas cidades médias e grandes não há mais apenas um centro, polarizador de todas as atividades. A expansão das atividades terciárias, o crescimento populacional e espacial faz com que a centralidade se multiplique por outros espaços da cidade, não se expressando apenas no centro tradicional, e leva à ocorrência do processo de descentralização e formação de novos pontos de comércio.

Historicamente, o centro é a principal área de uma cidade. É neste local que se concentram as principais atividades econômicas, os serviços estatais, o nó do sistema de circulação (SPOSITO, 1991), ou seja, é a expressão maior da centralidade intraurbana. O modo capitalista de produção impõe uma dinamicidade à sociedade e como o espaço urbano também é um reflexo da sociedade, ele também se torna dinâmico. Desta maneira, a área central vai sofrer algumas transformações, ficando, muitas vezes, saturada de atividades e obrigando a saída de certos estabelecimentos para outras áreas da cidade. Nesse contexto, o centro tornou-se local para o desenvolvimento de atividades de gestão, de escritórios especializados, ao passo que o comércio varejista e os serviços vão procurar outras áreas dispersas pela cidade para se desenvolverem (CORRÊA, 1989). Este processo é chamado de descentralização.

Para a ocorrência da descentralização, alguns fatores foram importantes para a saída de certas atividades da área central, como os aumentos de preços dos impostos, aluguéis e valor da terra; congestionamentos e altos custos nos transportes e comunicação; a falta de espaço para a expansão; restrições legais e a perda de amenidades (CORRÊA, 2005).

Por outro lado, não basta apenas que o centro apresente alguns empecilhos à reprodução do capital; para que a descentralização de atividades

ocorra deve haver fatores atrativos em áreas para além do centro. Entre estes fatores Corrêa (2005) relaciona:

- a) terras não-ocupadas, a baixo preço e impostos
- b) infraestrutura implantada
- c) facilidades de transportes
- d) qualidades atrativas do sítio, como topografia e drenagem
- e) amenidades físicas e sociais
- f) “threshold” ou mercado mínimo capaz de suportar a localização de uma atividade descentralizada. (CORRÊA, 2005, p. 126).

Alguns estudos clássicos sobre a descentralização mostram que este processo ocorreu, alterando a estrutura urbana, porém, sem fazer com que o centro de comércio perdesse sua importância de principal área comercial da cidade, pois de acordo com Kohn e Mayer (1958), o centro é,

[...] de longe, o centro de maior concentração de empregos e o foco principal nos sistemas de transportes intraurbano e interurbano [...]. A maioria das funções centrais estão localizadas no núcleo central de negócios. Um grupo de funções, o varejo, tem sido crescentemente descentralizada nos anos recentes, em razão da disponibilidade do automóvel e do conseqüente declínio do transporte público de massa. Entretanto, o crescimento dos centros comerciais periféricos não tem, significativamente, reduzido o papel do núcleo central de negócios na maioria das funções além do comércio varejista e, em alguns aspectos desta atividade, os velhos centros preservam sua dominância. (KOHN, C.; MAYER, R, 1958, p. 393).

O texto acima de Kohn e Mayer (1958) é um exemplo de estudos em que se caracteriza o processo de descentralização como importante para a reestruturação comercial da cidade, com o surgimento de vários núcleos secundários.

Para Reis (2007), o processo de descentralização é redimensionado como fator de estruturação interna da cidade e vai ocorrer à formação, afastadas da área central, de estruturas comerciais equivalentes ao centro, que passam a concorrer com ele. Reis (2007) afirma que essa é uma das características da metrópole-policêntrica, que ocorre também nas cidades médias como Anápolis

Um dos primeiros autores a dar importante contribuição a este debate foi Charles Colby, na década de 1930, que definiu que forças centrípetas e centrífugas modelavam o espaço urbano. Estas forças centrífugas levam à saída de atividades da Área Central e as forças centrípetas à sua atração em

áreas não-centrais. Ambos os fatores já foram anteriormente citados, de acordo com Corrêa (2005), que sistematizou as idéias de Charles Colby em algumas de suas obras.

Outro autor com importante contribuição nos estudos sobre a descentralização é Malcolm Proudfoot (1937). Para ele, houve, no início do século XX, uma melhoria na extensão e refinamento dos estudos urbanos feitos por geógrafos, porém, os estudos a respeito do uso do solo destinado ao varejo foram deixados de lado neste período. Assim, Proudfoot (1937) buscou realizar uma classificação e uma caracterização da estrutura comercial varejista da cidade, baseadas em um estudo sobre nove cidades dos Estados Unidos: Chicago, Filadélfia, Cleveland, Atlanta, Des Moines, Washington, Nova Iorque, Baltimore e Knoxville.

Proudfoot (1937) propõe que a estrutura comercial varejista das cidades era composta por cinco diferentes formas espaciais:

a) **Central Business Center** (Distrito Central de Negócios): corresponde ao centro principal das cidades. Essa área atrai clientes de todas as partes da cidade e mesmo de cidades próximas.

b) **Outlying Business Center** (Centro Periférico de Negócios): é uma reprodução em menor escala do Distrito Central de Negócios, tanto em relação à estrutura varejista que possui quanto à acessibilidade. Apesar de não atrair clientes de toda a cidade, como do Distrito Central de Negócios, frequentemente o Centro Periférico atrai pessoas de longas distâncias.

c) **Principal Business Thoroughfare** (Eixo Principal de Negócios): comércio em vias de intenso fluxo de veículos, que ligam o núcleo central às áreas periféricas. Possui duas características: além de ser uma via empresarial é uma importante artéria do tráfego de veículos.

d) **Neighborhood Business Street** (Rua Empresarial de Bairro): composta por lojas de artigos de primeira necessidade, como supermercados, açougues, farmácias, ao longo de vias ocupadas também pelo uso residencial, em que os consumidores não necessitam se deslocar grandes distâncias para comprá-los. Pode ser a extensão de um Centro de Negócios Periférico ou estar isolada na estrutura de varejo.

e) **Isolated Store Cluster** (Grupamento Isolado de Lojas): grupo de lojas de artigos básicos, para atendimento imediato da população, localizado a pequena distância das residências.

A proposta de Malcolm Proudfoot foi elaborada em um período anterior ao término da Segunda Guerra Mundial, o que significa que a estrutura comercial da cidade pensada para este momento não deu maior importância a um elemento que seria fundamental na ocorrência do processo de descentralização: a difusão dos automóveis.

Desta maneira, na década de 1950, Eugene Kelley (1955) elabora uma outra proposta para a estrutura comercial varejista urbana, em que levou em consideração as mudanças ocorridas nas cidades dos EUA ligadas à questão do tráfego de veículos. Para Kelley (1955), são três as forças que levaram à transformação da estrutura interna da cidade: o movimento populacional suburbano; a crescente dependência do consumidor em relação ao automóvel particular para realizar compras; o número crescente de autoestradas, que permitem ao consumidor um melhor deslocamento para suas compras.

De acordo com Kelley (1955), na década de 1950, os homens de negócios ainda estavam muito preocupados com a criação de demandas para seus produtos. Por isso, com o advento do automóvel, outro fator tornou-se importante para a venda de mercadorias: o espaço. Para o autor, este elemento vai afetar a qualidade e o tipo dos produtos oferecidos e vendidos, o nível de serviços exigidos, a frequência de compras, entre outros fatores. É necessário um uso inteligente do espaço para o sucesso da economia urbana (KELLEY, 1955).

Assim, a classificação proposta por Eugene Kelley apresenta mais um elemento, não elucidado por Malcolm Proudfoot: os *shoppings centers*, intimamente ligados à difusão do automóvel.

A classificação da estrutura varejista urbana elaborada por Kelley (1955) apresenta seis formas espaciais de localização do comércio varejista:

1) **Central Business District** (Distrito Central de Negócios, o CBD): o autor propõe uma diferenciação dentro do CBD, em que apresenta três estruturas: *Inner Core*; *Inner Belt* e *Outer Belt*. O *Inner Core* ou Núcleo Interno é o ponto de maior convergência do tráfego de veículos, centro de compras, financeiro, administrativo e religioso. Juntamente com o *Inner Belt* (Cinturão

Interno), que circunda o núcleo, o *Inner Core* forma o coração da estrutura comercial varejista. Já o *Outer Belt* contém comércio e residências em estado de deterioração.

2) **Main Business Thoroughfares** (Vias Principais de Negócios): vias que dão acesso para fora do CBD, com uma grande variedade de estabelecimentos de comércio e serviços varejistas, em que há um grande tráfego de veículos e pessoas. A população que usa a via como artéria do tráfego é o principal público consumidor deste espaço.

3) **Secondary Commercial Sub-Districts Unplanned** (Sub-Distritos Comerciais Secundários Não-Planejados): se desenvolvem à medida que a cidade cresce e o consumidor, distante do centro, necessita realizar compras mais próximas de sua casa. As lojas e produtos são semelhantes aos do centro, porém, o raio de abrangência é menor. Podem ser de bairro, distritais ou suburbanos.

3a) **Controlled Secondary Sub-centers** (Subcentros Secundários Planejados): construídos próximos às áreas que vão servir, associados a áreas comerciais já existentes. Também podem ser de bairro, distritais ou suburbanos.

4) **Neighborhood Business Streets** (Ruas Comerciais de Bairro): pequenos aglomerados de vários tipos de estabelecimentos varejistas em ruas de maior trânsito ou cruzamentos de duas vias principais do bairro. Os consumidores são os habitantes do bairro.

5) **Small Store Clusters and Scattered Individual Stores** (Pequenos Agrupamentos de Lojas e Lojas Individuais Espalhadas): geralmente, lojas de artigos de primeira necessidade; no caso dos agrupamentos, estes são compostos por duas ou mais lojas complementares, não-competitivas entre si. As lojas Individuais estão espalhadas por toda a cidade.

6) **Controlled Regional Shopping Centers** (Centros de Compras Regionais Planejados): construídos na área suburbana, os *shopping centers* regionais são destinados a atrair não apenas a população da cidade, mas também de toda a região em que estão inseridos. O preço da terra favorece sua localização fora da área central.

As propostas de Proudfoot (1937) e Kelley (1955), realmente, são bastante parecidas, apresentando como maior diferença os *Shopping Centers*

na estrutura de Kelley (1955). Essa nova estrutura representa bem as mudanças ocorridas na estrutura comercial varejista a partir do desenvolvimento do automóvel. É um centro de compras localizado fora da área central, em que o fácil deslocamento é fundamental para seu sucesso, atendendo a cidade como um todo e, até mesmo, a região.

Além destes estudos, não se deve deixar de lado também os trabalhos propostos por Brian Berry, na década de 1960. Assim como Kelley (1955) e Proudfoot (1937), Berry também elaborou modelos para o estudo da estrutura comercial da cidade. Uma característica dos trabalhos deste autor é o destaque dado à supremacia do CBD perante a estrutura comercial da cidade. Para Berry (1968), fora da área central a cidade está organizada em três estruturas: Centros Empresariais; Eixos Comerciais e Áreas Especializadas, com variações de tipologia dentro destas três grandes estruturas, apresentadas na (Figura 6). Tal modelo proposto por Berry (1968) é resultante, além da descentralização comercial, da crescente especialização funcional e da mobilidade do consumidor (CORRÊA, 2000).

Apesar da crescente descentralização comercial e do aumento da mobilidade do consumidor, é possível perceber no modelo de Berry (1968) que, apesar da especialização funcional de algumas estruturas, como as Áreas Especializadas, todas elas ainda estão de alguma forma ligadas ao CBD, mostrando que, neste período do século XX, o processo de descentralização ainda não havia colocado em xeque o papel do CBD perante a estrutura comercial da cidade, mantendo-o como o mais importante centro da metrópole. Segundo Reis (2007, p.17) o CBD é

o único centro que alinha todas as funções de comércio e serviços mais especializados, sendo, os demais centros, núcleos dotados de uma estrutura funcional mais limitada e submetida ao CBD.

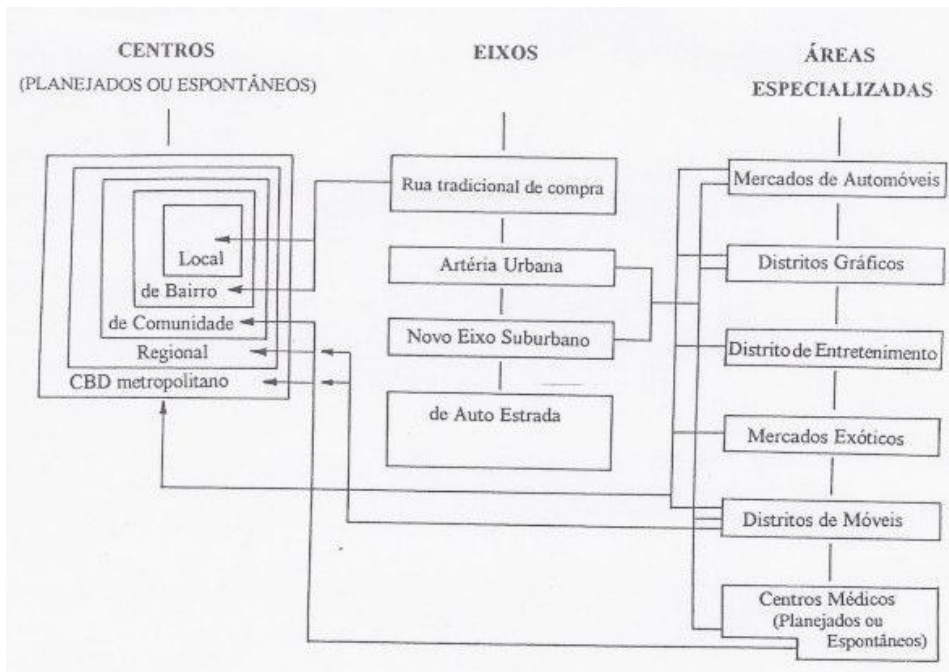


Figura 1: Estrutura comercial das cidades segundo Brian Berry
Fonte: BERRY (1968).

Na primeira metade do século XX, os estudos de Geografia Urbana que estavam sendo difundidos pelo mundo eram os relacionados à proposição de modelos teóricos sobre a organização interna da cidade. Porém, após a década de 1970, há uma queda na produção de estudos a respeito da descentralização e dos padrões locacionais na cidade, ocorrida, sobretudo, pela influência que o Marxismo passa a ter sobre a Geografia, o que introduz o materialismo histórico-dialético nos estudos urbanos, disseminados pela Geografia Francesa, principalmente (REIS, 2007).

Os estudos sobre a descentralização só vão ganhar espaço novamente a partir da década de 1970, com uma nova roupagem. Na primeira fase das pesquisas sobre a estrutura comercial das cidades ficou evidente que o CBD era a principal área da metrópole, com todas as outras formas espaciais subordinadas a ele. Os estudos pós-1970 sobre a descentralização caracterizam um período de surgimento de estruturas de comércio e serviços dotadas de significado equivalente ao CBD, traço fundamental da metrópole poli(multi)cêntrica.

A partir de meados da década de 1970 verifica-se uma transformação em relação ao efeito que o processo de descentralização possui na organização interna da cidade, pois, desde então o processo irá redefinir o significado tradicionalmente atribuído ao CBD como o mais importante centro intra-urbano (REIS, 2007, p. 25).

Na década de 1980, destacaram-se na literatura de Geografia Urbana dos EUA os estudos sobre a distribuição intrametropolitana das atividades econômicas. A descentralização passa a ser vista como a tendência de atividades especializadas em deixar o CBD. A imagem da metrópole com um único CBD foi superada, sendo, a partir de então, estudado o desdobramento dessa estrutura para outras áreas da metrópole, que concorrem com a primazia que antes lhe era atribuída, deixando a metrópole de ser monocêntrica para ser chamada de Metrópole Policêntrica, entendida como:

estrutura urbana que, além do CBD, é dotada de um (ou mais) núcleo(s) secundário(s) com funções de comércio e serviços típicos do CBD. Além disso, estes núcleo(s) secundário(s) equivalentes ao CBD caracterizam-se pela coesão de pelo menos duas ou mais funções especializadas, por exemplo, o comércio varejista e os escritórios de serviços (FUJII; HARTSHORN, 1995 *apud* REIS, 2007, p. 28).

No Brasil, os estudos sobre a descentralização são relativamente recentes, se comparados aos estudos estrangeiros. As pesquisas nesta área iniciaram-se, sobretudo, após a década de 1970, em que se pode destacar o trabalho de Duarte (1974), que estudou a descentralização das atividades terciárias no Rio de Janeiro, usando como método de análise a Teoria dos Lugares Centrais, de Walter Christaller.

A grande maioria dos estudos a respeito da descentralização no Brasil foi feita sobre este fenômeno nas cidades do Rio de Janeiro e São Paulo e, posteriormente, em outras metrópoles, como fez Villaça (2001). Estudar a ocorrência deste fenômeno nas cidades médias é uma seara ainda inexplorada, para a qual este trabalho pretende dar grande contribuição.

Pensar a descentralização é pensar no surgimento de novas estruturas comerciais fora da área central. Isso não quer dizer que são novos centros, já que centro e centralidade não são sinônimos, apesar da relação intrínseca. São locais que surgem nos espaços urbanos, dotados de centralidade, que torna

estes espaços atrativos para determinadas atividades. Entre as estruturas consideradas na literatura geográfica como centro serão aqui analisados os subcentros comerciais e os eixos comerciais.

1.2. Setor terciário e espaço urbano: novas dinâmicas

De acordo com Sposito (1991), até meados da década de 1970 a maioria das cidades brasileiras apresentava-se com um único centro, monopolizador e concentrador das atividades de comércio e serviços. Para a autora o centro é um ponto tanto de convergência quanto de divergência no espaço urbano, pois para ele se dirigem muitas atividades e também dele se deslocam as interações com outras localidades das cidades, principalmente devido à divisão social do trabalho.

Há um momento em que a concentração de atividades na Área Central torna-se tão grande que ela passa a dispersar suas atividades para outras localidades da cidade, pois tal concentração pode levar à deseconomia, como nos casos dos fatores que levam à descentralização, já aqui citados. Foi comum no século XX, durante o processo de expansão das áreas centrais, a substituição de moradias por edifícios comerciais, levando à dispersão da população pelo espaço urbano.

Nesse sentido, a escala do pedestre é substituída pela escala do automóvel na cidade, tornando as distâncias maiores. Desta maneira, a população necessita de infraestrutura comercial que atenda suas necessidades e desejos de consumo, fazendo com que haja uma concentração destas atividades fora das áreas centrais, levando à dispersão da centralidade pelo espaço urbano. De acordo como Sposito (1998) a redefinição da centralidade no interior do espaço urbano ocorre em função de quatro dinâmicas, a saber:

1. As novas localizações dos equipamentos comerciais e de serviços concentrados e de grande porte determinam mudanças de impacto no papel e na estrutura do centro principal ou tradicional, o que provoca uma redefinição de centro, de periferia e da relação centro-periferia.
2. A rapidez das transformações econômicas que se expressam, inclusive, através das formas flexíveis de produção impõem mudanças na estruturação interna das cidades e na relação entre as cidades de uma rede.

3. A redefinição da centralidade urbana não é um processo novo, mas ganha novas dimensões, considerando-se o impacto das transformações atuais e a sua ocorrência não apenas nas metrópoles e cidades grandes, mas também em cidades de porte médio.
4. A difusão do uso do automóvel e o aumento da importância do lazer e do tempo destinado ao consumo redefinem o cotidiano das pessoas e a lógica da localização e do uso dos equipamentos comerciais e de serviços (SPOSITO, 1998, p.28).

Pelas palavras de Sposito (1998) pode-se perceber que o surgimento de novas centralidades não é um processo recente e também não é exclusivo dos espaços metropolitanos. Não se pode pensar o surgimento destes espaços sem levar em consideração os interesses dos agentes produtores do espaço urbano, como os proprietários fundiários e promotores imobiliários, que vêm neste processo a possibilidade de valorização de suas áreas mediante aos novos usos do solo que, porventura, ocorrerão. Outro fator fundamental no aparecimento de novas centralidades no espaço urbano foi o desenvolvimento do automóvel, que tornou possível o deslocamento de pessoas para compras em outros locais que não o centro.

[...] a partir da disseminação do uso do automóvel, o centro da cidade foi colocado em questão pelos habitantes da metrópole. Antes de mais nada, o centro se pulverizou, provocando uma reorganização da cidade, com o surgimento de centros especializados – de compras, de decisão, financeiros. A proximidade entre diferentes atividades do chamado setor terciário no centro da cidade deixa de ser necessária (ao menos para uma parte da população urbana), já que é o automóvel que as aproxima e não mais a calçada. Além disso, a rede de transportes de massa, especialmente o metrô, permitiu que o periférico se aproximasse do que é central (qualquer centro) em questão de minutos (PINTAUDI, 1999, p. 156).

Há uma discussão em relação ao termo 'novas centralidades'. Para Tourinho (2006), não existem novas centralidades, e sim, novas áreas de centralidade.

Não deveriam chamar-se de 'novas centralidades', uma vez que não há 'velhas centralidades'. Por tratar-se da centralidade de uma noção existente sobre um fato físico, o correto seria realmente chamar de novo ou velho ao fato propriamente dito e não a noção que sobre ele se tem. O que existem são, assim, 'novas áreas' de centralidade e novos sistemas de produzir centralidade perante uma sistemática tradicional de produção de centralidade associada a uma determinada forma física de cidade que era depositária dessa centralidade, o Centro da Cidade (TOURINHO, 2006, p. 287).

Por isso, é válido o uso do termo 'novas centralidades' já que são diferentes os papéis exercidos pelo centro e pelas novas áreas de comércio e serviços. No centro, a centralidade é superlativa, pois apresenta tudo aquilo que o inconsciente coletivo de uma sociedade considera como central (TOURINHO, 2006). Hoje, os centros das cidades grandes têm-se tornado áreas para o comércio popular, com muitos ambulantes, mas também local de concentração dos serviços de gestão e negócios, ao passo que nas 'novas centralidades', os novos pontos de comércio, por vezes, concentra atividades especializadas para uma determinada classe, não apenas reproduzindo o que é oferecido pela área central, por isso podem ser chamadas de novas centralidades. Em Anápolis os novos pontos de comércio surgidos com a descentralização poderiam também ser denominados centralidades.

1.2.1. Subcentros

O prefixo 'sub' na palavra subcentro traz implícita a idéia de que ele esteja abaixo do centro, logo após, em uma hierarquia. No entanto, essa nova centralidade tem como característica ser uma réplica do centro principal, concorrendo em partes com este, sem se igualar. O subcentro atende a uma parte da cidade, enquanto o centro principal atende à cidade toda (VILLAÇA, 2001).

O primeiro subcentro a surgir no Brasil foi o Brás, em São Paulo, na década de 1910. Posteriormente, surgiram também no Rio de Janeiro, como na Praça Saens Peña, Copacabana, Méier, Tijuca; o Barreiro em Belo Horizonte e também o subcentro de Navegantes em Porto Alegre. Apesar de o surgimento ter se dado durante a primeira metade do século XX, foi após 1970 que os subcentros atingiram seu apogeu (VILLAÇA, 2001).

Para Sposito (1991), o surgimento dos subcentros está ligado à expansão do centro, que não comportava mais o papel de única área comercial e de serviços da cidade, devido à expansão territorial urbana, o que aumentou a distância entre a população e o centro principal. Assim, os subcentros vão surgir em áreas de alta densidade habitacional em que há uma convergência do sistema de transporte coletivo. Além destes fatores, a renda da população local também pode ser importante, pois apenas o fluxo do transporte coletivo

não é capaz de atrair equipamentos comerciais se a população local não possui condições financeiras para consumir.

Por sua vez, Duarte (1974) utiliza o termo “centros funcionais” para os subcentros. Eles se caracterizam pela presença de estabelecimentos terciários que exercem algum poder de atração, graças aos produtos e serviços oferecidos neste subcentro. Mas, isso vai depender do tipo de comércio que é realizado no local: comércio de consumo cotidiano; de consumo frequente; de consumo pouco frequente ou de consumo raro. O comércio de consumo cotidiano define aquilo que a autora classifica como comércio de bairro, já que ele está distribuído por toda a malha urbana e é baseado em estabelecimentos com produtos dos quais a população tem necessidade diária de consumo, como padarias, açougues, mercearias e outros. Já o consumo freqüente é aquele em que há uma necessidade constante, porém, não diária, como farmácias, lojas de roupas, tecidos. Há ainda o comércio de consumo pouco freqüente, que, como o nome diz, é aquele realizado poucas vezes, como a compra de eletrodomésticos, móveis e jóias. Por fim, o comércio de consumo raro tende a aparecer em áreas especializadas, para as quais a população vai se deslocar para consumir, visto que não é sempre nem todos que precisam destes produtos, por exemplo, máquinas agrícolas, material cirúrgico, instrumentos musicais, entre outros. Para a autora, os centros funcionais ou subcentros são caracterizados pelo predomínio de lojas de consumo frequente e pouco frequente, o que lhe garante maior poder de atração.

Além disso, Duarte (1974) enumera algumas atividades que devem ocorrer em um local para que este possa ser considerado como subcentro, já que uma das suas principais características é a sua multiplicidade de funções. Estas atividades são: atividade comercial múltipla e especializada; serviços financeiros, como bancos, agências de financiamentos e investimentos; serviços profissionais superiores, como consultórios médicos, escritórios de advocacia e contabilidade; serviço cultural e recreativo, além de serviços de transporte e comunicação, o que garante facilidade de acesso.

Villaça (2001), ao falar sobre os estabelecimentos de um subcentro, analisa que há certo consenso de que em um subcentro deve haver lojas de departamento, filiais de lojas do centro, profissionais liberais, cinemas e

restaurantes. Porém, é importante frisar que este autor diz que “o conceito de subcentro é empírico” (VILLAÇA, 2001, p.294).

Essa afirmação de Villaça (2001) é importante para a avaliação aqui feita sobre os subcentros em uma cidade média. Isso porque a grande maioria dos estudos elaborados para os subcentros teve como escala de análise o espaço metropolitano, principalmente, São Paulo e Rio de Janeiro. Praticamente, não existem trabalhos na Geografia Urbana brasileira que falem sobre os subcentros nas cidades médias. Por isso, levando em consideração que o conceito de subcentro é empírico, este trabalho analisa a ocorrência de subcentros na cidade de Anápolis, verificando suas características próprias, semelhanças e diferenças quanto ao que já foi produzido sobre estes espaços na literatura geográfica, mostrando que os processos metropolitanos ocorrem também em outras escalas urbanas, porém, adaptados às suas realidades.

1.2.2. Eixos Comerciais

Entre as novas centralidades, os eixos comerciais parecem ser a categoria, até hoje, menos estudada no âmbito da Geografia Urbana. Pouquíssimos são os trabalhos que se dedicaram ao estudo das características dos eixos comerciais e os trabalhos existentes limitam-se a fazer uma descrição do uso do solo destes eixos, como em Ferreira *et al* (2006).

Para Duarte (1974, p. 86) os eixos comerciais são:

[...] ruas ou avenidas que, por constituírem importantes vias de acesso aos principais bairros, a circulação nelas concentrada provoca intenso movimento diário de pessoas que se desloca de um ponto a outro da cidade, atraindo para si lojas comerciais importantes.

Os eixos comerciais começaram a surgir nas áreas metropolitanas na década de 1970 e nas cidades médias a partir da década de 1980. Eles começaram a se constituir a partir do deslocamento de atividades centrais para vias de grande circulação de veículos, como novos pontos de comércio.

Segundo Sposito (1991), a constituição dos eixos comerciais não se trata de uma expansão da área central, mas sim, de um processo de desdobramento desta, por a autora considerar que estes eixos não são

contínuos aos centros e subcentros; pela especialização de atividades, apesar destas serem centrais e pela seleção de público alvo que essa especialização ocasiona. Já Ribeiro (2006) considera que os eixos podem ser também áreas de expansão territorial do Centro Principal, desempenhando os mesmo papéis que este.

Assim como no caso dos subcentros, em que este trabalho tenta determinar sobre suas características nas cidades médias, tendo Anápolis como foco, o mesmo se faz para os eixos comerciais. Nesse sentido, compreender seu papel definido como nova centralidade, porém, com o desafio de dar uma maior contribuição para o estudo desta categoria, já que pouco foi feito por ela na Geografia Brasileira.

Subcentros, eixos comerciais e shoppings mostram como o comércio tem uma relação indissociável com a cidade, criando novos espaços para a reprodução do capital e também da sociedade. A concentração demasiada de capital e estruturas produtivas no espaço urbano leva a desconcentração e também à (re)concentração, influenciando na organização interna da cidade. É preciso entender que o fenômeno urbano tende a se reproduzir nas suas mais diferentes escalas, desde as pequenas cidades até as metrópoles globais. Assim, as cidades médias passam pelo mesmo processo de descentralização que as metrópoles passaram (e ainda passam), devido aos novos papéis que estas cidades adquiriram perante suas redes urbanas.

Desta forma, o próximo capítulo aborda o conceito de cidade média, tentando explicar como esta adquire uma importância maior no cenário urbano, o que vai ocasionar mudanças em sua estrutura intraurbana. Assim, será analisado o processo de expansão urbana da cidade de Anápolis, procurando evidenciar as condições que levaram ao surgimento de novas centralidades nesta cidade.

CAPÍTULO 2: CIDADES MÉDIAS: DO GLOBAL AO LOCAL - AS TRANSFORMAÇÕES DO ESPAÇO URBANO DE ANÁPOLIS

A conceituação de cidades médias implica em diferentes análises do termo que apresenta distintas reflexões ligadas ao processo de urbanização, já que estas passaram a ter maior importância no âmbito das redes urbanas a partir da década de 1970, quando foram objetos fundamentais nas políticas de planejamento urbano. Esta preocupação ocorreu, primeiramente, na França, passando depois para outros países, como o Brasil, ainda na década de 1970. Apesar de ser um tema discutido com destaque há mais de trinta anos, ainda pairam dúvidas sobre qual é o exato conceito de cidades médias, como será visto a seguir. Antes, porém, veremos como se deu o início das discussões dos problemas urbanos na França e seu reflexo no Brasil, suscitando a importância das cidades médias.

O principal problema urbano enfrentado na França, na década de 1970, era a grande concentração de população em algumas cidades, como é o caso da capital, Paris. As cidades médias apareciam como uma solução para este problema, por meio de uma nova forma de planificação: o *aménagement du territoire*¹ (AMORIM FILHO; SERRA, 2001).

Os princípios do *aménagement du territoire* eram a descentralização e desconcentração espacial da população e também das atividades econômicas. Já na década de 1960, havia surgido na França a ideia de “metrópoles de equilíbrio”, que são metrópoles regionais com população entre 100 mil e 1 milhão de habitantes, por meio das quais se estabeleceria uma harmonia maior entre as regiões francesas, “desafogando” um pouco a concentrada Paris. Caberia às cidades médias o papel de integrar as metrópoles regionais às pequenas cidades e áreas rurais. Desta maneira, o Sexto Plano de Desenvolvimento Econômico e Social da França (1971/75) privilegiou a promoção das cidades médias (AMORIM FILHO; SERRA, 2001).

[...] para uma integração mais adequada entre as metrópoles de equilíbrio e o espaço regional a ela ligado, um certo número de cidades aí localizadas deveria exercer a função de *relais* entre as

¹ Ordenamento do Território

metrópoles de equilíbrio, as pequenas cidades e o mundo rural. Desse modo, uma política para as cidades médias (que poderiam cumprir essa função de *relais*) era uma consequência lógica ao aprofundamento da orientação de descentralização e de procura de maior equilíbrio (AMORIM FILHO; SERRA, 2001, p.7).

Os efeitos da inclusão das cidades médias nas políticas de ordenamento urbano francesas repercutiram pelo mundo. A Organização das Nações Unidas promoveu, em 1974, a Conferência Mundial sobre a População, na Romênia, apresentando a recomendação, segundo Amorim Filho e Serra (p.8, 2001), “de se criar ou de se reforçar a rede mundial de médias e pequenas cidades, para se atenuar o crescimento exagerado das grandes aglomerações”. Assim, estes efeitos também viriam repercutir no Brasil, ainda na década de 1970.

Neste período, a população urbana brasileira estava localizada junto aos grandes centros. Assim, a rede urbana do país era composta por duas metrópoles nacionais (Rio de Janeiro e São Paulo), além de algumas metrópoles regionais (como Belém, Manaus, Salvador, Recife, Fortaleza, Belo Horizonte, Porto Alegre e Curitiba) e uma vasta rede de pequenas cidades sem funções complementares às metrópoles regionais, servindo apenas de ligação entre o urbano e o rural (ANDRADE; LODDER, 1979). Isso fazia com que as metrópoles, além de concentrarem as funções políticas, centralizassem as atividades econômicas, ampliando as desigualdades econômicas entre as cidades.

Esta concentração de pessoas nas cidades não ocorreu apenas nas grandes metrópoles, pois cidades dos mais variados tamanhos tiveram um considerável aumento em suas populações. Por exemplo, nas cidades com mais de 20 mil habitantes, este aumento foi de 4,58 vezes entre 1950 e 1980. Estes pequenos núcleos urbanos tiveram crescimento da população urbana maior do que a população total e a população urbana do país. Além destas, subiu de 33 para 85 o número de cidades com população entre 200.000 e 500.000, no período de 1970 e 1991 (SANTOS, 1994).

Porém, o crescimento populacional das cidades supracitadas está ligado, entre outros fatores, a políticas de ordenamento territorial que visavam ‘desafogar’ as metrópoles, que eram áreas de forte atração para movimentos migratórios devido à centralização de poder político-econômico. Isso levava à concentração de população nestas áreas, causando o inchaço urbano, além de

outros problemas, como desemprego e violência. As cidades médias, então, foram vistas como uma ferramenta capaz de interromper os fluxos migratórios para as metrópoles (SOUZA; RIBEIRO FILHO, 2007).

O desenvolvimento das cidades médias foi visto, então, como uma forma de frear o deslocamento de migrantes para as áreas metropolitanas, já saturadas. Em 1974, o II Plano Nacional de Desenvolvimento (II PND), através da Política Nacional de Desenvolvimento Urbano (PNDU), tinha, entre outros objetivos, estruturar o sistema urbano brasileiro e isso passava pela definição de pólos secundários.

Para Amorim Filho e Serra (2001, p.19), era necessário investir nas cidades médias, para melhor equilibrar o sistema urbano brasileiro.

[...] a cidade média era cada vez mais necessária porque representava uma das alternativas de manutenção do sistema socioeconômico vigente. O mau funcionamento (medido em termos de custos sociais), gerado pela concentração exagerada de homens, de atividades e de capitais, tinha de ser corrigido de algum modo, porque o mercado não conseguiu alocar os fatores produtivos de forma espacialmente equilibrada: nesse caso, as cidades médias representam válvulas de desconcentração que conseguem diminuir o mau funcionamento do sistema capitalista.

Em todo o país, as cidades médias foram alvos de políticas que visavam a dar este equilíbrio no sistema urbano brasileiro. Na Região Sudeste, era preciso haver uma desconcentração de atividades e populacional do Rio de Janeiro e São Paulo para centros periféricos de médio porte; na Região Sul, as cidades com mais de 50 mil habitantes receberiam as maiores atenções; no Nordeste, era preciso melhorar a infraestrutura de pólos secundários regionais; para o Norte e Centro-Oeste, fazia-se necessário dinamizar as capitais e outras cidades estrategicamente localizadas (STEINBERGER; BRUNA, 2001).

Para Steinberger e Bruna (2001), a política do II PND contrariava as ações da economia de mercado, que, geralmente, concentram investimentos em grandes aglomerações urbanas. Assim, as cidades médias serviriam de base para a formação de um sistema urbano nacional mais equilibrado.

Após este programa do II PND, apenas mais uma política pública urbana foi formulada no Brasil: o Programa de Cidades de Porte Médio, presente no III PND (1980/85). Essa política urbana foi aprovada pelo Conselho Nacional de Desenvolvimento Urbano (CNDU). Segundo as avaliações deste programa, sua

atuação restringiu-se apenas à dimensão intraurbana, não conseguindo realizar uma ampliação da polarização regional das cidades (STEINBERGER; BRUNA, 2001).

Afinal, verificou-se que a partir da década de 1970, houve um aumento dos fluxos populacionais para as cidades médias, tanto pela desconcentração industrial das metrópoles quanto pelo direcionamento da população rural para estas cidades. Assim, o número de cidades médias ou intermediárias também cresceu (ANDRADE; LODDER, 1979).

No entanto, apesar do aumento da importância das cidades médias na rede urbana brasileira, de estas terem sido vistas como fundamentais para o equilíbrio do sistema urbano nacional e de terem sido alvos de políticas públicas de investimentos, ainda existem dúvidas quando se remete ao estudo destas cidades: afinal, existe um conceito de cidades médias? É um conceito, uma noção ou uma classificação? Elas são pensadas da mesma maneira em todo o mundo? É o que se apresenta a seguir.

2.1. As discussões sobre o conceito de Cidade Média

Quando a expressão 'cidade média' é empregada, seja no cotidiano ou na academia, traz implícita a ideia de classificação de cidades, pois já que existe a cidade média, também deve haver a pequena e a grande, além de ser possível uma mudança de classes, como uma cidade pequena passando para cidade média. Mas esta definição não é tão simples como no exemplo supracitado. Apesar do uso do termo ser corrente na Geografia Urbana, desde a década de 1970, quando as cidades médias tiveram importante papel nas políticas de ordenamento territorial (no Brasil e em outros países, como a França), ainda não há um consenso definitivo sobre esta categoria de cidade.

Esta ideia simplista, ao se mencionar o termo cidade média, está associada a uma classificação das cidades pelo seu tamanho populacional. Eis aí uma das primeiras dificuldades para se elaborar um conceito definitivo, já que os limiares demográficos mudam bastante, de um país para outro, dentro de um mesmo país ou com o passar dos anos.

Em 1996, na Conferência Habitat II, realizada em Istambul, na Turquia, a ONU (Organização das Nações Unidas) apresentou como cidades médias

aquelas compreendidas no intervalo de 100.000 e 3.000.000 de habitantes. Já na França, diferentes órgãos governamentais produziram diferentes classificações: para o DATAR (*Délégation à l'Aménagement du Territoire et à l'Action Régionale*) as cidades médias são aquelas com população entre 30.000 e 200.000 habitantes; já para o DAFU (*Direction de l'Aménagement Foncier e de l'Urbanisme*) estas cidades são aquelas cujo número de habitantes está entre 20.000 e 100.000 habitantes (MARQUES DA COSTA, 2002). No Brasil da década de 1970, as cidades médias eram aquelas com população entre 50.000 e 250.000 habitantes. Hoje, para o IBGE, são aquelas cuja população está entre 100.000 e 500.000 pessoas. A Tabela 1 apresenta os critérios demográficos utilizados em alguns países e por algumas instituições para a definição do que são cidades médias.

TABELA 1 – CLASSIFICAÇÕES DEMOGRÁFICAS DAS CIDADES MÉDIAS

PAÍSES / INSTITUIÇÕES	TAMANHO DEMOGRÁFICO DAS CIDADES MÉDIAS (mil habitantes)
Alemanha	150.000 – 600.000
Argentina	50.000 – 1.000.000
Banco Mundial	até 1.000.000
Brasil	50.000 – 250.000 e 100.000 – 500.000
Dinamarca	< 100.000
Espanha	30.000 – 130.000
EUA	200.000 – 500.000
França	20.000 – 100.000
Grécia	50.000 – 100.000 e 10.000 – 50.000
Itália	50.000 – 200.000 e 100.000 – 300.00
ONU	100.000 – 3.000.000
Paquistão	20.000 – 100.000
Portugal	20.000 – 100.000
Irlanda	50.000 – 100.000
Reino Unido	150.000 – 600.000
Suécia	50.000 – 200.000
União Européia	20.000 – 500.000

Fonte: MARQUES DA COSTA, 2002
BELLET; LLOP, 2003

Mas, o tamanho demográfico também pode fornecer importantes informações a respeito de uma cidade. Quanto maior a população de uma cidade, maior o seu espaço intraurbano, maiores serão as distâncias entre centro e periferias, mais complexa será esta organização intraurbana, com uma maior divisão social do espaço, que pode implicar na diversidade de funções urbanas exercidas pela cidade (CORREA, 2007).

Além disso, os critérios demográficos servem para dar uma rápida noção de quais cidades poderiam ser encaixadas nessa definição. Castello Branco (2007) diz que as linhas de abordagem para a investigação das cidades médias são o tamanho populacional e a estruturação urbana. Para ela, o tamanho populacional permite apreender o papel que o centro urbano exerce na sua rede urbana, quando não existem informações mais específicas. Por isso, a autora considera como não recomendável o uso de uma única faixa populacional para os estudos de cidades médias, pois isso pode aglutinar cidades com diferentes papéis na rede urbana. Desta maneira, Castello Branco (2007) utiliza a centralidade interurbana, por meio da dinâmica de fluxos, para buscar uma definição de cidades médias no Brasil.

As cidades médias constituem nós da rede urbana e servem a sua área de influência como pontos de prestação de serviços em escala regional. Seu tamanho populacional e a área de atuação variam segundo características geográficas das regiões onde estão inseridas (CASTELLO BRANCO, 2007, p. 90).

A questão sobre o tamanho populacional é que ele terá diferentes significados de acordo com o sistema urbano em que a cidade está inserida. Cidades de diferentes tamanhos populacionais podem exercer papéis semelhantes na rede urbana, dependendo de sua localização.

Uma cidade média localizada numa região despovoada não teria o mesmo papel que outra localizada numa região densamente povoada. Ou seja, uma cidade com cerca de 20.000 habitantes localizada numa região despovoada, pelas funções que desempenha, poderá ser considerada uma cidade média e, pelo contrário, uma cidade com três vezes mais essa população, se inserida numa região fortemente urbanizada, pode desempenhar menos funções que cidades de dimensão inferior inseridas em contextos regionais, demográficos e econômicos desfavorecidos (MARQUES DA COSTA, 2002. p. 113).

Além do tamanho demográfico, a temporalidade e a escala também podem ser apontadas como entraves à elaboração do conceito de cidades médias. Com relação à temporalidade, se pensarmos no caso brasileiro, as funções que uma cidade de 100.000 habitantes exercia na década de 1940, em que o país era essencialmente rural, são completamente diferentes das funções realizadas para uma cidade do mesmo tamanho populacional hoje. Com relação à escala, citamos o exemplo de Corrêa (2007) para Aracaju, capital de Sergipe, a qual, para a escala brasileira, pode ser considerada uma cidade média, mas, para a escala estadual, representa um exemplo de macrocefalia urbana.

Tais dificuldades apontam outros caminhos para se chegar a uma definição do conceito de cidade média. Assim, a funcionalidade tem-se apresentado como um caminho para se chegar a esta definição. A intermediação, a articulação das cidades pequenas e áreas rurais com o consumo de bens e serviços mais sofisticados, disponíveis em espaços mais desenvolvidos, é que devem caracterizar a cidade média. Para Sposito (2001), o que condiciona a cidade média são as relações espaciais que ela estabelece com os espaços mais próximos e com os mais distantes. É preciso, pois, observar as relações que estas cidades mantêm com sua área de entorno, conforme analisa Bellet e Llop (2003, p.14):

La ciudad intermedia no puede definirse tan solo por el número de población que esta acoge. Tan o más importante es el papel y la función que a ciudad juega en su territorio más o menos inmediato, la influencia y relación que ejerce y mantiene en éste y los flujos y relaciones que genera hacia el exterior.

Isto levou alguns estudiosos, como Amorim Filho e Serra (2001), Bellet e Llop (2003), a definirem condições para que uma cidade possa ser considerada cidade média. Entre estes requisitos estão o de interagir com aglomerações urbanas de diferentes hierarquias, seja superior ou inferior; ser um centro provedor de bens e serviços para os habitantes de sua hinterlândia, inclusive das áreas rurais; promover a interação social, econômica e cultural; descentralizar estruturas administrativas do governo, entre outras características.

Estas referências à intermediação exercida pelas cidades médias levaram à formulação de outro conceito/noção, o de cidades intermediárias. Frequentemente, estas duas noções são tratadas como similares, mas alguns autores frisam diferenças entre elas.

Alguns estudiosos, como os ligados à UIA (União Internacional dos Arquitetos) ou à CEPAL (Comissão Econômica para América Latina e Caribe), não fazem distinção entre cidades médias e intermediárias. Porém, outros pesquisadores, como Gaspar (2000), Marques da Costa (2002), Bolay *et al* (2003) defendem que existem diferenças entre os dois conceitos em questão. Para estes autores, as cidades médias são definidas apenas pelo seu tamanho demográfico; por outro lado, as cidades intermediárias são aquelas que fazem a articulação entre os diferentes níveis hierárquicos do sistema urbano, sendo que esta articulação ou intermediação se dá no caráter demográfico, econômico, político, social e cultural.

[...] algunos autores utilizan las nociones de ciudad mediana, intermedia o secundaria como sinónimos, se trata en realidad de conceptos diferentes. La intermediación se define basicamente a partir de *las funciones cumplidas por la ciudad en diferentes escalas y/o sectores*. La ciudad intermedia no debe confundirse con la ciudad mediana, definida esta última en función de su tamaño (superficie) y su nivel demográfico (cantidad de población). En la noción de ciudad intermedia en cambio, no estamos hablando de la ciudad en si, de sus características internas exclusivamente, sino de *la ciudad em relación con su entorno (regional, nacional, internacional)*". (BOLAY ET al, 2003. p.2) .(Grifos dos autores).

A dificuldade de se chegar a um consenso sobre o conceito de cidades médias também está ligada ao fato que estas cidades têm passado por redefinições nos seus papéis dentro da rede urbana, a partir das modificações da divisão territorial do trabalho. As cidades médias ainda possuem relação direta com a área sobre a qual ela é capaz de exercer influência. Entre os processos que têm provocado essa redefinição na rede urbana estão, segundo Sposito *et al* (2007), a concentração e centralização econômica, que leva à concentração e centralização espacial. A saída dos parques industriais das áreas metropolitanas e sua expansão para as cidades médias é uma consequência deste processo. O capital fixo vai para as cidades médias, aumentando seus papéis no sistema urbano, enquanto que as metrópoles centralizam o poder de decisão.

Além destes fatores, a melhoria e a diversificação do sistema de transportes e comunicação contribuíram para estas redefinições. Isso leva a uma diminuição dos custos de produção e dos produtos finais, aumentando a oferta de produtos nas cidades médias. Além disso, diminuem os gastos com deslocamentos, o que possibilita um aumento do poder de consumo das pequenas cidades, cujas populações podem se deslocar até as cidades médias para comprar (SPOSITO et al, 2007).

Também são importantes nas redefinições dos papéis das cidades médias na rede urbana as novas formas de organização espacial das atividades econômicas ligadas ao comércio de bens e serviços, inclusive ligados à modernização da agropecuária (SPOSITO et al, 2007).

A definição das cidades médias pela via da funcionalidade está muito ligada à definição dos seus papéis regionais e às suas articulações. Estas cidades, então, são definidas pelo mercado regional e pela sua teia de relações com espaços urbanos de mesma ou maior importância (SPOSITO et al, 2007).

As relações entre a cidade média e seu espaço rural e regional deixam de ser suficientes para compreender o contexto em que ela se insere. Ampliaram-se suas relações hierárquicas com as cidades maiores da mesma rede, sobretudo com as metrópoles que articulam com a escala internacional; estabeleceram-se relações de complementaridade com outras cidades de importância semelhante; alteraram-se suas relações com as cidades pequenas, pois esse processo veio acompanhado de modernização da agricultura que gerou movimentos migratórios do campo para as cidades e das cidades pequenas para as cidades médias e grandes (SPOSITO, 2007a, p.236-237).

Pensando nas questões das cidades médias, vários órgãos/instituições lançaram projetos de pesquisa a respeito destes espaços urbanos, entre eles, a UIA (União Internacional dos Arquitetos), ONU (Organização das Nações Unidas) e CEPAL (Comissão Econômica para América Latina e Caribe)⁶. Hoje, no Brasil, está em desenvolvimento uma pesquisa a respeito das cidades médias pela Recime (Rede de Pesquisadores sobre Cidades Médias), do qual, este estudo considera como um dos espaços de análise a cidade de Anápolis. Por isso, serão brevemente analisadas a seguir as pesquisas referentes às cidades médias desenvolvidas por esta rede.

2.2. Cidades Médias brasileiras: a pesquisa da Recime

A Recime começou a se estruturar em 1997, durante a realização do Simpósio Nacional de Geografia Urbana, em Salvador. A ausência de estudos e trabalhos sobre as cidades médias inquietaram alguns pesquisadores que, dois anos mais tarde, realizaram a primeira Jornada de Pesquisadores sobre Cidades Médias, após o Simpósio Nacional de Geografia Urbana de Presidente Prudente. A partir daí, os pesquisadores interessados pelo tema obtiveram maior contato e começaram a propor pesquisas ao CNPq, até que conquistaram apoio para a realização da pesquisa “Cidades Médias Brasileiras: agentes econômicos, reestruturação urbana e regional”².

Atualmente esta pesquisa propõe uma metodologia de estudo para as cidades médias brasileiras e tem como recorte espacial para aplicação desta metodologia as seguintes cidades: Anápolis/GO, Campina Grande/PB, Chapecó/SC, Dourados/MS, Itajaí/SC, Londrina/PR, Marabá/PA, Marília/SP, Mossoró/RN, Parintins/AM, Passo Fundo/RS, Petrolina/PE, Presidente Prudente/SP, Resende/RJ, São José do Rio Preto/SP, Tefé/AM, Teófilo Otoni/MG, Uberlândia/MG, duas chilenas: Chillán, Los Ángeles, e duas argentinas: Tandil/ARG, San Juan/ARG.

Um dos pontos centrais da pesquisa é a questão das redefinições dos papéis das cidades médias perante os sistemas urbanos que se inserem, como havia sido dito na página anterior. Desta maneira, o objetivo da Recime é oferecer elementos para entender os papéis desempenhados pelas cidades médias e compará-las entre si, verificando como se altera a posição de cada cidade na divisão territorial do trabalho na atual fase do capitalismo, em que houve uma mudança da economia do sistema fordista para o de acumulação flexível (SPOSITO *et al*, 2007).

A pesquisa privilegia a dimensão econômica em detrimento de outras, em razão de dois fatores:

² Esta pesquisa é liderada pela UNESP/PP e UECE, com participação de pesquisadores da UFU, UFPB, UFPE, UFRGS, UNIVALI e UEG. Atualmente, está em fase de expansão, congregando novas instituições, pesquisadores e cidades a serem estudadas, incluindo, agora, a Região Norte do país.

a grande importância que os determinantes dessa natureza têm tido nas alterações mais recentes relativas ao papéis que desempenham as cidades médias brasileiras;- a identidade e familiaridade da maior parte dos pesquisadores da equipe com o tratamento desta dimensão (SPOSITO *et al*, 2007,p.36)

De acordo com Sposito *et al* (2007), entre as décadas de 1980 e 2000, o aumento demográfico nas aglomerações não-metropolitanas e centros urbanos (em que se incluem as cidades médias) foi maior do que nas áreas metropolitanas e maior também que a média nacional, o que, provavelmente, estabeleceu novos papéis às cidades médias. Por isso, pensando nesta questão das redefinições de papéis destas cidades, a pesquisa tem quatro objetivos principais:

- avaliar a natureza das mudanças (qualidade dos fenômenos, eventos, dinâmicas e processos) que alteram os papéis das cidades médias e a posição delas na divisão econômica e territorial do trabalho, na escala nacional e/ou internacional;
- verificar a dimensão dessas mudanças em relação às permanências (quantidade e proporção relativa dos fenômenos, eventos, dinâmicas e processos), mensurando a força dos novos vetores que alteram a produção do espaço e o uso do território;
- estudar a ocorrência geográfica das transformações (particularidades e singularidades territoriais), valorizando-se a realização de estudos comparativos que ofereçam elementos para observar se está ocorrendo minimização ou reforço das disparidades regionais, a partir de novas lógicas territoriais que se estabelecem e redefinem a divisão regional do trabalho no país;
- verificar quando ocorrem, em cada cidade e região, tais mudanças (períodos, sincronias e diacronias), de modo a notar as relações entre temporalidades e espacialidades dos fenômenos, eventos, dinâmicas e processos e, igualmente, obter elementos para comparações mais qualificadas (SPOSITO *et al*, 2007, p.40-41).

A redefinição dos papéis das cidades médias perante os sistemas urbanos pode ter ocorrido por quatro processos: i) Concentração e centralização econômica: estes processos levam à (des)concentração espacial e/ou centralização espacial dos capitais, o que implica em novas estratégias por parte das empresas, como a separação entre unidades produtivas e centros de gestão; ii) Melhoria e diversificação dos sistemas de transporte e telecomunicações: diminuição nos custos com circulação de mercadorias, pessoas, informações, oferecendo maiores oportunidades de mobilidade territorial e fortalecendo o papel das cidades médias em oferecer bens e serviços para os núcleos menores ao seu entorno; iii) Formas contemporâneas

de organização espacial das atividades econômicas ligadas ao comércio de bens e serviços: difusão de múltiplas redes de filiais nas cidades médias (eletrodomésticos, supermercados e hipermercados), além da difusão do shopping center como espaço para consumo e serviços; iv) Consumo de bens especializados ligados à modernização do setor agropecuário: venda deste tipo de produto não apenas levando em consideração a proximidade física (produtor-empresa agropecuária), mas, com o desenvolvimento do meio técnico-científico-informacional, negócios são realizados a partir de cidades médias para áreas de expansão da fronteira agrícola (SPOSITO *et al*, 2007).

A partir destes processos que alteraram as dinâmicas das cidades médias, a metodologia proposta pela Recime definiu quatro dinâmicas para a análise das cidades médias selecionadas, a saber:

- a) Difusão da agricultura científica e do agronegócio: esta dinâmica tem provocado a urbanização de algumas áreas, em virtude do aumento das inter-relações entre campo e cidade. A cidade materializa as condições gerais para a reprodução do capital do agronegócio;
- b) Desconcentração da produção industrial: com o modelo de produção flexível, há uma separação entre as unidades produtivas e os centros de decisão, com as primeiras deslocando-se para centros de menor porte, como as cidades médias, alterando as dinâmicas destas cidades na rede urbana.
- c) Difusão do comércio e serviços especializados: descentralização espacial de capitais comerciais e de serviços de grande porte que, associados aos agentes econômicos e políticos locais, podem modificar as formas de consumo e a estruturação urbana nas cidades médias.
- d) Aprofundamento das desigualdades socioespaciais: os processos anteriores podem levar à expansão urbana destas cidades, reestruturando seu espaço urbano com a multiplicação das centralidades, aumento das periferias e, conseqüentemente, levando a maiores desigualdades sociais e territoriais (SPOSITO *et al*, 2007).

A partir destas dinâmicas, foram definidos quatro grandes eixos de variáveis a serem pesquisadas, que totalizam 33 variáveis, as quais podem ser consultadas no Apêndice 2. Esta dissertação analisa as dinâmicas “c” e “d”

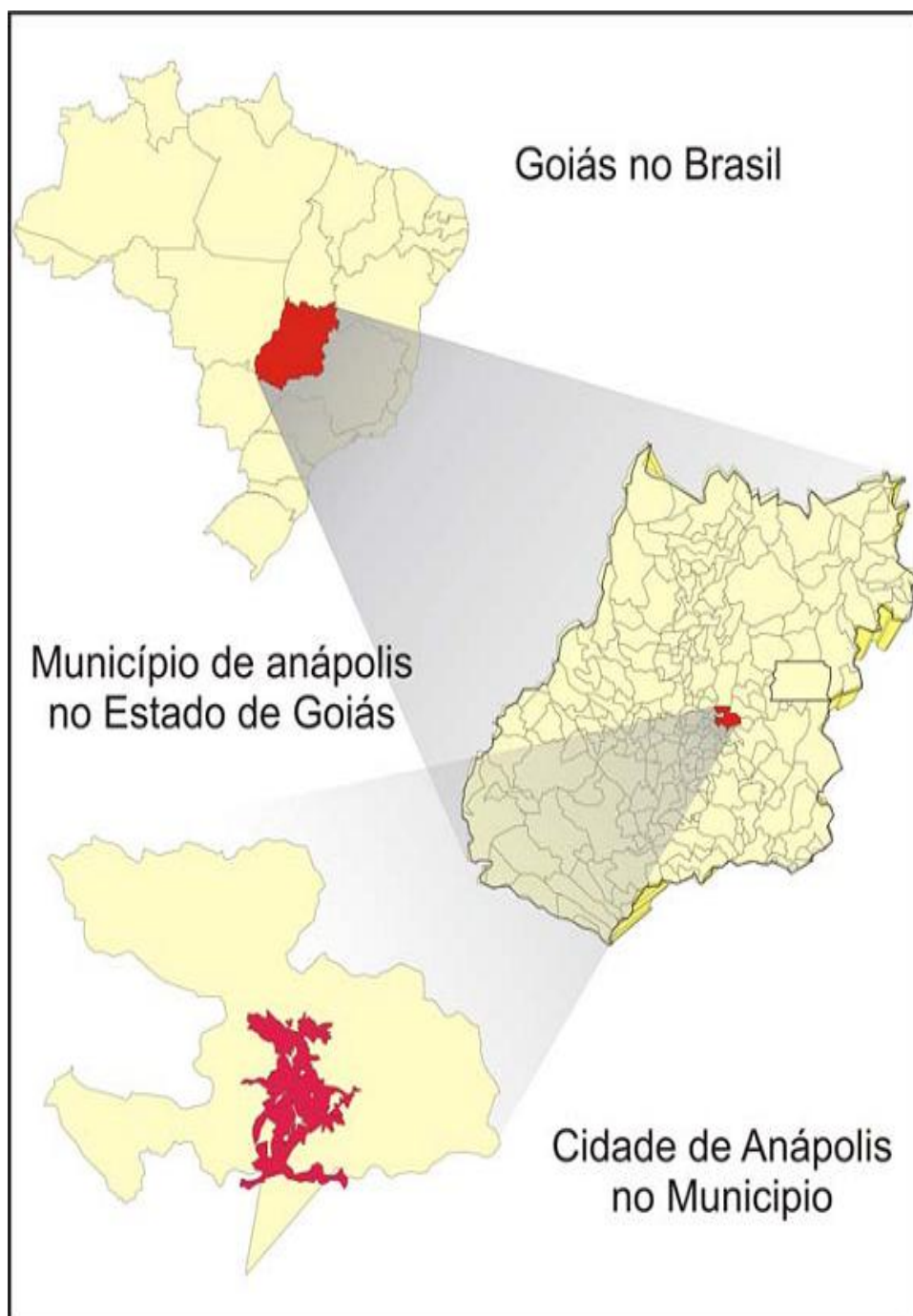
acima citadas, com relação à descentralização das atividades de comércio e serviços e a multiplicação da centralidade no espaço urbano de Anápolis.

Porém, para se chegar a este ponto de analisar a descentralização comercial e a produção de novas centralidades em Anápolis, é necessário explicar como a cidade se estruturou e quais as dinâmicas que nela ocorreram para que assumisse a condição de cidade média. É isto que será visto a partir de agora.

2.3. Anápolis no contexto das transformações da dinâmica urbana das cidades médias.

A cidade de Anápolis (Mapa 2), localizada na região do Centro-Goiano, no estado de Goiás, formando o eixo Goiânia-Anápolis-Brasília, a região mais desenvolvida da região Centro-Oeste. Atualmente, a terceira maior cidade deste estado, com uma população de 334.613 mil habitantes. É a segunda cidade goiana em arrecadação de ICMS (Imposto sobre Circulação de Mercadorias) e a vigésima terceira do país na arrecadação de tributos federais. Anápolis é a principal cidade industrial e centro logístico do Centro-Oeste brasileiro. Sua economia está voltada para a indústria de transformação, medicamentos, comércio atacadista, indústria automobilística. A cidade de Anápolis possui o 70º maior PIB (Produto Interno Bruto) do Brasil, sendo destaque também no agronegócio, além de polo regional em educação e saúde. Para chegar a este patamar, alguns fatores foram fundamentais e levaram à inserção desta cidade no cenário nacional. Entre estes fatores estão a chegada da ferrovia, das rodovias, a modernização da agropecuária nas áreas de cerrado e a construção de Goiânia e posteriormente de Brasília, onde Anápolis foi uma das principais fornecedoras de matéria prima e mão de obra, mais presente no caso de Goiânia.

Tendo isso em vista, a seguir, será feita uma breve retomada do processo de urbanização de Goiás, onde Anápolis se confunde com o próprio processo, e, tentando assim, buscar e analisar os fatores que levaram às diferenciações presentes, hoje, em seu espaço urbano, como as novas centralidades e também o seu estabelecimento como cidade média e principal núcleo da rede urbana do Centro Norte Goiano.

Mapa 2 – Localização de Anápolis-GO

Fonte: FREITAS, J. de F. (2003)

O processo de urbanização em Goiás foi esparso desde a mineração nos séculos XVIII e XIX, se intensificando com a decadência da atividade aurífera. Após a mineração, o espaço goiano se caracterizou como uma terra de passagem, de tropas e de desbravadores aventureiros. Foi assim que surgiu em 1886 a Vila de Santana das Antas, que era um local de passagem de viajantes de Silvânia para Jaraguá, sendo em primeiro momento um local para pouso dos viajantes e posteriormente elevada a categoria de vila do município de Pirenópolis. Em 1907 a então vila foi emancipada, surgindo assim, a cidade de Anápolis.

Até meados da década 1930 a cidade de Anápolis passou por um período relativo de estagnação populacional e econômico. Após a chegada da ferrovia Centro-Atlântica em 1935 e a construção de Goiânia e de Brasília nas décadas de 1940 e 1950 respectivamente, essas cidades funcionavam como polos de atração, estimulando a migração para as terras do centro-sul goiano. Sendo assim, Anápolis passou pelo seu primeiro grande momento de crescimento populacional e desenvolvimento econômico (ARRAIS, 2004).

Com a migração intensificou-se o processo de urbanização. Outro fator determinante na urbanização goiano-tocantinense foi à modernização da agricultura estabelecida no sudoeste goiano, ocorridos nas décadas de 1970 e 1980. Com a expansão da fronteira agrícola, o cerrado tecnificou-se aceleradamente, novas técnicas foram assimiladas pelo campo, promovendo forte fluxo migratório do campo para a cidade, é até mesmo das cidades pequenas para a capital Goiânia e também para Anápolis. Nesse período (1970 e 80) a população urbana superou a rural no estado goiano (ARRAIS, op.cit. 2004), aqui entendido como Goiás e o atual Tocantins.

Em meados do século XX, Anápolis se despontava como um forte centro atacadista comercial do estado de Goiás, sendo classificada como a "Manchester goiana" (BARBOSA; NETO; GOMES, 2004), título que faz alusão a próspera cidade do interior inglês. Ainda de acordo com Barbosa, Neto e Gomes (Op.cit), a instauração da estrada de ferro no ano de 1935 ligou o centro-sul goiano com o Sudeste brasileiro, conformando uma nova rede do estado com Minas Gerais, São Paulo e até Rio de Janeiro, o que fez com que

Anápolis gozasse de destaque no rearranjo urbano regional goiano, isto por ser a última estação da ferrovia centro-atlântico ligando Goiás com a região sudeste do país. Depois disso, a cidade obteve crescimento acelerado, sendo fortalecida com a construção de Brasília, ficando assim, em uma posição privilegiada entre Goiânia e a capital federal. Destaca-se também o impacto que a construção e consolidação, no período militar, do Distrito Agro-Industrial de Anápolis (DAIA) e a instalação da Base Aérea de Anápolis (BAAN) gerou na cidade.

Nessa compreensão regional, Anápolis destaca-se como centro polarizador da rede urbana do centro goiano (mapa 3), principalmente na relação com Goiânia, e se confunde, como já fora citado, com o acirramento da urbanização e entrelaçamento da rede urbana em Goiás. Não somente no centro goiano, mas na região norte do estado, Anápolis desempenha papel fundamental na relação regional com os municípios de Ceres, Uruaçu, Porangatu, Minaçu, Pirenópolis, Goianésia, Jaraguá, entre outros. A região da estrada de ferro também se comunica com Anápolis desde os tempos de “vida” da ferrovia. De forma mais sutil, Anápolis se relaciona com Brasília e municípios adjacentes.

Com o intuito de se entender a influência de Anápolis no contexto da urbanização goiana, se dá guiado pela compreensão de que o forte desenvolvimento desse centro urbano, sua posição estratégica, crescente tecnificação e cientificação espacial, desencadeiam um incremento populacional e um uso desordenado da cidade, o que acabou por ocasionar profundas mudanças em sua estrutura urbana. Daí o interesse de analisar o impacto desse processo que provocou modificação também na estrutura interna da cidade

Para refletir acerca dos problemas urbanos, seja no caso da disputa pela terra que se resume a segregação/exclusão, seja pela ação dos agentes imobiliários e proprietários fundiários e, em segundo plano o estado, percebe-se que o crescimento desordenado da cidade de Anápolis complexificou seu espaço urbano. Moura e Ultramarini (1996, p. 16), fortalecem essa idéia dizendo que o crescimento das periferias não tem limites.

O espaço de crescimento de uma cidade maior poderá, também, ser encontrado em outras cidades satélites ou subúrbios – que vão sendo ocupadas, passando a compor uma grande mancha urbana única. E assim, serão áreas periféricas cada vez mais distantes das tradicionais áreas centrais.

Esse exemplo é muito claro no caso de Anápolis. Sua dinâmica leva ao que Milton Santos (1993) chama de cidades corporativas: a ação das imobiliárias, das empresas, dos capitais e investimentos, dinamizam o espaço interno da cidade, sendo necessário um olhar mais aproximado da dinâmica intraurbana de Anápolis.

2.4. Anápolis e a configuração do centro

A cidade é um aglomerado de relações sociais, e torna-se mais complexa pela divisão social do trabalho. As classes sociais se comportam de forma contraditória na configuração da paisagem urbana, o espaço é cada vez mais dividido, segregado; a concentração de renda expressa um ambiente fragmentado e funcionalizado: setores voltados às classes populares, locais de risco, ambientes fétidos, setores residenciais de classe média e alta, centralidades voltadas ao público alvo, subcentros especializados e voltados a uma parte da cidade, sem falar dos condomínios horizontais e verticais que afloram como ilhas fortificadas de segurança e amenidades, uma espécie de feudos pós-modernos. Estas questões se explicam entre a disputa de capital e sociedade argumentada por Carlos (1997, p. 41):

O uso do solo não se dará sem conflitos, na medida em que são contraditórios os interesses do capital e da sociedade como um todo. Enquanto o primeiro tem por objetivo sua reprodução através do processo de valorização, a sociedade anseia por condições melhores de reprodução da vida em sua dimensão plena.

No espaço urbano, a disputa por melhor localização é a chave para reestruturação do espaço. Nem todos os cidadãos de uma cidade têm os mesmos direitos do que os outros no território. Santos (1993) chega a afirmar que dependendo do lugar que se encontra o indivíduo, isso representa sua

condição social. E vai mais longe, quando afirma que o cidadão é visto como um consumidor, um produto nos meandros do espaço, a condição social ativa, cidadã lhe é arrancada e fortalecida com a indústria da alienação e consumismo; o não cidadão se desvincula das questões espaciais e se aprofunda na alienação.

Uma cidade como Anápolis, que recebeu e vem recebendo grande atenção, tanto por parte do Governo Federal e Estadual, como por parte dos setores privados, abarca grande interferência de capitais e ações territorializantes, e desenvolve desequilíbrios sociais no bojo da ordem do capital neoliberal.

Em relação à ação do capital nos centros urbanos, Soja (1993) salienta que os fortes investimentos internacionais e a entrada de grandes empresas na cidade de Los Angeles promoveram intensa reestruturação do espaço da cidade; o centro e as centralidades ficaram dominados pelo capital externo. Assim, em Anápolis, a entrada de capitais empresariais internacionais, seja no ramo da agricultura ou mesmo da indústria farmacêutica, causou novos arranjos territoriais na sua configuração interna. Além disso, a migração, a valorização de imóveis, a crescente verticalização, a periferização, a polinucleação, além de dinamizar o mercado, o consumo e o comércio, gerou o fortalecimento da classe burguesa e o controle das mesmas sobre áreas específicas da cidade, forjando a segregação sócio-espacial. Para Santos (2003, p. 136), “A classe média é grande beneficiária do crescimento econômico, do modelo político e dos projetos urbanísticos adotados”. Mas não fora desse processo as classes populares também forjam seus centros de consumo, claro que de maneira diferenciada dos centros das classes mais abastadas. Em Anápolis a Vila Jaiara configura-se como um subcentro popular; e o Jundiá da população com maior poder aquisitivo.

A análise urbana ao evidenciar o processo de fragmentação, reestruturação e formação de novas centralidades, como também, a cristalização, a expansão da área central, a coesão e a formação de subcentros, atém-se aos estudos das cidades médias e grandes; pois são estas que comportam alguns desses fenômenos de forma mais consolidados.

Observa-se por meio da pesquisa de campo e levantamento bibliográfico, que a questão da peculiaridade de Anápolis se dá pelo fato dela já apresentar nos anos 1960 e 1970 o início de expansão da área central e um desenvolvimento superficial de um subcentro, sendo o exemplo citado a Vila Jaiara que se conforma na região norte da cidade que desempenha certa autonomia e influência nos setores populares que a envolvem. Fato que se comparado com Goiânia, por ser muito mais jovem do que Anápolis, em 1950 e 1960 estava ainda consolidando seu centro tradicional, e em 1970 e 1980 concretizando a expansão da área central e a formação de novos subcentros e de centralidades (PAULA, 2003).

Os fenômenos de descentralização e segregação sócio-espacial do comércio em Goiânia, apontados por Paula (2003) são mais intensos do que em Anápolis, sendo mais perceptíveis, por estarem bem mais consolidados. O conceito que Santos (1978) denomina de *macrocefalia urbana* pode ser aplicado perfeitamente à Goiânia, sendo ela uma “grandiosa” e *emancipada* envolvida por outros municípios que dela dependem de forma direta ou indireta. Nesse sentido, torna-se visível fazer uma comparação entre Goiânia e qualquer outra cidade do estado, o que quando feito serve somente como exemplo superficial. Contudo, o centro tradicional goianiense sofreu forte “decadência” e o mosaico interno da cidade comporta-se de forma bastante complexa, algo que não se evidencia com tanta clareza em Anápolis.

Na concepção de Corrêa (1995), o espaço urbano constitui os diferentes usos da terra justapostos entre si, que aparecem de forma fragmentada e simultaneamente articulados, já que as partes mantêm relações com as demais. O espaço urbano é para este autor, também um reflexo de diferentes tempos e formas espaciais. Esse espaço fragmentado e articulado se move na lógica do centro e não-centro (VILLAÇA, 2001). O centro é onde se “concentram as principais atividades comerciais e de serviços, bem como os terminais de transportes interurbanos e intraurbanos” (CORRÊA, 2001, p. 123).

Verifica-se ao longo desta pesquisa que o centro de Anápolis exerce grande influência em toda a cidade sua região pela diversidade comercial e de serviços que concentra. Não se pode afirmar que o centro anapolino encontra-

se em fase de “decadência”, pois, no observa-se uma paisagem relativamente deteriorada, aluguéis a preço populares em pontos do centro, equipamentos voltados às classes populares como várias galerias (*shoppings populares*), lojas de vestuários, de utilidades domésticas, sebos, comércio informal entre outros. Por outro, no mesmo centro, encontra-se bancos privados, hotéis, cinemas, livrarias, escolas particulares tradicionais, lojas diversas voltadas ao público de melhor poder aquisitivo. O que se conclui a priori é que o centro tradicional de Anápolis está em um processo em transição constituindo-se em um centro multifacetário e fluído, uma verdadeira simbiose entre o velho e o novo, o moderno e o arcaico e entre o abastado e o popular. Villaça (2001) diz que no social nada é, tudo está sendo ou deixando de ser. Um centro não é centro, se torna ou deixa de ser centro. Mas ao observar-se detidamente, percebe-se uma tendência forte em se acirrar o processo de decadência do centro tradicional anapolino, e conseqüentemente, uma tomada ou retomada da classe popular do centro tradicional; esse processo é classificado por Corrêa (2001) de invasão-sucessão.

Continuando com Corrêa (op.cit., p. 26), este argumenta que a gênese da descentralização está pautada na mobilidade comercial, industrial e das classes, e acrescenta que tal descentralização:

Implica em uma diminuição relativa da acessibilidade da Área Central, e aumento relativo da acessibilidade de outros locais, à qual está associado o desenvolvimento dos meios de transporte intra-urbanos mais flexíveis [...]. Alguns dos locais periféricos ao centro tornaram-se réplicas em menor escala da Área Central, enquanto outros passaram a concentrar indústrias, novas ou descentralizadas, originando, respectivamente, subcentros comerciais e áreas industriais não-centrais.

Segundo Villaça (2001) a decadência do centro tradicional se dá basicamente pela mobilidade das classes abastadas que ora se concentravam no centro, para áreas adjacentes formando o Centro Novo ou Centro Expandido. O processo de descentralização conforma o espaço intraurbano de uma cidade de forma fragmentada e funcionalizada. Novas centralidades vão sendo constituídas, fato que Soja (1993) classifica como cidade policêntrica: aquela que se periferezou (cidade externa), sofrendo rearranjo através das

nodalidades formadas com as novas centralidades. Sposito (2001) denomina esse fenômeno de Centralidades Múltiplas e Polinucleadas. Segundo a referida autora, Múltipla quer dizer uma cidade com várias centralidades, e polinucleada, são essas centralidades diversificadas, voltadas a diferentes clientela. Beltrão Sposito prossegue dizendo que as centralidades representam os fluxos territoriais no espaço interno da cidade, são elas que dão nova dinâmica as espacialidades intra-urbanas.

Não se pode classificar, como já feito acima, a polinucleação de Anápolis. Fenômenos já consolidados em algumas metrópoles estão em fase de consolidação ou ainda em processo de formação em Anápolis. Não quer dizer que não exista outra centralidade no espaço anapolino e nem outros subcentros.

Com o levantamento de dados da pesquisa de campo realizada na cidade, constata-se uma desconcentração e dispersão das atividades comerciais em Anápolis, surgindo novos pontos de comércio, onde centralizam-se novos setores comerciais como a Vila Jaiara, podendo ser classificado como um subcentro popular, onde se destaca a espacialização comercial e também de serviços voltados as classes populares, como bancos, supermercados e lojas do varejo em geral; e no Jundiáí, concentra-se a maior parte ou grande parte da classe abastada da cidade, além de se classificar como um forte setor residencial gozando de uma crescente verticalização, também se destaca na especialização comercial, na maioria voltada às classes de melhor poder aquisitivo, como bares, clubes e espaços públicos urbanizados que proporcionam lazer à mesma classe. Nesse entendimento, faz-se necessário aprofundar o olhar sobre a Vila Jaiara e o Jundiáí e influência desses subcentros na dinâmica urbana de Anápolis.

Contudo, antes de discutir o processo descentralização de formação de novas centralidades, faz-se necessário analisar o papel da área central da cidade no processo de estruturação e reestruturação urbana.

2.5. As transformações da Área Central de Anápolis

A área central de uma cidade é caracterizada por possuir uma diversidade de comércio e serviços, equipamentos de lazer, órgãos públicos, dinamizado por linhas de transporte coletivo e avenidas amplas dotada de acessibilidade e fácil localização. Criando diariamente na cidade, intenso fluxo de pessoas seja como portador de mercadoria força de trabalho, para o lazer e consumo (CORRÊA, 2001).

Discutindo acerca do surgimento do centro, Villaça (2001) afirma que:

O centro surge então a partir da necessidade de afastamento indesejados e obrigatórios. Ele como todas as "localizações" da aglomeração, surge em função de uma disputa: a disputa pelo controle [...] do tempo e energia gastos nos deslocamentos humanos (VILLAÇA, 2001, P.239).

Esse afastamento gerado pela disputa por localização no espaço intraurbano acaba por segregar a classe de menor poder aquisitivo que não possuindo condições de viver próximo ao centro, são empurrados para locais sem infraestrutura, tornando difícil o deslocamento da casa para o local de trabalho e mais ainda para o consumo e lazer o que para a classe de maior poder aquisitivo não é um problema. Conforme aponta (VILLAÇA, 2001, p. 45), "A dominação através da estruturação do espaço intraurbano visa principalmente à apropriação diferenciada de suas vantagens locacionais".

É notório o poder que o centro exerce, é nele que se dá diretamente as relações de produção e reprodução capitalista, é onde se encontra o domínio do tempo, um ponto dinamizado que conecta-se ao restante da cidade. Daí o interesse das classes sociais em dominá-lo (CORRÊA; E. A. L. 2006).

Essa disputa das classes sociais por melhor localização no espaço intraurbano acaba por colaborar para a deterioração do centro, pois a classe de maior poder aquisitivo ao sair descentraliza as atividades comerciais e de serviços características do centro tradicional, para outras áreas formando novos eixos na cidade (VILLAÇA, 2001).

A partir da década de 1960 os Centros Tradicionais no Brasil passaram por um processo de "decadência" (VILLAÇA, 2001). Essa deteriorização do

Centro Tradicional é, conforme o mesmo autor, justamente o deslocamento das classes abastadas para regiões vizinhas e a tomada dele pelas classes populares.

As classes de maior poder aquisitivo perdendo o interesse por essa área central saem em busca de outros locais que possam atender suas necessidades. Daí depreende-se que tais classes agregam em torno de si as atividades comerciais e de serviços e ao migrarem descentralizam para outras áreas da cidade atividades e serviços sofisticados e especializados que o centro não consegue mais oferecer.

Mas não só as classes de maior poder aquisitivo descentralizam funções da área central para outras áreas, também as classes populares ao serem deslocadas para a periferia da cidade pelas classes mais abastadas, exigem que essas áreas sejam dotadas do mínimo de infraestrutura, e dependendo do fluxo de pessoas e da infraestrutura destes locais, pode-se desenvolver nesta área um subcentro popular, como é o caso da Vila Jaiara em Anápolis-GO.

Sobre o abandono do centro pelas classes mais abastadas, Paula (2003), em sua dissertação de mestrado sobre a descentralização e segregação socioespacial em Goiânia, ressalta que:

[...] não é porque o centro tornou-se velho ou obsoleto que ele foi abandonado pelas camadas de maior renda. É que para elas ele já não é tão atrativo e nem atende mais aos seus interesses. Assim, vão surgindo áreas contíguas ou não a do centro tradicional, que incorporam os novos valores ou funções adotadas por aquelas outras (PAULA, 2003, p. 62).

Corrêa ao discutir a configuração espacial das cidades afirma que são bastante complexas, “possui centralidades múltiplas e polinucleadas, ou seja, “múltiplas”, porque plural, há uma centralidade polinucleada, porque diferenciada” (CORRÊA; E. A. 2006). Cabe aqui diferenciar os conceitos de centro e centralidade, nas palavras de (SPÓSITO 2001, p. 238):

Se o centro revela-se pelo que localiza no território, a centralidade é desvelada pelo que se movimenta no território, relacionando a compreensão

das centralidades, do plano conceitual prevalentemente à dimensão temporal da realidade.

O que é central é redefinido em escalas temporais de médio e longo prazo pela mudança na localização de atividades. A centralidade é redefinida continuamente, inclusive em escalas temporais de curto prazo, pelos fluxos que se desenham através da circulação das pessoas, das mercadorias, das informações, das idéias e valores.

Em Anápolis há a existência de centralidades voltadas para a classe abastada que oferece produtos sofisticados e as voltadas para as classes populares com comércio e serviços populares. Geralmente, o surgimento dessas centralidades está atrelado ao aparecimento de equipamentos como shopping centers e hipermercados (SPÓSITO, 2001).

No espaço intraurbano de Anápolis esses novos fluxos são espacializados e materializados em duas centralidades, as quais atendem a públicos distintos, como no caso da Vila Jaiara voltado para as classes populares e do Bairro Jundiá voltado para as classes mais abastadas.

Araújo Sobrinho (1998) diz que a partir das décadas de 1970 e 1980, a cidade de Anápolis passou a apresentar uma maior diversidade econômica e intensidade de fluxos com diferentes regiões, sendo que esta dinamicidade não pôde ser absorvida pela sua área central, devido às próprias limitações do seu desenho. Isso, segundo o autor, levaria à descentralização ou ao polinucleamento (expressão que este autor optou por usar em seu trabalho).

Segundo este autor, alguns aspectos influenciaram nesta descentralização ou polinucleamento de Anápolis, entre eles:

- a) O uso intensivo do solo, com grande concentração de atividades, principalmente do setor terciário, aumenta o preço e a intensidade do uso do solo;
- b) A acelerada verticalização leva à construção de inúmeros edifícios de grande porte, que sediam escritórios, residências; estes prédios construídos próximos uns dos outros, sem qualquer planejamento prévio, passaram a provocar problemas, tais como a má circulação de vento, calor, além da poluição visual;
- c) A instalação de edifícios se faz mediante a destruição das antigas formas; portanto, demoliu-se, sem qualquer critério o centro, criando

novas formas e dando à paisagem da área central um aspecto de mosaico;

d) A concentração diurna, durante o horário comercial, provoca intenso fluxo de pedestres e veículos; geralmente o centro, devido à sua limitação vertical, pode ser percorrido totalmente a pé. Porém à noite, quando cessa a maior parte das atividades, ocorre o esvaziamento dos centros, criando novas funções: o tráfico de drogas, prostituição e intensificação da violência urbana;

e) No centro da cidade, onde se localiza a maior parte dos prédios públicos e de empresas que atuam na cidade e na sua região de influência, passa a ocorrer um maior fluxo de pessoas e de informações para estas instituições; por ser o ponto principal de gestão do território urbano, o centro passou também a ser vulnerável em casos de greves, passeatas, perturbação da ordem pública e problemas ligados à infraestrutura (ARAÚJO SOBRINHO, 1998,p.118)

O processo de descentralização representado pela saída de algumas atividades do centro levou ao surgimento de novos pontos de comércio no espaço urbano de Anápolis, como os subcentros, eixos comerciais e *shopping centers*. Porém, mesmo com esta descentralização de algumas atividades, o centro não perde sua importância, mantendo ainda algumas atividades fundamentais e abrigando outras que, anteriormente, não se encontravam ali. Isso faz com que o centro não perca sua característica de principal área comercial da cidade.

Pode-se perceber nos estudos realizados por Oliveira (2010) que a Área Central de Anápolis ainda mantém certo predomínio em alguns ramos de atividade. As lojas de departamento, em 2000, estavam localizadas apenas no Setor Central da cidade. Já em 2010, a Vila Jaiara conta com estes estabelecimentos, localizados na principal avenida do bairro. Neste intervalo de dez anos (2000-2010), houve um crescimento desta atividade em Anápolis, passando de doze lojas, de sete empresas, em 2000, para vinte e uma lojas, de treze empresas, em 2010 (GARCIA, 2010). Porém, apesar de iniciada a descentralização desta atividade, o número de lojas de departamento no centro aumentou neste período.

As atividades ligadas à saúde e à área financeira continuam tendo importante presença na Área Central de Anápolis. O número de clínicas médicas aumentou de 48 para 97, entre os anos de 2000 e 2010, com maior crescimento no setor central. Este crescimento das clínicas no setor central está ligado à presença dos hospitais neste setor, que, apesar de não ter ganhado nenhum outro hospital entre 2000 e 2010, ainda é o que concentra o

maior número destas unidades. Também as lojas que comercializam artigos e equipamentos hospitalares cresceram mais no setor central neste período, reflexo da presença dos hospitais e clínicas médicas (GARCIA, 2010). Desta maneira, pode-se afirmar que há, nesta área, aquilo que Corrêa (2005) chama de coesão.

Com relação às atividades ligadas às finanças, há um significativo crescimento do número de agências bancárias no período analisado por GARCIA (2010), já que passam de 23 agências, em 2000, para 49, em 2010, sendo que o setor central de Anápolis concentra a grande maioria delas, que eram 12 em 2000 e passaram para 24 em 2010. Apesar da descentralização ocorrida nesta atividade, à área central ainda é a mais importante, concentrando as agências de vários bancos, o que leva a um deslocamento de pessoas de todos os setores da cidade.

GARCIA (2010) também analisa as empresas de empréstimo pessoal (financeiras), que tiveram um importante crescimento entre 2000 e 2010, aumentando de 10 para 21 unidades. Assim como os bancos, elas se espalharam pelo espaço urbano de Anápolis, porém, aumentaram sua maior concentração na área central.

É necessária a apresentação da importância destas atividades, anteriormente mencionadas, na área central de Anápolis para mostrar que, apesar da descentralização de algumas atividades e do surgimento de novas centralidades comerciais no espaço urbano anapolino, como será analisado no próximo capítulo, a área central ainda tem uma relevância muito grande. Isso ocorre não apenas para o espaço na cidade, mas também, na região de sua influência, já que atrai um grande fluxo de pessoas pelas atividades que aí se concentram como as lojas de departamento, os serviços médico-hospitalares e serviços financeiros, principalmente.

Para tanto, faz-se necessário analisar como todos estes processos supracitados são entendidos pela prefeitura e analisaremos os dois últimos planos diretores de Anápolis e assim ver como são abordados estes processos.

2.6. Dinâmica Anapolina: centro, subcentros e eixos de desenvolvimento nos Planos Diretores de 1994 e 2006

Ordenar uma cidade que teve um acelerado crescimento populacional em um espaço de tempo relativamente curto não é uma tarefa fácil. Esta ação, teoricamente, seria facilitada pelos Planos Diretores, que têm como objetivo ordenar o desenvolvimento das cidades visando a garantir o bem-estar da população. Porém, é comum encontrar planos que não são adequados à realidade da cidade e que não passam de um catálogo de boas ideias, mas impraticáveis.

Nos últimos dezessete anos, foram elaborados dois planos diretores para a cidade de Anápolis, em 1994 e 2006. Estes planos, criados já em um período em que Anápolis estava consolidada como um dos principais centros urbanos do estado, trouxeram algumas propostas para a (re)estruturação da cidade, já pensando na questão da descentralização, que teve início na década de 1990 e consolidando-se a partir de 2006. Desta maneira, serão apresentadas neste trabalho as propostas apresentadas que contemplam o tema da descentralização, avaliando as ações e dificuldades para sua implementação, principalmente para o plano de 1994, e o que está proposto pelo plano de 2006.

Primeiramente, analisar-se-á as propostas relativas à área central, já que, apesar do enfoque deste trabalho estar na descentralização, não podemos pensar este processo sem levar em consideração o que acontece neste área, considerando-se que ainda é a principal área de serviços terciários em Anápolis.

O plano diretor de 1994 previa mudanças significativas na paisagem da Área Central de Anápolis, com a implantação de bulevares e calçadão, privilegiando o pedestre em detrimento dos veículos, como se apresenta nas propostas:

Art. 12 - A Lei de Uso do Solo deverá distinguir claramente na área central o centro histórico e cultural e o centro de negócios.

§ 1º - O centro histórico deverá ser preservado mediante legislação específica, que disporá sobre locais tradicionais e edificações de valor histórico, cultural e arquitetônico.

§ 2º - O centro de negócios, entre as Praças Bom Jesus, Americano do Brasil e Odilon Santillo e em torno desta, terá o adensamento habitacional e de serviço estimulado. Deverá ser ampliada a oferta de vagas para estacionamento de veículos nas vias transversais a Av. Barão Rio Branco, Av. Contorno, 7 de Setembro e 15 de Novembro e em torno da Praça Odilon Santillo.

Art. 13 - Ligando o futuro centro de negócios da Praça Bom Jesus ao centro histórico será implantado um grande *eixo de pedestres*, que seguirá pelas Avenidas Engenheiro Portela, General Joaquim Inacio, chegando até a Praça Americano do Brasil, onde continuará pela Avenida Fayad Hanna, passando pela Praça das Mães, terminando na Av. Brasil.

§ 1º - O movimento de veículos permitido no setor do eixo de pedestres será apenas para os moradores locais, o de serviços públicos e o de carga e descarga que terá horários estabelecidos em lei.

§ 2º - A Avenida Engenheiro Portela, entre as Praças Bom Jesus e Americano do Brasil, deverá ser transformada num grande bulevar, recebendo uma canaleta exclusiva para o transporte coletivo, que deverá ser operado por ônibus de grande capacidade de passageiros.

§ 3º - O trecho descrito no parágrafo anterior poderá numa segunda etapa ter exclusividade para o pedestre, deslocando-se o transporte coletivo para a Avenida 7 de Setembro.

§ 4º - Ao bulevar da Avenida Engenheiro Portela deverá ser incorporada a Rua Barão do Rio Branco, com seu fechamento entre as General Joaquim Inácio e 7 de Setembro.

Art. 14 - As calçadas da Avenida General Joaquim Inácio deverão, numa primeira etapa, serem alargadas no trecho central entre a Praças Bom Jesus e o camelódromo. Parágrafo único - A Avenida General Joaquim Inácio será transformada em via exclusiva para pedestre no seu trecho central, entre a Praça Bom Jesus e o camelódromo, numa etapa posterior.

Art. 15 - Para absorção do trânsito da Rua 14 de Julho, a Avenida Federal deve ser ligada à Avenida Fayad Hanna.

(PREFEITURA MUNICIPAL DE ANÁPOLIS, 1994, p.32)

Destas propostas, apenas o artigo 12, no que se refere ao centro histórico, foi cumprido. O núcleo histórico da cidade foi definido como Zona Especial de Revitalização no que se refere ao Uso e Ocupação do Solo. Na revisão deste plano, apresentada no Plano Diretor de 2006, considera-se como aumento do número de vagas de estacionamento a criação do estacionamento do Terminal Central de ônibus intraurbano. O chamado eixo de pedestres nunca saiu do papel, assim como o bulevar da Avenida Engenheiro Portela e o calçadão da Avenida General Joaquim Inácio.

No que se refere aos subcentros, o Plano Diretor de 1994 fez poucas menções, já que o processo de descentralização começava a ganhar impulso na década de 1990. Mas, na seção que diz respeito ao setor terciário é a consolidação destes subcentros, diz que:

Art. 7º - O setor terciário corresponde à vocação natural do Município que deve reforçar seu desenvolvimento segundo as seguintes diretrizes:

[...] IV - consolidação dos subcentros em formação e fomento de outros ao longo dos eixos estruturais e junto aos futuros terminais de

transporte coletivo (PREFEITURA MUNICIPAL DE ANÁPOLIS 1994, p.28)

Não há, neste momento, uma definição de quais são estes subcentros em Anápolis. Na citação acima, são mencionados os eixos estruturais, que tiveram grande destaque neste plano, já que a organização do transporte público com um único Terminal Central e cinco eixos principais para a ligação do centro com os demais bairros foi o principal processo para a estruturação da cidade após este plano. O crescimento da cidade deveria se orientar por estes eixos, que são:

- I - Eixo Estrutural Nordeste, composto pelas Avenidas Mato Grosso e Fayad Hanna ligando o centro ao Bairro de Lourdes e Filostro Machado;
- II - Eixo Estrutural Sul, que coincide com as Avenidas Brasil Sul, Anderson Clayton e São Francisco, ligando o centro à região dos bairros Jundiá, Vila Formosa, Tesouro, Arco Verde, Setor Sul, Santo André e ao Distrito Agro-Industrial de Anápolis (DAIA);
- III - Eixo Estrutural Oeste, que tem por suporte as Avenidas Brasil Norte e Universitária, que ligam o centro à região dos bairros Recanto do Sol, Boa Vista, São Carlos e Santa Isabel;
- IV - Eixo Estrutural Norte, constituído pelas Avenidas Tiradentes, Presidente Kennedy e Fernando Costa ligando o centro à região dos Bairros Vila Jaiara, Jandaia, Alexandrina, Progresso e Maracanã
- V – Eixo Estrutural Leste, constituído pelas Avenidas Goiás e Pedro Ludovico ligando o Centro à região dos bairros São Joaquim, Vila Góis, Vivian Park e Vila Fabril (PREFEITURA MUNICIPAL DE ANÁPOLIS, 1994, p.28)

De acordo com a Lei número 245 do ano 2000, que dispõe sobre o Uso e Ocupação do Solo, estes eixos estruturais foram classificados, no zoneamento urbano, como Zonas Estruturais, que devem funcionar como prolongamentos do centro, visando à criação de regiões de alta densidade, porém, menores do que a Zona Central (PREFEITURA MUNICIPAL DE ANÁPOLIS, 2000).

Na revisão deste plano, a conclusão que se teve é de que apenas os Eixos Sul e Norte estão consolidados e de todos eixos foram os que apresentaram o maior adensamento. O eixo Norte com uma forte vocação para o comércio e serviços voltados a classe popular; já o eixo Sul com forte vocação de comércio e serviços voltados a classe média/alta da cidade (ambos, objeto de análise no próximo capítulo). Nos outros eixos, Nordeste,

Oeste e Leste, não houve o adensamento esperado (PREFEITURA MUNICIPAL DE ANÁPOLIS, 2006).

O Plano Diretor do ano de 2006 também contempla diretrizes que dirigem ações para a Área Central e para os subcentros de Anápolis. O artigo 19, que trata sobre o uso e ocupação do solo no município, traz como diretriz no inciso X o incentivo à implantação de atividades econômicas que possam renovar e requalificar a Área Central, atraindo comércio e pessoas de diferentes classes sociais. Além disso, propõe a qualificação da área central como corredor estrutural do transporte coletivo, o que já deveria ter acontecido segundo o Plano Diretor de 1994.

Com relação aos subcentros, as propostas inseridas no Plano Diretor de 2006 foram elaboradas de acordo com estudo realizado pela Prefeitura Municipal de Anápolis, no ano de 2002. Este estudo, denominado “Estudo para identificação dos subcentros de Anápolis”, teve como objetivo identificar as características e potencialidades dos subcentros, para a elaboração de propostas de intervenção urbanística.

Uma importante verificação feita neste estudo e que foi comprovada nas pesquisas empíricas deste trabalho, detalhadas no capítulo seguinte, é a de que os subcentros em Anápolis são representados pelos principais eixos viários dos bairros. O estudo do poder público municipal definiu as seguintes características para a análise dos subcentros da cidade: largura da caixa da via; existência de canteiros centrais; arborização; condições de calçadas; sinalização viária; tráfego de veículos e pedestres; uso predominante do solo; condição do mobiliário urbano; existência de marcos urbanos (igreja, praças); existências de equipamentos públicos importantes (escola, creche, posto de saúde) e a conformação da paisagem urbana (PREFEITURA MUNICIPAL DE ANÁPOLIS, 2002).

Assim, de acordo com estas características, foram definidos os seguintes subcentros em Anápolis:

- Vila Jaiara: eixo viário da Avenida Fernando Costa
- Bairro Jundiá: eixo viário das Avenidas Santos Dumont, Jamel Cecílio, Mato Grosso, Minas Gerais e São Francisco;
- Bairro São Joaquim: eixo viário da Avenida Pedro Ludovico;

- Bairro Recanto do Sol: eixo viário da das Américas;

Estes eixos viários apresentam, de acordo com tal estudo, características para a implantação espontânea de um subcentro, devendo ser elaboradas intervenções urbanísticas para a sua consolidação (PREFEITURA MUNICIPAL DE ANÁPOLIS, 2002).

Os eixos viários observados apresentam potencial socioespacial favorável à ocorrência espontânea de um adensamento comercial e de serviços típicos de subcentros, tais como vias e calçadas de larguras diferenciadas, a circulação de transporte coletivo e o uso do solo – menos restritivos do que no interior dos bairros. Esses eixos viários já exercem importante função comercial, atuando como núcleos polarizadores das principais atividades produtivas de cada bairro, desempenhando o papel de subcentros (PREFEITURA MUNICIPAL DE ANÁPOLIS, 2002, p.27)

A partir deste estudo foram, então, propostas no Plano Diretor de 2006 intervenções nos subcentros. O artigo 20, inciso I, fala sobre a elaboração de projetos urbanísticos para estas áreas comerciais: “elaborar projetos urbanísticos para os subcentros dos Bairros Jundiáí, Vila Jaiara, São Joaquim e Jardim América,” (PREFEITURA MUNICIPAL DE ANÁPOLIS, 2006, p.7).

Apesar da existência de estudos para a identificação dos subcentros e das propostas para sua consolidação incluídas no Plano Diretor, este parece ainda ser um tema bastante controverso para a Administração Municipal. Por exemplo, o bairro Recanto do Sol, que continha um subcentro em 2002, não é contemplado nas propostas de Plano Diretor de 2006; ao contrário, o bairro Jardim América, que não havia sido identificado como área que continha subcentros em 2002, aparece como subcentro em 2006. Além disso, as variáveis utilizadas para a identificação de tais subcentros não possuem nenhuma definição técnico-científica. Não é porque uma avenida é larga, tem canteiro central e alguns estabelecimentos comerciais que ela deva ser considerada uma área de subcentro comercial.

Desta maneira, a metodologia proposta por este trabalho analisa como principal fator para a ocorrência de um subcentro o uso e a ocupação do solo na área em questão. Além de haver a predominância do uso comercial e de serviços, mais importante ainda é observar o tipo de atividade comercial que aí é encontrada. Baseado nos estudos de Murphy e Vance Jr (1954), Aloísio

Duarte (1967), Haidine Duarte (1974), Strohaecker (1988) e Ribeiro Filho (2004), definiu-se que as atividades comerciais podem ser Centrais, Não-Centrais e Típicas da Zona Periférica do Centro e que os subcentros serão definidos pela presença de Atividades Centrais e da Zona Periférica do Centro, já que as atividades Não-Centrais estão espalhadas por todo o espaço urbano.

Assim, dos subcentros propostos pela administração municipal de Anápolis, nem todos foram considerados como subcentros neste estudo, por não se adequarem aos estudos científicos e à metodologia proposta. De tal modo, após um pré-levantamento de campo, foram considerados os seguintes subcentros: Jundiá e Vila Jaiara. O próximo capítulo contempla as análises elaboradas para essas áreas comerciais.

Além dos subcentros, o terceiro capítulo analisa os eixos comerciais da cidade de Anápolis, já que a proposta deste trabalho não é de apenas trabalhar com os subcentros, mas com as novas centralidades nas cidades médias. Serão analisados os eixos comerciais das Avenidas Brasil (aqui entendida como Sul e Norte), Pedro Ludovico e Universitária. Estes eixos foram escolhidos pelo fato de ligarem a área central da cidade às principais rodovias que cortam a cidade, e/ou por ligarem a importantes áreas da cidade. Não esquecendo que o intenso uso comercial a presença de Atividades Centrais e da Zona Periférica do Centro nestas avenidas levou a suas escolhas para análise.

Enfim, a descentralização é um processo que já ocorreu nas grandes áreas metropolitanas e que ainda está acontecendo nas cidades médias, em algumas com mais intensidade do que em outras. É necessário lembrar que o processo é o mesmo, mas sua dimensão e suas características são diferentes, por exemplo, um subcentro em São Paulo é muito diferente de um subcentro de Anápolis. Mas é preciso entender as características que estas novas centralidades assumem nas cidades médias, reproduzindo, à sua maneira, os diferentes fenômenos que ocorrem no espaço urbano.

CAPÍTULO 3 - Novas Centralidades nas Cidades Médias: subcentros e eixos comerciais em Anápolis (GO)

3.1. Caracterização do Subcentro do Jundiaí: origens e delimitação

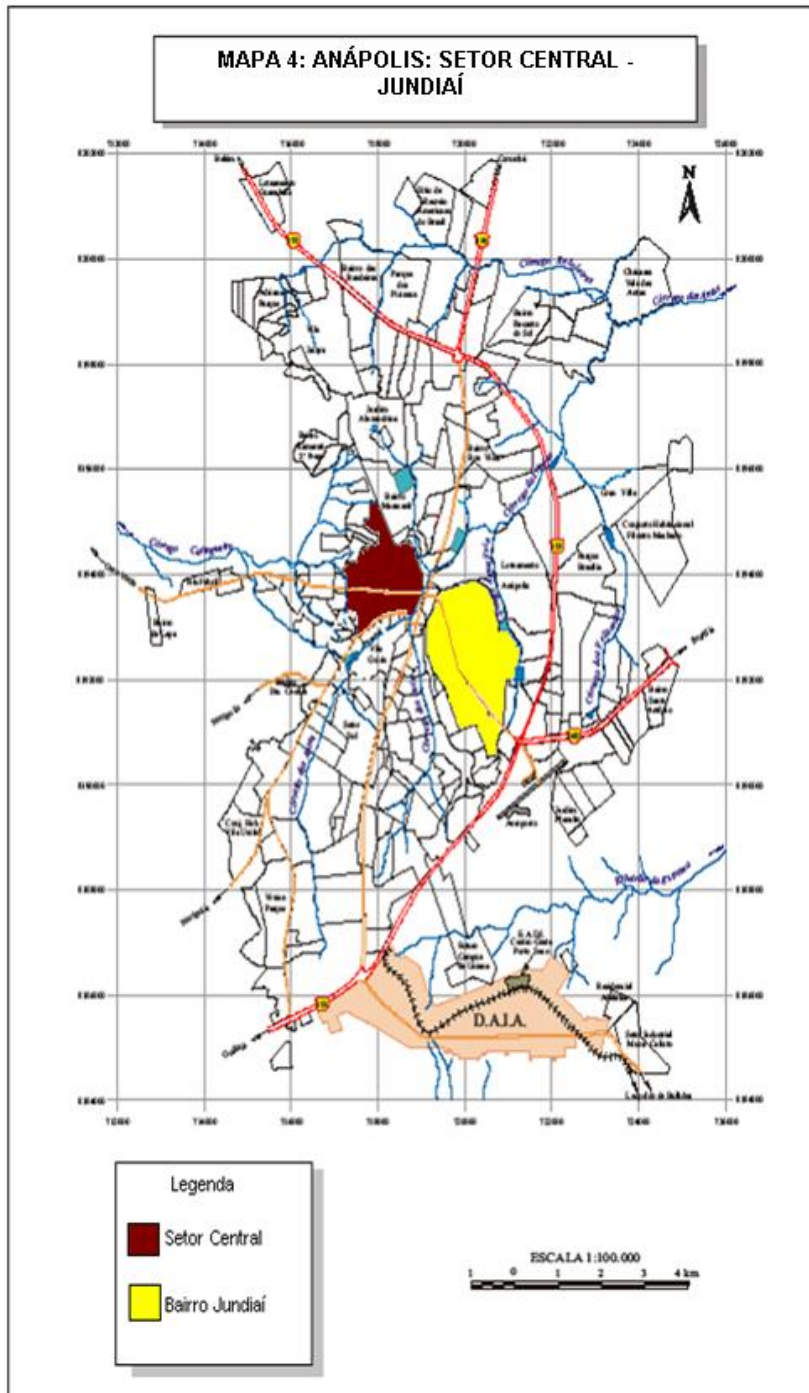
Anterior à análise do subcentro do bairro Jundiaí é necessário que se situe este novo ponto de comércio no contexto espacial da cidade, abordando algumas particularidades sobre o bairro e onde este se localiza.

O bairro Jundiaí está situado na região Sudeste da cidade de Anápolis, é o maior e mais populoso bairro da cidade com 33.388 habitantes (IBGE, 2010), possuindo limites físicos com os bairros Vila Santana, Jardim Goiás, Jardim América, Vila Cecília e JK Nova Capital e localiza-se distância aproximada de dois quilômetros do centro da cidade (Mapa 4).

Desde a sua criação o Bairro Jundiaí recebeu grande atenção de empresários e do poder público, estabelecido por meio de um plano urbanístico que o interligou e o integrou ao centro da cidade, fatos estes que fizeram com que hoje o bairro seja um dos mais movimentados de Anápolis devido ao seu planejamento e a sua infraestrutura.

Entretanto, somente em meados da década de 1970, que o Jundiaí consolida-se, ganha vitalidade e adquire status de bairro nobre, comportando atualmente a média e alta classe urbana da cidade. Com a caracterização de bairro nobre conquistada desde a sua criação o Bairro Jundiaí comporta o fenômeno urbano caracterizado como nova centralidade, possuindo crescente verticalização e propiciando crescimento comercial e econômico para a cidade.

Este bairro começou a delinear-se no final da década de 1940. Em 1949, a extinta empresa Goyá Construtora, de Luiz Caiado de Godoy (fundador da Vila Jaiara), começou a abrir as primeiras vias de trânsito do Jundiaí. Neste período, a área era um imenso cerrado cercado por brejos, pertencente à Fazenda do Santana. O local estava isolado do restante da cidade, pois alguns fatores dificultavam o acesso, como o córrego das Antas, canalizado apenas na década de 1970 para a construção da Avenida Goiás e expansão da Avenida Brasil (POLONIAL, 2008).



Base Cartográfica: LUZ, J.S da
Elaboração: GARCIA, V.T. (2011)

A planta urbana do Jundiaí foi inspirada em Paris. Ele está organizado em uma forma radial, com a Praça Dom Emanuel no centro do bairro, a partir de onde surgem as principais vias, que se ligam a outras praças. Além disso, juntas, as avenidas Santos Dumont, Minas Gerais, São Francisco e Mato Grosso circundam quase todo o Jundiaí, aliás, estas foram vias que foram inicialmente construídas para serem os limites físicos do bairro.

Em 2000, havia no bairro 4.613 domicílios, sendo que a maioria era casas (49,35%). Os apartamentos representavam 47,13% dos domicílios e os cômodos apenas 3,52%, demonstrando que, diferentemente da Vila Jaiara, o outro subcentro, prevalece à horizontalidade no bairro, mas com uma forte tendência a verticalidade (FIGURA 2), o que não ocorre em nenhum outro bairro da cidade. Em 2007, o número de domicílios aumentou para 5.409 (PMU,2007).

No que diz respeito à infraestrutura, 100% das residências possuem abastecimento de água pela rede geral. A rede de esgotos também atende a 100% dos domicílios, assim como a coleta de lixo que também é realizada em 100% destes e com o diferencial de ser o único bairro da cidade com coleta seletiva de lixo orgânico e reciclável, em caráter experimental, podendo ser expandindo para outros bairros, caracterizando o bairro como o com melhor qualidade de vida da cidade.

Com relação à estrutura terciária do bairro, foi possível verificar que ela se concentra em três vias: Avenida Mato Grosso, Avenida São Francisco e Avenida Santos Dumont. Inicialmente, tinha-se a ideia de que as atividades terciárias estariam concentradas nas vias radiais, que estruturam o bairro. Porém, no decorrer da pesquisa de campo foi possível identificar que isto não ocorre, pois estas atividades concentram-se nas vias principais supracitadas.



Figura 2: Processo de Verticalização no bairro Jundiaí
Fonte: GARCIA, V. T. (2011)

A Avenida São Francisco (FIGURA 3) é uma das principais portas de entrada do bairro Jundiaí. Por ela circulam as Principais linhas do transporte coletivo urbano e também é o principal acesso para o bairro. Apesar de não ser muito extensa, esta via apresenta uma intensa atividade comercial e nela está grande parte das lojas de redes de filiais encontradas no bairro Jundiaí, a maior escola particular da cidade e os maiores e mais badalados bares e restaurantes da cidade. A diversidade de atividades é grande, sendo as atividade ligadas ao lazer e gastronomia as que mais se destacam na via. Na ponta Norte da Avenida se encontra a Galeria dos Jardins, que reuni lojas de luxo e restaurantes.

Já a Avenida Santos Dumont é uma continuação da São Francisco, que muda de nome após a praça central do bairro (Praça Dom Emanuel). Também é uma via pouco extensa, em que o uso residencial é maior do que a atividade terciária, mas que possui uma importante presença de Atividades Centrais e Típicas da ZPC, com destaque para os serviços ligados a saúde, com grande número de clínicas, consultórios além do maior hospital público da cidade a

Santa casa de misericórdia, um grande número de agências de turismo e lojas de vestuário de luxo, voltado ao público da região, além de redes de filiais.

A Avenida Mato Grosso possui uma forma praticamente circular, sendo a mais extensa do bairro, construída com o objetivo de ser o limite físico deste, o que não ocorreu, pois o bairro cresceu bem além da avenida. Nela há um destaque para as atividades Típicas da ZPC, sobretudo, estabelecimentos de Serviços Automotivos, como oficinas de reparos. Porém, as Atividades Centrais são poucas nesta avenida, sendo mais numerosas próximo à Galeria dos Jardins, o que fez com que apenas um pequeno trecho desta via fosse incluído na delimitação do subcentro.



Figura 3: Avenida São Francisco, subcentro Jundiaí
Fonte: GARCIA, V. T. (2011)



Figura 4: Avenida Santos Dumont, subcentro Jundiaí
Fonte: GARCIA, V. T. (2011)



Figura 5: Avenida Mato Grosso, subcentro Jundiaí
Fonte: GARCIA, V. T. (2011)

No subcentro delimitado foram encontradas 322 unidades de uso do solo (lotes). Destas, 204 são estabelecimentos de atividades terciárias, equivalente a 63,3% do uso total. Esse número faz da desta atividade a mais recorrente no subcentro, dividida da seguinte forma: 40,7% são Atividades Centrais, 20,3% são atividades Típicas da ZPC e 39% são atividades Não-Centrais. Assim, as atividades usadas para a delimitação dos subcentros representam 61% do uso terciário (Tabela 2).

Entre os subcentros analisados este é o que possui maior percentual de residências. Foram encontradas 77, correspondentes a 23,9% do uso do subcentro. Com relação aos Lotes Vagos, foram encontrados apenas 14, equivalentes a 4,3% do uso, e os Estabelecimentos Fechados/Para Aluguel são 9 (2,7% do total). Embora pequeno, ainda há espaço para expansão das atividades terciárias dentro do subcentro.

TABELA 2: Anápolis – GO: DISTRIBUIÇÃO DOS TIPOS DE ATIVIDADES TERCIÁRIAS NO SUBCENTRO JUNDIAÍ (2011)

Tipo de Atividades	Nº de Unidades	% de Uso Terciário
Atividades Centrais	46	40,7
Atividades Não-Centrais	23	20,3
Atividades Típicas da ZPC	44	39
Total	113	100

Fonte: GARCIA, V.T (2011).

As Atividades Centrais, estão distribuídas por todo o subcentro, mas não há um uso que se destaque mais do que as outras, como acontece no subcentro da Vila Jaiara. Isso pode ser explicado pelo fato do número de estabelecimentos de Atividades Centrais não ser muito grande. O que se pode destacar no Jundiaí com relação a estas atividades é o grande número de agências bancárias, sendo o único bairro além do Setor Central a ter agências de todos os bancos também existentes na área central da cidade, e a única agência do Banco de Brasília da cidade. Além das agências bancárias o bairro também conta com grande número de casa lotéricas e postos de auto-

atendimento espalhados pelos principais estabelecimentos comerciais do bairro (um total de 34).

Tabela 3: Anápolis-GO: Uso do Solo no Subcentro Jundiáí (2011)

Tipo de Atividade	Quantidade	%
Residência	77	23,9
Serviços de Saúde	37	11,5
Vestuário	31	9,6
Bares, Restaurantes e Lanchonetes	28	8,7
Serviços Financeiros	26	7,9
Outros Serviços	19	5,9
Instituições	13	4,4
Lote Vago	14	4,3
Cursos	11	3,4
Assistência Técnica	11	3,4
Outros Estabelecimentos	11	3,4
Aluguel/Fechado/Em construção	9	2,7
Alimentos	9	2,7
Móveis e Decoração	6	1,9
Imobiliária	6	1,9
Jardinagem	4	1,3
Informática	4	1,3
Profissionais Liberais	3	0,9
Serviços Automotivos	2	0,6
Concessionárias	1	0,3
Total	322	100

Fonte: GARCIA, V.T (2011).

Com relação às atividades Típicas da ZPC , acontece algo semelhante às Atividades Centrais: não há uma categoria que se sobressaia perante as outras, além do número de estabelecimentos ser o menor entre as atividades terciárias. A maioria destas atividades estão na Avenida Mato Grosso,

entretanto, a falta de conectividade desta com as outras vias comerciais do bairro fez com que ela não fosse incluída por completo no subcentro.

O subcentro do Jundiá é um dos que pode crescer ainda mais, para se consolidar como um das principais novas centralidades da cidade. Esta consolidação pode ocorrer com a expansão das atividades terciárias para outras vias, promovendo uma integração maior dos espaços comerciais do bairro. Por exemplo, um aumento da atividade terciária na Avenida Jamel Cecílio pode levar à integração de outros setores da Avenida Mato Grosso com o subcentro. A presença de equipamentos como a RÁPIDO Anápolis (serviço da prefeitura que concentra atendimento de todos os órgãos públicos em um só lugar), que são apenas dois na cidade, a outra se encontra na Vila Jaiara; atrai população para este bairro, além de ele, por si só, já ser populoso. A forma urbana do bairro talvez seja um dos entraves à presença de um subcentro que possua uma área maior.

3.2. Caracterização do Subcentro Vila Jaiara

Localizada na região norte da cidade de Anápolis, a Vila Jaiara tem sua história iniciada em meados da década de 1940. Planejada em 1943, a Vila Jaiara começou a ser habitada em 1946, a partir do espírito empreendedor do engenheiro-agrônomo Luiz Caiado de Godoy, o seu fundador.

Inicialmente foi ocupada a parte direita da Avenida Fernando Costa, cuja área pertencia às fazendas Gomes e Reboleira. Entretanto, o progresso efetivo ficou retardado até o dia 15 de agosto de 1946 quando foi lançado o manifesto de fundação da Companhia Goiana de Fiação e Tecelagem de Algodão, antiga Vicunha S/A-Indústrias Reunidas.

A Vila Jaiara nasceu de um sonho conforme Godoy (2009), e hoje representa um orgulho para quem viu nascer e crescer a região. Foi o engenheiro Luiz Caiado de Godoy que participou desta parte da história de Anápolis, projetando a planta inicial do loteamento e que deu nome a Vila com a junção dos nomes de dois de seus filhos: *Jairo* e *Yara*, surgindo então, Jaiara.

Quando se fundou a Jaiara, Anápolis tinha apenas três loteamentos além da área central: Bairro Jundiáí, Vila Santa Terezinha e a Vila Brasil. Em uma entrevista dada ao jornal Gazeta Popular, em 18 de Junho de 1986, Luiz de Godoy disse:

Resolvi lotear mais para fim social; deu certo, porque consegui instalar ali mais de mil famílias. Essas famílias não tinham condições de comprar lotes em outros loteamentos. Estou recompensado por ter feito este trabalho. Hoje a Vila Jaiara pode ser considerada o maior bairro de Anápolis.

Além disso, o surgimento da Vila Jaiara está ligado ao processo de especulação imobiliária, com o interesse de proprietários fundiários em transformar terra rural em urbana, já que antes da construção dos bairros estas áreas eram fazendas. Assim, o bairro começa a se estruturar em 1946 (Figura 6)



Figura 6: Início do povoamento da Vila Jaiara
Fonte: Luiz Caiado de Godoy (1948).

No decorrer dos anos a Vila Jaiara foi se consolidando cada vez mais o forte papel desempenhado pelo setor terciário no bairro, com a instalação de lojas de

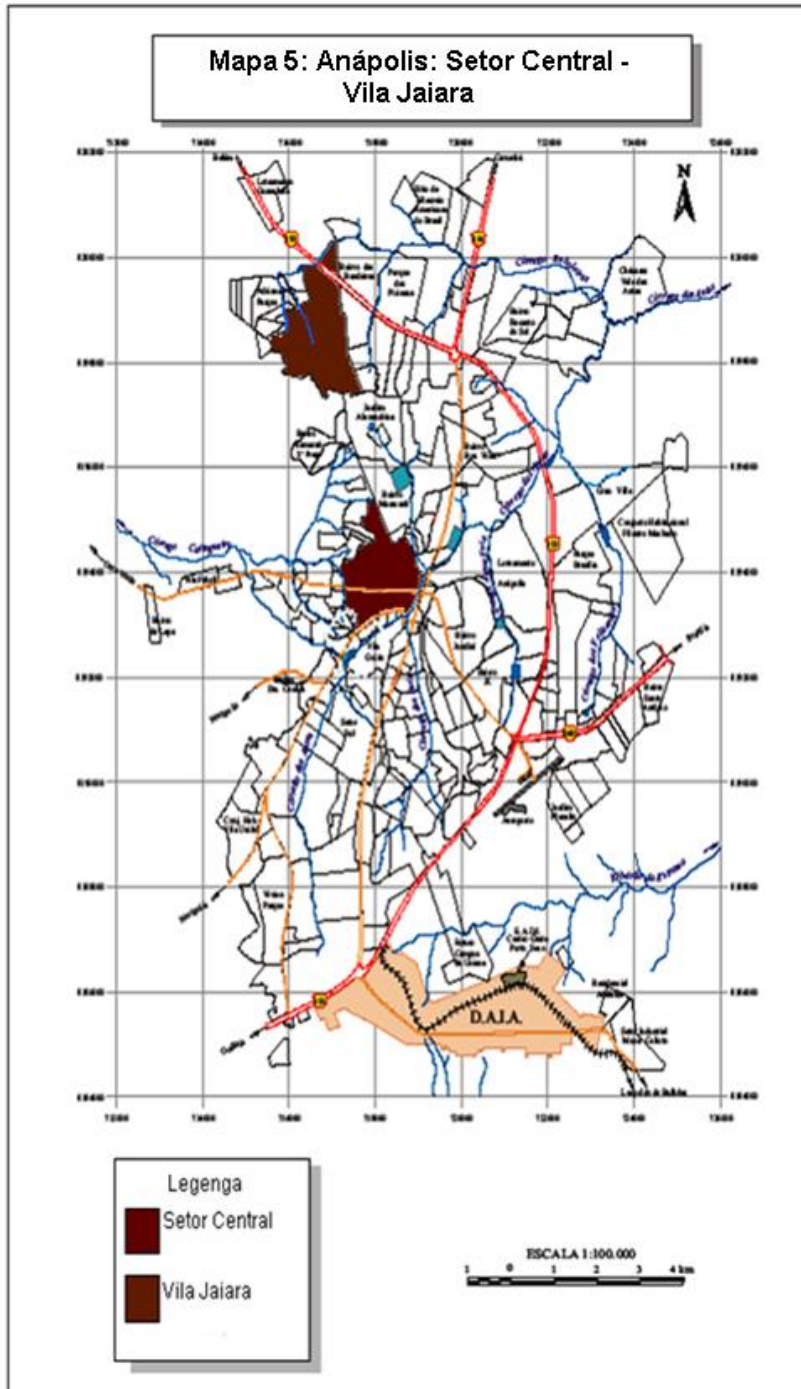
varejos, incluindo filiais, supermercados e hipermercados, rede bancária e hospitais, afirmando assim o papel de centralidade do bairro.

No ano 2000, a população da Vila Jaiara era de 21.364 habitantes (IBGE, 2000), o que significava pouco mais de 7% da população do município no período. Deste total, 50,3% eram homens e 49,6% mulheres. A população de adultos, com idade entre 20 e 60 anos, era a maior do bairro, com 48,2%, seguida pelas crianças e jovens (de 0 a 19 anos), com 43,06%, além dos idosos com mais de 60 anos, que correspondiam a apenas 3,7% da população da Vila Jaiara. No ano de 2010, a população do bairro subiu para 25.943 habitantes (PMU, 2010), o que representa um crescimento populacional de 21,4% em relação ao início da década. Além disso, este número faz da Vila Jaiara na atualidade, o segundo bairro mais populoso da cidade de Anápolis, com uma área de 4,817 quilômetros quadrados

Como foi criado distante da Área Central (Mapa 6), aproximadamente seis quilômetros, a população do bairro precisava se deslocar até o centro da cidade para atender suas necessidades de comércio e serviços. Isso tornava cada vez mais necessária a criação de uma infraestrutura terciária que pudesse atender esta população, o que passa a acontecer ainda na década de 1970. Dessa forma,

[...] considerando que a produção espacial é realizada cotidianamente e aparece como forma de ocupação de um determinado lugar, num dado momento histórico, nesses bairros, em função do movimento diário de seus moradores, ocorre um acelerado crescimento da prestação de serviços, tais como: núcleo comercial secundário, áreas de lazer, escolas, postos de saúde, entre outros (ARANTES, 1997, p.67).

Segundo o IBGE (2000) o número de domicílios da Vila Jaiara era de 5.645 no início da década. Destes, 98,99% eram casas, 0,21% apartamentos e 0,80% cômodos, mostrando que o bairro segue a tendência de baixa verticalização apresentada pelos outros bairros da cidade, com exceção do Jundiáí. No ano de 2007, o número de domicílios subiu para 6.852 (PMU, 2007).



Base Cartográfica: LUZ, J.S. da
Elaboração: GARCIA, V.T.

O Censo Demográfico aponta também que, no ano 2000, 99,68% dos domicílios da Vila Jaiara possuíam abastecimento de água, 97,73% destes eram atendidos pela rede geral de esgotamento e a coleta de lixo era realizada em 99,63% das residências, mostrando que o bairro foi dotado de infraestrutura.

Na Vila Jaiara as atividades de comércio e serviços encontram-se concentradas no decorrer de toda extensão da Avenida Fernando Costa , principal via de acesso e comércio da Vila Jaiara, cortando o bairro em toda sua extensão no sentido norte-sul.

A Avenida Fernando Costa (Figura 7) apresenta uma atividade terciária abundante e também bastante diversificada, onde se concentra a maior parte das lojas de filiais encontradas no subcentro da Vila Jaiara. Neste setor as atividades centrais são variadas, como serviços bancários, lojas de varejo, lojas de eletroeletrônicos, supermercados, dentre outros, não havendo uma categoria que se destaque mais que as outras. A presença de atividades típicas da Zona Periféricas Centrais, que são aquelas atividades de pequeno porte, que tem o intuito de atender apenas a uma região específica, como oficinas mecânicas, panificadoras, farmácias, também é relevante nesta avenida, com a predominância de serviços automotivos e também de estabelecimentos ligados à agropecuária.



Figura 7: Subcentro da Vila Jaiara: atividade terciária na Avenida Fernando Costa.
Fonte; GARCIA, V. T. (2011)

A centralidade da Avenida Fernando Costa e da Vila Jaiara, pode ser constatada também pelo fato de ela ser o principal corredor de circulação do transporte coletivo na Vila Jaiara. O bairro é bem servido de transporte público, sendo ele cortado por 17 linhas de ônibus (TCA, 2011) em toda a sua extensão, oferecendo assim a população de toda região fluidez para se locomover pela cidade, além de ser um dos poucos bairros a ter uma linha de ônibus direta que liga o bairro ao DAIA (Distrito Agro-Industrial de Anápolis) na região sul de Anápolis, sem ter de passar pelo terminal urbano no Setor Central, tendo também ligação direta com Jundiáí, Recanto do Sol, Filostro e Bairro de Lourdes, que são bairros distantes da Vila Jaiara.

Ainda, por toda sua extensão encontram-se atividades terciárias e uma expressiva quantidade de Atividades Centrais (Tabela 4), com destaque para as lojas de vestuário, eletroeletrônicos e serviços bancários. As atividades típicas dos subcentros populares também estão presentes nesta avenida, mas sem haver um destaque maior para uma categoria, bem como as atividades

Não-Centrais, que se encontram em grande número. Isso para atender a uma parcela da população específica, como produtores rurais da região norte do município de Anápolis e os moradores do próprio bairro e dos bairros que a circundam.

[V2] Comentário: Como vc comprova essa afirmação?? Há alguma reportagem que fale isso ou foi constatado em sua pesquisa de campo??? Ou foi algum outro autor quem afirmou??? É preciso escalarrecer!

TABELA 4 – Principais equipamentos urbanos encontrados na Vila Jaiara

Rede Bancária	Nº de agências	Lojas de varejo	Nº de Lojas
Banco Itaú	01	Ricardo Eletro	02
Banco Bradesco	01	Novo Mundo	02
Caixa Econômica Fed.	01	Rede Eletrosom	01
Banco do Brasil	01	Colchões América	01
Banco Santander	01	Casas Bahia	01
Casas Lotéricas	05	Pontofrio	01

Fonte: GARCIA, V.T

Segundo a Associação Comercial e Industrial de Anápolis (ACIA, 2011), a Vila Jaiara é responsável por 4,7% dos empregos gerados na cidade, tendo em vista que o DAIA responde por 43,6%, o Setor Central por 25,9 e o Jundiá por 9,8%; nenhum outro bairro da cidade chega a 1%. Observando esses dados e a tabela acima, podemos constatar que a Vila Jaiara possui diversos equipamentos urbanos que afirmam sua centralidade e que atraem grande quantidade de pessoas diariamente para esse local.

À atividade comercial do bairro está fortemente concentrada na Avenida Fernando Costa, que corta todo o bairro e para a qual convergem as outras ruas. Esta avenida é o principal corredor de entrada e saída do bairro como também para toda região noroeste da cidade, inclusive, por onde circula o transporte coletivo que faz a ligação destes bairros com o centro da cidade.

Durante os trabalhos de campo ficou claro que a atividade comercial na Vila Jaiara tinha como destaque esta avenida, principalmente, em relação às atividades Centrais e Típicas da ZPC, o que levou à decisão de realizar o levantamento de dados apenas neste trecho do bairro.

De acordo com a metodologia utilizada, a delimitação do subcentro levou em conta a presença de atividades Centrais e Típicas da ZPC na área, já que as atividades Não-Centrais encontram-se espalhadas por todo o espaço urbano e não geram uma atratividade para além de sua vizinhança imediata. No início da avenida, que fica no sentido Setor Central – Vila Jaiara, ocorre uma significativa presença de atividades Não-Centrais, o que, segundo a metodologia adotada, não serve para representar a formação de um subcentro.

Quando a avenida ingressa na parte central do bairro, começa a haver uma maior ocorrência de atividades Centrais e Típicas da ZPC, que se tornando mais frequente na região central do bairro, apesar de manter a presença das atividades Não-Centrais. Nesta parte da avenida é que se encontra o setor mais dinâmico da atividade comercial, tendo como limite físico o Shopping Jaiara e a Super Vi Supermercados. Após o Super Vi, as atividades Não-Centrais voltam a ser mais recorrentes, evidenciando na paisagem a menor dinâmica da atividade terciária nesta área. Desta maneira, optou-se por delimitar o subcentro Vila Jaiara apenas no entorno da Avenida Fernando Costa (FIGURA 8 e 9), que no mapa aparece delimitado pela linha de cor vermelha. As demais ruas do bairro apresentam o uso residencial como o mais recorrente, havendo poucos estabelecimentos comerciais e de serviços.

No setor delimitado como subcentro Vila Jaiara, foram encontradas 322 unidades de uso do solo, divididas em comércio, serviços, residências, lotes vagos/em construção e estabelecimentos fechados/para aluguel. Com relação ao uso para comércio e serviços foram encontradas 253 unidades, o que corresponde a 78,6% do total, evidenciando o maior uso do setor terciário na avenida. Destes estabelecimentos comerciais, 106 são de atividades Centrais, o que equivale a 41,9% dos estabelecimentos comerciais; 93 unidades comerciais são de atividades Não-Centrais, equivalente a 36,7% do comércio do subcentro, e 54 estabelecimentos são de atividades Típicas da ZPC, o que corresponde a 21,4% do setor terciário. Assim, as atividades que caracterizam a existência de um subcentro correspondem a 63,3% da atividade terciária encontrada (ver Tabela 5).



Figura 8: Atividade comercial na Avenida Fernando Costa
Autor: Garcia, V.T. (2011)



Figura 9: Subcentro Vila Jaiara: concentração de atividades na Av. Fernando Costa
Autor: GARCIA, V.T. (2011)

Tabela 5: Anápolis-GO: Distribuição dos Tipos de Atividades Terciárias no Subcentro Vila Jaiara (2011)

Tipo de Atividades	Nº de Unidades	% de Uso Terciário
Atividades Centrais	106	41,9
Atividades Não Centrais	93	36,7
Atividades Típicas de ZPC	54	21,4
Total	253	100

Fonte: GARCIA, V.T.

O uso residencial dentro do subcentro é pequeno, com apenas 36 residências, o que corresponde a 11,2% do total de unidades encontradas. Os lotes vagos/em construção também foram poucos, apenas 20, perfazendo 6,2% do total, assim como os estabelecimentos fechados/para aluguel, apenas 13, o que representa 4% do uso do solo no subcentro. Esses dados reforçam a delimitação do subcentro neste local, pela concentração de atividades terciárias.

As atividades Centrais estão divididas em categorias, conforme consta no Apêndice 1. Entre estas categorias, a que mais se destacou foi a de Vestuário, que compreende lojas de roupas masculinas, femininas, infantis e calçados. Também destacamos a categoria de Serviços Financeiros e Correios, que compreendem bancos, financeiras, casas lotéricas e os correios. Estes serviços se destacam pela presença das agências bancárias, o que ocorre apenas no Setor Central e no Jundiáí, como foi visto anteriormente. Isso garante uma atratividade maior ao subcentro, pois além da diversidade de atividades de comércio, conta com uma rede bancária, atraindo moradores de outros bairros da região, para que não haja a necessidade de deslocamento até o centro da cidade.

Com relação às atividades Típicas da ZPC, há destaque para os serviços e comércios ligados aos veículos, principalmente, carros e motos. Existe um grande número de oficinas de manutenção de carros, lojas de equipamentos como som automotivo, venda de peças para motos e automóveis, entre outras. São atividades que requerem maior espaço físico para sua realização e, por isso, são encontradas tipicamente fora da Área

Central, primeiramente, em sua Zona Periférica e, com o aumento do processo de descentralização, passaram a se localizar também nos subcentros.

Outro elemento importante para a definição dos subcentros são as lojas pertencentes a redes de filiais. A presença destes estabelecimentos nos subcentros evidencia sua relevância perante o espaço urbano, mostrando que esta área tem um fluxo comercial importante, o que a torna interessante para a instalação de filiais de lojas já estabelecidas em outros locais da cidade, principalmente, na Área Central.

O subcentro Vila Jaiara é um dos mais completos da cidade de Anápolis. Possui uma atividade comercial bastante diversificada, além de uma rede de filiais ampla, uma rede bancária importante, além de equipamentos no próprio bairro que contribuem para sua atratividade, como a Shopping Jaiara e o RÁPIDO Anápolis. A região conta ainda com um Hospital Público, duas clínicas médias especializadas, diversos consultórios médicos e odontológicos e mais recentemente a instalação da Faculdade FAMA

A configuração espacial do subcentro apresenta-se na forma linear, em apenas uma via, a Avenida Fernando Costa. Isto poderia levar ao questionamento de que se trataria de um Eixo Comercial ao invés de um subcentro. Porém, as características da atividade terciária no local levaram à sua definição de subcentro, primeiro pelos fluxos que exercem sobre a sua região e, posteriormente, pela atividade múltipla e especializada, presença de serviços financeiros, serviços profissionais superiores, estabelecimentos de comércio de consumo frequente e pouco frequente e não apenas de comércio cotidiano, entre outros fatores.

Isto mostra que a forma não é determinante na definição de um subcentro. Na análise do outro subcentro de Anápolis foi possível perceber que o subcentro Jundiá se apresenta de forma diferente, ocorrendo em mais vias, com interligação. Entretanto, pelas características de sua atividade terciária podem ser considerados subcentros para as cidades médias, de modo que, o que importa é o conteúdo e não apenas a forma.

3.3. Considerações sobre os Subcentros de Anápolis

Após analisar os dois subcentros encontrados em Anápolis, por meio da metodologia utilizada, é possível realizar uma análise comparativa buscando encontrar similaridades e diferenças entre estas novas centralidades do espaço urbano. Além disso, tais diferenças possibilitam a proposta de criação de uma tipologia de subcentros para as cidades médias.

Primeiramente, é interessante observar que a cidade de Anápolis está dividida em cinco setores (Central, Norte, Sul, Leste e Oeste), e que somente o nas regiões Norte e Sul existem centralidades, a Vila Jaiara e Jundiáí respectivamente (com exceção do Setor Central, que não possui nenhum, o que é normal, já que é nele que se encontra a Área Central, principal espaço comercial da cidade). Isto mostra que o processo de descentralização em Anápolis privilegiou apenas duas áreas da cidade. Além disso, a descentralização ocorreu rumo aos bairros mais populosos da cidade (no setor Vila Jaiara e Jundiáí).

Nas áreas metropolitanas os subcentros costumam estar em um espaço amplo, abrangendo vários quarteirões de um bairro. Diferentemente, em uma cidade média, como Anápolis, os subcentros não ocupam uma grande área dentro dos respectivos bairros, localizando suas atividades em poucas vias destes. Isto mostra que o processo de descentralização não está concluído em Anápolis, pois ainda pode haver uma expansão das atividades terciárias nos bairros que abrigam subcentros.

É possível perceber que os subcentros de Anápolis possuem diferentes níveis de concentração das atividades terciárias. Essas discrepâncias mostram que os subcentros anapolinos não são todos iguais, o que levou à proposição de uma tipologia de subcentros para esta cidade média.

Para a criação desta tipologia foram levados em consideração os seguintes critérios: número de estabelecimentos pertencentes a redes de filiais; número de agências bancárias; porcentagem de atividades terciárias no uso do solo; porcentagem de residências no uso do solo; porcentagem de Atividades Centrais e Típicas de ZPC no total das atividades terciárias. Primeiramente, as redes de filiais foram escolhidas por melhor representarem o processo de descentralização das atividades terciárias, levando para os subcentros estabelecimentos que já possuíam um histórico na cidade ou que já nasceram descentralizados. A presença das agências bancárias é um fator que dá mais

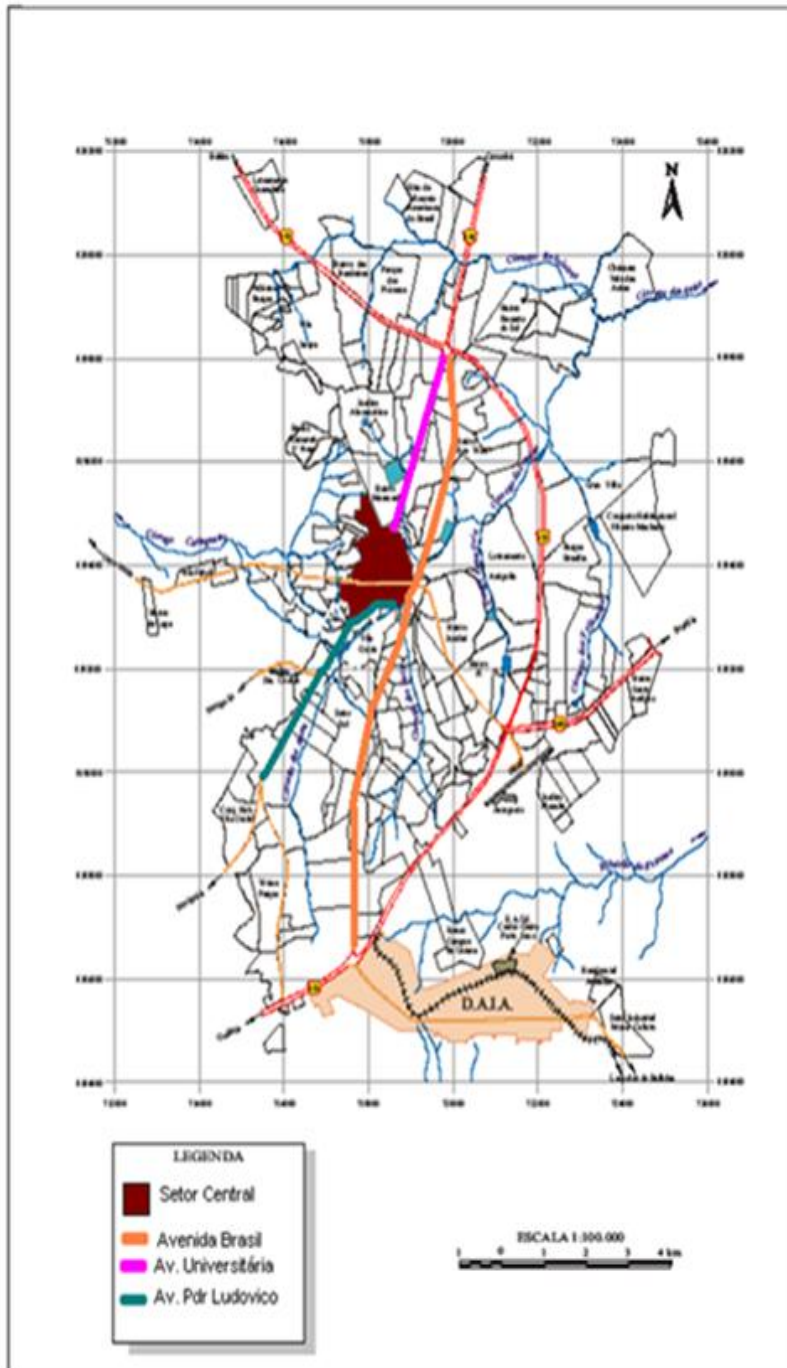
representatividade ao fortalecimento dos subcentros, ampliando a “independência” destes em relação à Área Central. Já a porcentagem de atividades terciárias nas áreas delimitadas como subcentro demonstra a afirmação destas áreas como novas centralidades, associada com a quantidade de estabelecimentos centrais e típicos da ZPC, além do percentual de residências, pois quanto mais residências no subcentro, menor é a participação das atividades terciárias presentes.

3.4. Eixos Comerciais: origens e características desta nova centralidade em Anápolis – GO

Os eixos comerciais estão entre as formas de novas centralidades menos estudadas no âmbito da Geografia Urbana brasileira, tanto nas metrópoles quanto nas cidades médias. Alguns autores, como Duarte (1974) e Sposito (1991), definiram características destas formas espaciais, porém pouco foi produzido a respeito de suas ligações com a estrutura comercial da cidade.

Para Duarte (1974), os eixos comerciais constituem importantes vias que garantem acesso aos principais bairros de uma cidade, cujo intenso movimento diário de pessoas atrai para si lojas comerciais importantes. Pensando nestas características, optou-se por escolher para análise as Avenidas Brasil, Universitária, e Pedro Ludovico (Mapa 6), por se adequarem às características de um eixo comercial, segundo a proposta de Duarte.

Mapa 6 : ANÁPOLIS: EIXOS COMERCIAIS



Base cartográfica: LUZ, J. S. da
 Elaboração: GARCIA, V.T.

3.4.1. O Eixo Comercial Avenida Brasil

A Avenida Brasil é a via arterial mais movimentada da cidade de Anápolis. Possui cerca de 18 quilômetros de extensão e percorre a cidade no sentido Norte-Sul, passando por 22 bairros. Possui uma grande variedade comercial, abrigando um shopping center, o terminal rodoviário da cidade, o maior hospital da cidade (Hospital de Urgências Dr. Henrique Santillo), o Estádio Jonas Duarte, acesso ao Ginásio Internacional, ao Centro Administrativo, à Câmara Municipal, grande parte das concessionárias de veículos, lojas de materiais de construção e centros de distribuição atacadistas.

Quanto ao levantamento de campo realizado na Avenida Brasil, foi possível verificar que o uso voltado para o setor terciário representa a maioria nesta via. Foram encontradas 630 unidades de uso do solo na avenida, sendo que destas 412 são voltadas a atividades terciárias, o que equivale a 68,2% do total de unidades. O uso residencial é pequeno, já que foram encontradas apenas 100 residências, ou seja, 15,8% do total.

A tabela 6 apresenta a distribuição da atividade terciária pela avenida, além dos lotes vagos e estabelecimentos não ocupados. O trecho compreendido entre a BR-060 com o trevo do DAIA na Região Sul da cidade e a BR-153 na Região Norte, como uso mais recorrente de Lojas de Vestuário, levando em conta o Brasil Park Shopping que é o maior shopping da cidade e fica na avenida e lojas ligadas a prestação de serviços automobilísticos, sendo essas as atividades terciárias que mais se sobressaem. Nesta avenida estão situados alguns equipamentos importantes, como a Câmara de Vereadores, Prefeitura Municipal, o maior Fórum da cidade, a Rodoviária, o Hospital de Urgências e o Hospital Municipal, este ainda em construção.

Tabela 6: Anápolis-GO: Uso do Solo na Avenida Brasil (2011)

Tipo de Atividade	Quantidade	%
Residência	100	15,9
Vestuário	91	14,6
Lote Vago	55	8,8
Serviços Automotivos	48	7,6
Aluguel/Fechado/Em construção	48	7,6
Bares, Restaurantes e Lanchonetes	47	7,5
Assistência Técnica	29	4,6
Outros Serviços	25	3,9
Informática	24	3,8
Alimentos	23	3,7
Materiais para Construção	21	3,3
Outros Estabelecimentos	21	3,3
Concessionárias	15	2,3
Profissionais Liberais	14	2,2
Cursos	13	2,1
Produtos Agropecuários	13	2,1
Hotel	9	1,4
Instituições	9	1,4
Serviços de Saúde	8	1,2
Serviços Financeiros	6	0,9
Jardinagem	4	0,6
Imobiliária	4	0,6
Móveis e Decoração	3	0,4
Total	630	100

Fonte: GARCIA, V.T.

Portanto, a Avenida Brasil enquadra-se no que Duarte (1974) chama de eixos comerciais, como já foi citado anteriormente, sendo uma via de grande fluxo de pessoas, veículos e mercadorias e uma das principais da cidade. Estes fluxos atraem estabelecimentos terciários de diferentes atividades, o que faz desta via uma nova centralidade na cidade Anápolis. Não se deve esquecer

que, considerando a importância que esta via já tem no espaço urbano e a crescente valorização imobiliária, ela pode se tornar umas das principais áreas comerciais da cidade, já que ainda existem muitos vazios urbanos ao longo de toda a avenida.

3.4.2. O Eixo Comercial Avenida Universitária

A Avenida Universitária é uma importante via da cidade de Anápolis. Possui 6,3 quilômetros de extensão e vai do Setor Central até o trevo da Avenida Brasil, BR-153 E GO-414, passando por 7 bairros. Como o próprio nome sugere, essa via é conhecida por abrigar duas das maiores instituições de ensino superior da cidade, o Centro Universitário de Anápolis (UniEVANGÉLICA) e a Faculdade Anhanguera, além da Universidade do Sul de Santa Catarina, esta em fase de implantação. A Avenida Universitária também foi onde se instalou o primeiro shopping da cidade, o AnaShopping, e o primeiro colégio particular da cidade, o Couto Magalhães.

O levantamento de campo realizado na avenida mostra que o uso terciário é maior que o uso residencial, com a peculiaridade que, em alguns estabelecimentos comerciais há a construção de andares superiores utilizados para moradia, em sua maioria Kitinetes para os estudantes das universidades que ali existem.

Na Avenida Universitária foram encontradas 240 unidades de uso do solo, sendo que dessas 187 voltadas a atividades terciárias, 14 residenciais e 39 são lotes vagos. Apesar de o uso comercial ser predominante, os serviços ali oferecidos são em grande parte Atividades Não Centrais ou Típicas de Zona Periférica Central.

Tabela 7: Anápolis-GO: Uso do Solo na Avenida Universitária (2011)

Tipo de Atividade	Quantidade	%
Vestuário	47	19,6
Lote Vago	39	16,3
Bares, Restaurantes e Lanchonetes	19	7,9
Aluguel/Fechado/Em construção	17	7,1
Outros Estabelecimentos	16	6,6
Outros Serviços	14	5,8
Residência	14	5,8
Assistência Técnica	11	4,6
Alimentos	9	3,8
Serviços Automotivos	9	3,8
Profissionais Liberais	8	3,3
Informática	6	2,5
Instituições	5	2,1
Imobiliária	4	1,6
Serviços Financeiros	4	1,6
Produtos Agropecuários	3	1,3
Hotel	3	1,3
Instituições de Ens. Superior	3	1,3
Jardinagem	3	1,3
Serviços de Saúde	2	0,8
Concessionárias	2	0,8
Móveis e Decoração	2	0,8
Total	240	100

Fonte: GARCIA, V.T.

A tabela 7 apresentada mostra que a Universitária é um eixo comercial importante e consolidado, podendo de expandir ainda mais já que existe na via um número considerável de lotes vagos de grande extensão. Contudo a avenida é dotada de poucas Atividades Centrais, fator este que se deve a sua proximidade com o Setor Central e sua vocação para serviços que atenda a população local e as pessoas que ali transitam.

3.4.3. O Eixo Comercial Avenida Pedro Ludovico

Sendo a principal ligação da área central com os bairros da região sudoeste da cidade a Avenida Pedro Ludovico é também umas das principais vias da cidade. Com cerca de 8 quilômetros de extensão a avenida vai desde o Setor Central até o Cemitério Memorial Parque, o maior a cidade que se localiza no Bairro Jardim Primavera, passando por 11 bairros. É uma via com forte comércio de peças para motos, funerárias, materiais de construção, além de abrigar o Parque de Exposições Agropecuárias.

De acordo com o levantamento de campo realizado na avenida o uso do solo é predominantemente residencial, mas com a presença crescente de Atividades Típicas de Zona Periférica Central. Na porção central da avenida é onde se concentra a maioria das atividades, porem é importante frisar que esses serviços são encontrados em toda sua extensão.

Tabela 8: Anápolis-GO: Uso do Solo na Avenida Pedro Ludovico (2011)

Tipo de Atividade	Quantidade	%
Residência	173	47,3
Lote Vago	39	10,8
Vestuário	23	6,3
Outros Estabelecimentos	20	5,5
Aluguel/Fechado/Em construção	18	4,9
Alimentos	14	3,8
Produtos Agropecuários	14	3,8
Serviços Automotivos	12	3,2
Bares, Restaurantes e Lanchonetes	11	2,9
Outros Serviços	9	2,4
Profissionais Liberais	8	2,1
Assistência Técnica	7	1,9
Jardinagem	5	1,3
Serviços de Saúde	4	1,1
Serviços Financeiros	4	1,1
Imobiliária	3	0,8
Informática	3	0,8
Total	367	100

Fonte: GARCIA, V.T.

Tendo em vista a pesquisa de campo, foram encontrados na avenida 367 unidades de uso do solo, sendo que deste total 173 são de uso residencial, 155 voltadas a atividades terciárias e 39 são lotes vagos. Mas segundo projeto da Prefeitura Municipal de Anápolis lançado em 2010 que visa o desenvolvimento comercial da avenida, a via será duplicada para facilitar o fluxo de veículos e proporcionar maior comodidade para os usuários do comercio local. Mas até hoje o projeto não saiu do papel.

Os dados da tabela 8 mostram que a Avenida Pedro Ludovico tem predominância de uso residencial e com centralidade em consolidação, contudo, levando em conta sua localização, incentivos governamentais e que ainda há na via considerável quantidade de lotes vagos, possibilitando assim o desenvolvimento comercial da avenida.

3.4.4. Considerações sobre os Eixos Comerciais em Anápolis

As Avenidas Brasil, Universitária e Pedro Ludovico apresentam algumas características semelhantes, mas também possuem suas especificidades. Surgiram no mesmo período, na década de 1970, período em que Anápolis teve o seu maior crescimento populacional. Tal crescimento levou também ao crescimento espacial da cidade, provocando problemas de tráfego e gerando a necessidade da criação de novas vias, que interligassem diferentes pontos da cidade.

Tais avenidas são vias longas, entre dez e dezoito quilômetros de extensão, que passaram por problemas durante sua construção, como as enchentes nas Avenidas Brasil e Universitária e a destruição de casas na Pedro Ludovico, o que, por algum tempo, desvalorizava estas avenidas. Somente na década de 1990 é que elas começaram a ter um destaque no cenário urbano de Anápolis. Isto mostra que, apesar de já estarem presentes no espaço urbano de Anápolis há mais de trinta anos, somente nos últimos vinte anos é que estas vias se tornaram importantes áreas comerciais. Daí se conclui reafirmando que o processo de descentralização em Anápolis ainda é recente e continua em curso.

Há de se destacar a quantidade de lotes e lojas vazias presentes nestas vias. Como o processo de descentralização é recente, muitos lotes ainda

encontram-se desocupados, à espera de uma valorização maior. Assim, há um espaço considerável para a expansão das atividades terciárias nestas avenidas, que podem transformá-las nas principais áreas comerciais da cidade.

A diversidade comercial nestas avenidas é expressiva, mas elas apresentam a concentração de algumas atividades em setores de sua extensão. Na Avenida Brasil destaca-se, em um trecho, as concessionárias e o maior shopping center da cidade. Já na Pedro Ludovico, um de seus trechos se destaca pela presença de casas de materiais para construção e também de serviços automotivos e na Universitária se destaca a presença de duas grandes Universidades, cada uma em um extremo da avenida e também do shopping center mais antigo da cidade. Mas isto não quer dizer que se tratam de vias especializadas.

Portanto, pode-se afirmar que os eixos comerciais de Anápolis representam novas centralidades em consolidação no espaço urbano, com uma diversidade de atividades comerciais expressivas e de redes de filiais, mas que podem passar ainda por um processo de expansão, devido à significativa presença de vazios urbanos. Estas vias são frutos da expansão planejada da cidade, presente nos Planos Diretores Municipais, projetadas para serem eixos viários e que se tornaram importantes eixos comerciais. Porém, a completa consolidação destes eixos ainda esbarra nos problemas ambientais, como o caso das enchentes, e também na especulação imobiliária, que reserva boa parte destas vias para um futuro com maiores perspectivas para o mercado de imóveis.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Compreender o processo de descentralização nas cidades médias é um grande desafio, já que durante algumas décadas os estudos voltados para a estrutura das cidades foram deixados de lado pela Geografia Urbana. Para realizar esta tarefa é necessário compreender, primeiramente, o processo de descentralização do setor terciário ocorrido nas áreas metropolitanas, espaços onde ele se iniciou, além de entender o que são essas áreas urbanas chamadas de cidades médias.

Pensar a descentralização das atividades terciárias em uma cidade propõe uma reflexão sobre o surgimento deste processo a partir da associação com o comércio. Durante a História, seja no período Pré-Capitalismo ou no Capitalismo, as atividades comerciais foram importantes para o surgimento de várias cidades ao redor do mundo. Posteriormente, com a consolidação da atividade comercial no espaço urbano, a localização destas atividades na cidade se torna importante para a garantia de seu sucesso, o que faz com que esteja sempre próxima de seus consumidores. Assim, várias formas espaciais surgiram, desde o *bazaar* árabe até o shopping center, evidenciando a relação intrínseca entre comércio e cidade.

Neste processo, o sistema varejista acompanha o crescimento da cidade, mas à medida que esta cresce e ocorrem modificações no espaço urbano, o comércio busca mudar sua localização, como forma de manter a atração sobre seus consumidores. Assim, com a expansão urbana e o assentamento populacional em locais cada vez mais distantes das áreas centrais, as atividades comerciais tendem a sair do centro da cidade para atender uma clientela cada vez mais distante como também a busca de espaço para sua realização. Este processo ocorreu inicialmente no Brasil, nas áreas metropolitanas, como São Paulo e Rio de Janeiro, cidades de grande atração de fluxos migratórios, mas também de fluxos de capital e de investimentos.

Durante o século XX foi que a descentralização ganhou destaque nas cidades brasileiras. São Paulo e Rio de Janeiro assistiram ao surgimento de seus primeiros subcentros antes mesmo da década de 1950, momento em que o sistema urbano brasileiro tinha essas cidades como metrópoles nacionais. Na década de 1960 surge outra forma de nova centralidade, os *shoppings centers*,

mas que tiveram seu período de expansão na década de 1980 (porém esta expansão foi 'concentrada', com a maioria dos *shoppings centers* na região Sudeste do Brasil). À medida que a descentralização já ocorria nas áreas metropolitanas, às cidades médias começavam a se desenvolver no país, sobretudo após a década de 1970.

Após este período é que Anápolis passa por um grande crescimento populacional e, conseqüentemente, uma expansão espacial. Porém, isto só vai se refletir como descentralização das atividades terciárias na década de 1990, com a consolidação dos bairros fora da área central, no que diz respeito à infraestrutura básica e ao sistema de transporte coletivo.

Duarte (1974) aponta que a razão para o surgimento de subcentros no Rio de Janeiro (os quais ela denomina de Centros Funcionais) foi o aumento das distâncias entre as áreas residenciais e o centro de atividades da cidade. Em Anápolis, a descentralização partiu para o mesmo caminho, com a localização de atividades terciárias em bairros fora da Área Central ou nas vias que dão acesso a estes bairros. Assim, podem ser encontradas em Anápolis alguns tipos de novas centralidades, como os subcentros, os eixos comerciais e os *shoppings centers* (estes últimos não foram analisados neste trabalho).

A descentralização na cidade de Anápolis tem uma relação importante com os transportes. O Poder Público Municipal acreditava, por meio dos Planos Diretores, que os subcentros da cidade surgiriam nos corredores de Transporte Coletivo Urbano. Isto não ocorreu, mas, em todos os subcentros analisados foi possível perceber que sua área mais dinâmica se encontra nas ruas por onde transitam os ônibus do transporte coletivo, que garante o fluxo de pessoas. Mais importante do que a presença dos corredores de transporte coletivo, foi importante, para a consolidação dos subcentros em Anápolis, a descentralização das atividades terciárias do centro para outros bairros. Este tipo de nova centralidade aparece nos bairros mais populosos de cada setor da cidade. Têm-se aí os fatores fundamentais para a ocorrência da descentralização em uma cidade média: a ocorrência de bairros populosos fora dos bairros centrais, o bom atendimento destes pelo transporte coletivo e a descentralização das atividades terciárias. Além disso, não foi somente no caso dos subcentros que os transportes foram importantes na descentralização de atividades. Para os eixos comerciais esta relação é fundamental, até mesmo na

própria definição do que é esta nova centralidade. Em Anápolis, os eixos surgiram em vias longas, que conectam importantes áreas da cidade e têm um intenso fluxo de veículos e pessoas.

Nas metrópoles, os subcentros apresentam uma diversidade de atividades terciárias muito grande, que se espalham por vários quarteirões dos bairros em que estão inseridos. No caso das cidades médias, esta nova centralidade caracteriza-se por possuir diferentes formas, desde subcentros alongados, como no caso da Vila Jaiara, até subcentros mais nucleares, como o Jundiá. O interessante nestas características é que as atividades terciárias não ocupam um quarteirão inteiro, mas somente os lados que estão voltadas para as ruas movimentadas (geralmente as atendidas pelo transporte coletivo). Além disso, nas metrópoles os subcentros apresentam uma rede financeira consolidada, formada por bancos, agências de financiamentos e investimentos. Em algumas cidades médias percebe-se que esta rede ainda encontra-se concentrada na área central, com a presença de agências bancárias apenas em subcentros mais consolidados e com uma população de maior poder aquisitivo. Mas, outros agentes acabam por cumprir o papel desta rede financeira, como as Casas Lotéricas, os Correios ou mesmo supermercados, lojas de vestuário, que por meio de convênios com bancos realizam algumas operações financeiras mais simples, como o pagamento de boletos.

Além disso, os subcentros de Anápolis são marcados pela constante presença de atividades Típicas da ZPC, como oficinas de reparos em veículos e casas de materiais para construção, principalmente. Estas atividades costumam ocupar grandes espaços e encontraram nos subcentros, ainda em consolidação, o local perfeito para sua instalação, aliando a existência de espaço para a reprodução da atividade e a presença em uma área que atrai fluxos de pessoas.

A constante presença de lotes vagos e estabelecimentos fechados ou para aluguel nos subcentros demonstram que estas novas centralidades ainda podem se expandir pelos bairros onde se encontram, aumentando quantidade de atividades terciárias, as redes de filiais, a área de atuação e até mesmo a área de influência.

Os eixos comerciais de Anápolis conectam importantes áreas da cidade, como no caso da Avenida Brasil que liga o Centro as regiões Norte e Sul, ao

DAIA e à BR 060 e 153 e a Pedro Ludovico que liga os setores da região Sudeste ao Setor Central. O surgimento destas vias ocorre na década de 1970, mas sua afirmação como eixo comercial só vai acontecer após os anos 1990. Estas vias foram marcadas por vários problemas ambientais ao longo de sua história, o que afastava os investidores. A descentralização em processo recente de atividades terciárias para estas novas centralidades faz com que ainda existam muitos lotes vagos ao longo de suas extensões, a espera de maior valorização. Estes eixos comerciais de Anápolis caracterizam-se por apresentarem especializações de atividades pelo menos em um setor da via. Na Avenida Brasil concentram-se lojas de materiais para construção e concessionárias de grandes fábricas de veículos. Já na Universitária, as atividades voltadas para o lazer, gastronomia e Ensino Universitário são as que mais se destacam no seu setor mais dinâmico.

A descentralização das atividades terciárias foi fundamental para a estruturação do espaço urbano de Anápolis e ela ainda pode contribuir muito para este processo. Por exemplo, não há nesta cidade uma descentralização do poder, como ocorre nas metrópoles, que criam subprefeituras nos bairros mais importantes de cada setor da cidade, para que o poder público e suas ações estejam mais próximos da população. Em Anápolis toda a estrutura administrativa está dividida por setores administrativos em diversos espaços, no Setor Central e Jundiá. Os outros subcentros, pela infraestrutura que possuem, poderiam receber alguns órgãos da administração pública, descentralizando também estas atividades, já que Anápolis tem, historicamente, uma taxa elevada de crescimento populacional e a tendência é que ela continue a se expandir. Para isto é necessário que tenha, primeiramente, uma definição pelo Poder Público Municipal do que é subcentro, já que até hoje a PMU não conseguiu achar um critério, eficiente, com metodologias coesas, para definir o que é um subcentro.

Além disso, ainda podem surgir no espaço urbano anapolino vários exemplos de novas centralidades, principalmente no setor Sul, já que o processo de descentralização não está terminado nesta cidade. Outras vias podem vir a se tornar eixos comerciais, como é o caso da Avenida Ayrton Senna da Silva, que liga o centro ao setor Sudoeste da cidade; a construção do Hospital Municipal neste setor pode atrair diversos tipos de atividades para o

seu entorno, criando um novo subcentro, já que grandes empreendimentos têm poder para isso; mais um *shopping* está sendo construído na cidade, no setor Sul, próximo a uma universidade, o que garante ao espaço urbano de Anápolis uma complexidade cada vez maior, com todos os setores da cidade sendo afetados pela descentralização.

Este trabalho não encerra os estudos sobre a formação de centralidades a partir do setor terciário nas cidades médias, pelo contrário, ele abre uma possibilidade de debates para que outros estudos venham a ser realizados sobre esta temática que, tradicionalmente, sempre teve suas pesquisas voltadas para os espaços metropolitanos. Assim, surgem alguns questionamentos que este estudo não respondeu, principalmente em relação às cidades médias, já que este trabalho analisou apenas uma cidade: qual é a área de influência de um subcentro na cidade média? Qual a influência dos transportes na constituição dos subcentros em cidades médias? Os eixos comerciais das cidades médias também apresentam especializações? Quais as formas espaciais dos subcentros nestas cidades?

Estes são questionamentos que podem servir para a realização de estudos posteriores, já que as propostas apresentadas neste estudo não estão acabadas, estando adaptadas à realidade de Anápolis. Devem ser submetidas a críticas, para que assim possa contribuir para o entendimento não apenas da descentralização nas cidades médias, mas da própria estruturação destas cidades.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABLAS, Luiz Augusto de Queiroz. **A teoria do lugar central**: bases teóricas e evidências empíricas. Estudo de caso de São Paulo. São Paulo: IPE/USP, 1982.215p.

AMORIM FILHO, Oswaldo Bueno; SERRA, Rodrigo Valente. Evolução e perspectivas do papel das cidades médias no planejamento urbano e regional. In: ANDRADE, T; SERRA, R.V. (orgs). **Cidades médias brasileiras**. Rio de Janeiro: IPEA, 2001. cap. 1, p. 1-34.

ANDRADE, Thompson; LODDER, Celsius. **Sistema urbano e cidades médias no Brasil**. Rio de Janeiro: IPEA/INPES, 1979. 147 p.

ARANTES, Mariana. **Configuração Urbana da Região Centro-Goiano**. In: Revista Plurais, Anápolis, 3, p. 27-44, jan./jun., 1997.

ARRAIS, T. P. A. Planejamento e desenvolvimento regional: a intervenção governamental e a problemática regional em Goiás. Mercator, v. 2, p. 25-36, 2004.

BEAUJEU-GARNIER, Jacqueline. **Geografia urbana**. Tradução de Raquel Soeiro de Brito. 2ª ed. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 1997. 525 p. Tradução de: *Geographie Urbaine*.

BELLET, Carmen; LLOP, Josep Maria. **Ciudades intermedias**. Perfiles y pautas. Lleida: Milenio, 2003. 295p.

BENEVOLO, Leonardo. **História da cidade**. 3ª Ed. São Paulo: Perspectiva, 2003. 728p.

BERRY, Brian. J. L. General Features of Urban Commercial Structure. In: BOURNE, Larry S. (ed.): **Internal Structure of the City - readings on Space and Environment**. Toronto: Oxford University Press, 1968. p. 361-367.

BOLAY, Jean-Claude *et al.* **Intermediación urbana**: ciudades de América Latina en su entorno. Quito: PGU/UN-HABITAT, 2003. 115 p.

CARLOS, A. F. A. . Pensar A Metrópole. AGB INFORMA, SÃO PAULO, v. 66, 1997.

CASTELLO BRANCO, Maria Luisa Gomes. Algumas considerações sobre a identificação de cidades médias. In: SPOSITO, M.E.B. (Org.). **Cidades médias**: espaços em transição. São Paulo: Expressão Popular, 2007. P.89-111.

CORRÊA; E. A. L. **DESCENTRALIZAÇÃO E SEGREGAÇÃO SÓCIO-ESPACIAL EM ANÁPOLIS/GO**. Uberlândia/MG. In: **Sociedade & Natureza**, ano 17, n.31,jan./jul. 2006.p.81-195.

CORRÊA, Roberto Lobato. Construindo o conceito de cidade média. In: SPOSITO, M.E.B (Org.). **Cidades Médias**: espaços em transição. São Paulo: Expressão Popular, 2007. p. 23-33.

_____. **Trajetórias Geográficas**. 3ª Ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2005. 302p.

_____. **Comércio e espaço**: uma retrospectiva e algumas questões. Textos LAGET - Série Pesquisa e Ensino, Rio de Janeiro, UFRJ, nº 2, 2000.

_____. Brasil: Questões Atuais da Reorganização do Território. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1989. v. 1. 468 p.

DUARTE, Aloísio. A área central da cidade do Rio de Janeiro. In: IBGE. **A área central da cidade do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: IBGE/Conselho Nacional de Geografia, 1967. 168 p.

DUARTE, Haidine da Silva Barros. A cidade do Rio de Janeiro: descentralização das atividades terciárias. Os centros funcionais. In: **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro, 36 (1), p.53-98, jan./mar, 1974.

GARCIA, Virgílio Tomas. **Descentralização e Desdobramento da Área Central de Negócios na Cidade Capitalis: o caso de Anápolis**. In: Revista Plurais, Anápolis, 14, p. 19-38, jan./jun., 2010.

GASPAR, Jorge. Cidades médias e cidades intermediárias: novas funções territoriais e novas formas urbanas em Portugal. In: BELLET, C; LLOP, J. (Ed.) **Ciudades intermedias: urbanización y sostenibilidad**. Lleida: Ed. Milenio, 2000.

GEORGE, Pierre. **Geografia do Consumo**. Tradução de Djalma Forjaz Neto. 2ª Ed. São Paulo: Difusão Européia do Livro, 1971. 119p. Tradução de: *Géographie de la Consommation*.

GODOY, Luiz Caiado. **Como Surgiu a Vila Jaiara**. In: Jornal Contexto, Anápolis. 2009.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Censos demográficos: 1970, 1980, 1991, 2000 E 2010**. Rio de Janeiro: IBGE, 2010. Disponível em: < <http://www.sidra.ibge.gov.br>>. Acessado em: 27 jun. 2011.

KOHN, C.; MAYER, R. (eds.): Readings in Urban Geography. In: **Appraisal Journal**. Chicago: The Chicago University Press, abr. 1958, p. 214 – 222.

LEFEBRVE, Henri. **A revolução urbana**. Tradução de Sérgio Martins. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 1999. 178p. Tradução de: *La revolución urbaine*.

LUZ, J. S. A inserção de Anápolis (GO) no Contexto Regional. Revista Anápolis Digital, v. 1, p. 32-49, 2010.

MARQUES DA COSTA, Eduarda. Cidades médias: contributos para a sua definição. **Revista Finisterra**, Lisboa, vol. XXXVII, n. 74, p. 101-128, 2002.

MURPHY, R.E; VANCE, J.E.JR. Delimiting CBD. In: **Economic Geography**, n.30, 1954, p.189-122.

OLIVEIRA, F. C. Cidades Médias:em busca de uma preposição, In: Revista Plurais, Anápolis, 9, p. 39-54, jan./jun., 2010.

PAULA, Flávia Maria de Assis **Descentralização e Segregação Sócio-Espacial em Goiânia**: uma análise da Centralidade dos Setores Bueno, Oeste e Marista. 2003. 202. f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Instituto de Estudos Sócio-Ambientais, Universidade Federal de Goiás, Goiânia, 2003.

PREFEITURA MUNICIPAL DE ANÁPOLIS – PMA. **Estudos populacionais de 2010**. Disponível em: <www.anapolis.go.gov.br/>. Acesso em 18 out. 2011.

_____. Lei complementar nº 432, de 19 de outubro de 2006. Aprova o Plano Diretor do Município de Anápolis, estabelece os princípios básicos e as diretrizes para sua implantação, revoga a lei complementar nº 078 de 27 de abril de 1994 e dá outras providências. **Diário Oficial do Município**, Anápolis, GO, ano 18, nº 2541, p.1-28.

_____. **Estudo para identificação dos subcentros de Anápolis**. 2002 [s.n.t].

_____. **Lei complementar nº 245**, de 30 de novembro de 2000. Dispõe sobre o parcelamento e zoneamento do uso e ocupação do solo do município de Anápolis. Disponível em: <www.anapolis.go.gov.br/>. Acesso em: 15 jul. 2011.

_____. **Lei complementar nº 78**, de 27 de abril de 1994. Dispõe sobre o plano diretor do município de Anápolis. [s.n.t].

PINTAUDI, Silvana Maria. A cidade e as formas do comércio. In: CARLOS, Ana Fani Alessandri (org). **Novos caminhos da Geografia**. São Paulo: Contexto, 1999.p.143- 159.

POLONIAL, Juscelino . BREVE ENSAIO SOBRE A HISTORIOGRAFIA ANAPOLINA. CADERNO DE PESQUISAS - MUSEU HISTÓRICO, v. ANO 2, p. 09-16, 2008.

PROUDFOOT, Malcolm J. City retail structure. In: KOHN, C; MAYER, R. (eds). **Readings in Urban Geography**. Chicago: The Chicago University Press, 1958, p. 395-398. Re-impressão de Economic Geography, XIII. Worcester: Clark University, 1937.

REIS, Luis Carlos Tosta dos. **Descentralização e desdobramento do núcleo central de negócios na cidade capitalista**: estudo comparativo entre Campo Grande e Praia do Canto, na Grande Vitória – ES. 2007. 287f. Tese (Doutorado em Geografia) - Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2007.

RIBEIRO, William da Silva. **Para além das cidades**. Centralidade e estruturação urbana: Londrina e Maringá. 2006. 280f. Tese (Doutorado em Geografia), Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente, 2006.

RIBEIRO FILHO, Vitor. **A configuração da Área Central de Manaus e sua dinâmica recente**. 2004. Tese (Doutorado em Geografia), Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2004.

SALGUEIRO, Teresa Barata. **Do comércio à distribuição**: roteiro de uma mudança. Oeiras: Celta Editora, 1996. 268p.

SANTOS, Milton. **A urbanização brasileira**. 3ª ed. São Paulo: HUCITEC, 1994.

SANTOS, Milton. **Espaço e método**. São Paulo: Nobel, 1985. 88p.

SOARES, Beatriz Ribeiro. Cidades médias: uma revisão bibliográfica. In: ALVES, Adilson Francelino; FLÁVIO, Luiz Carlos; SANTOS, Roseli Alves dos (Org.). **Espaço e território**: interpretações e perspectivas do desenvolvimento. Francisco Beltrão: UNIOESTE, 2005. p. 273-285.

SOJA, E. Geografias Pós-modernas. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 1993.

SPOSITO, M.E.B. et al. O estudo das cidades médias brasileiras: uma proposta metodológica. In: _____. **Cidades médias**: espaços em transição. São Paulo: Expressão Popular, 2007a. p. 35-67.

SPOSITO, M.E.B. (Org.). **Cidades médias**: espaços em transição. São Paulo: Expressão Popular, 2007b. 630 p.

_____. Cidades médias: reestruturação das cidades e reestruturação urbana. In: _____. **Cidades médias**: espaços em transição. São Paulo: Expressão Popular, 2007c. p. 233-253.

_____. As cidades médias e os contextos econômicos contemporâneos. In: SPOSITO, M.E.B. (org). **Urbanização e cidades**: perspectivas geográficas. Presidente Prudente: GASPERR/FCT/UNESP, 2001. p. 609-643.

_____. A gestão do território e as diferentes escalas da centralidade urbana. **Revista Território**, Rio de Janeiro, ano III, n.4, p. 26-37. 1998.

_____. **Capitalismo e Urbanização**. 5ª Ed. São Paulo: Contexto, 1994.80p.

_____. O centro e as formas de expressão da centralidade urbana. **Revista de Geografia**, São Paulo, v. 10, p.1-18. 1991.

STEINBERGER, Marília; BRUNA, Gilda Collet. Cidades médias: elos do urbanoregional e do público-privado. In: ANDRADE, T; SERRA, R.V. (org). **Cidades médias brasileiras**. Rio de Janeiro: IPEA, 2001. cap. 2, p. 35-77.

STROHAECKER, Tânia Marques. A zona periférica do Centro: uma revisão bibliográfica. In: **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro, 50 (4), p.171-183. 1988.

TOURINHO, Andréa de Oliveira. Centro e centralidade: uma questão recente. In: CARLOS, Ana Fani Alessandri; OLIVEIRA, Ariovaldo Umbelino (orgs). **Geografias das metrópoles**. São Paulo: Contexto, 2006. p.277-299.

VARGAS, Heliana Comin. **Espaço terciário: o lugar, a arquitetura e a imagem do comércio**. São Paulo: Ed. SENAC, 2001. 335p.

VILLAÇA, Flávio. **Espaço intra-urbano no Brasil**. São Paulo: Studio Nobel, 2001. 373p.

WHITACKER, Artur Magon. **Reestruturação urbana e centralidade em São José do Rio Preto – SP**. 2003. 237f. Tese (Doutorado em Geografia) – Faculdade de Ciência e Tecnologia, UNESP/ Presidente Prudente, 2003.

APÊNDICE 1: LISTA DAS CATEGORIAS DE ATIVIDADES TERCIÁRIAS ENCONTRADAS NA VILA JAIARA, JUNDIAÍ E NOS EIXOS COMERCIAIS EM ANÁPOLIS

1) Comércio de Alimentos:

Centrais: Pizzaria, Restaurante, Supermercado em Rede

Não-Centrais: Açougue, Bar, Frutaria, Lanchonete, Mercearia, Padaria, Pastelaria, Quitanda, Sacolão, Sorveteria, Supermercado

ZPC: Não encontrado

2) Serviços da Saúde e Estética:

Centrais: Clínica Médica, Dentista, Fisioterapia, Ótica, Perfumaria e Cosméticos, Farmácia em Rede

Não-Centrais: Academia, Cabeleireiro, Depilação, Farmácia.

ZPC: Não encontrado

3) Profissionais Liberais

Centrais: Advocacia, Assessoria Contábil

Não-Centrais: Não encontrado

ZPC: Não encontrado

4) Assistência Técnica:

Centrais: Não encontrado

Não-Centrais: Não encontrado

ZPC: Assistência Técnica Informática, Assistência Técnica Celulares, Assistência Técnica Portões, Conserto de Eletroeletrônicos, Conserto de Relógios, Conserto de Sapatos, Informática, Refrigeração

5) Serviços Automotivos:

Centrais: Motos (Vendas)

Não-Centrais: Posto de Combustível

ZPC: Auto Elétrica, Auto Peças, Borracharia, Estofamento de Autos, Funilaria e Pintura, Lava Jato, Moto Peças, Moto Táxi, Oficina Mecânica, Pneus, Som Automotivo, Troca de óleo, Estacionamento

6) Cursos:

Centrais: Auto Escola, Cursos Profissionalizantes, Escola de Línguas

Não-Centrais: Escola de Futebol

ZPC: Não encontrado

7) Serviços Financeiros e Correios

Centrais: Banco, Financeira, Lotérica, Correios

Não-Centrais: Não encontrado

ZPC: Não encontrado

8) Instituições:

Centrais: Casa da Família (PMU), COHAB, CTBC, Polícia Militar, Sindicato

Não-Centrais: Não encontrado

ZPC: Não encontrado

9) Móveis e Eletrodomésticos:

Centrais: Eletrodomésticos, Móveis

Não-Centrais: Móveis Usados

ZPC: Colchões

10) Lazer:

Centrais: Não encontrado

Não-Centrais: Lan House, Vídeo Locadora

ZPC: Casa de Shows, Ginásio Poliesportivo

11) Serviços e Produtos Agropecuários:

Centrais: Não encontrado

Não-Centrais: Não encontrado

ZPC: Clínica Veterinária, Pet Shop, Produtos Agropecuários

12) Imobiliárias:

Centrais: Consultoria de Imóveis, Imobiliária

Não-Centrais: Não encontrado

ZPC: Não encontrado

13) Vestuário:

Centrais: Enxovais, Noivas, Noivos, Roupas, Calçados e Confeções

Não-Centrais: Não encontrado

ZPC: Não encontrado

14) Materiais para Construção:

Centrais: Lojas em Rede

Não-Centrais: Não encontrado

ZPC: Ferragista, Ferramentas, Máquinas e Ferramentas, Marcenaria, Materiais para Construção, Serralheria, Marmoraria

15) Comércio Atacadista:

Centrais: Não encontrado

Não-Centrais: Não encontrado

ZPC: Atacadista, Depósito de Gás, Comércio de Doces, Distribuidor de Bebidas

16) Armarinhos e Papelaria:

Centrais: Papelaria, Artigos Religiosos, Artesanato, Ateliê

Não-Centrais: Presentes, Revistaria, Banca de Jornal.

ZPC: Armarinhos,

17) Outras Atividades

OUTRAS ATIVIDADES CENTRAIS: Floricultura, Fotografias, Instrumentos Musicais, Relojoaria, Representante Embratel, Comunicação Visual, Tatuagens

OUTRAS ATIVIDADES NÃO-CENTRAIS: Bicletaria, Celulares, Chaveiro, Igreja, Tabacaria, Tapeçaria, Bijuterias.

OUTRAS ATIVIDADES DA ZPC: Antenas, Artigos para Festas, Buffet, Salão de Festas, Decoração, Embalagens, Despachante, Ferro Velho.

APÊNDICE 2: VARIÁVEIS DA PESQUISA DA RECIME

Eixo I: Ramos de atividades econômicas representativas da atuação dos novos agentes econômicos

- _ Variável 1: Grandes equipamentos industriais e/ou de tecnologia avançada
- _ Variável 2: supermercados e hipermercados
- _ Variável 3: serviços de saúde especializados
- _ Variável 4: ensino superior, com destaque para a pós-graduação
- _ Variável 5: empresas (comércio e serviços) associadas à agricultura científica e ao agronegócios
- _ Variável 6: rede bancária e financeira
- _ Variável 7: empresas de consultoria
- _ Variável 8: redes e filiais de venda de eletrodomésticos, eletrônicos, magazines, lojas de departamentos
- _ Variável 9: empresas do setor imobiliário

Eixo II: Dinâmica populacional e mercado de trabalho

- _ Variável 10: evolução população total, urbana e rural
- _ Variável 11: migração (campo-cidade; de mão-de-obra especializada da cidade maior para a cidade menor)
- _ Variável 12: distribuição do emprego formal, segundo os diferentes setores da economia
- _ Variável 13: evolução da PEA
- _ Variável 14: evolução do Índice de Desenvolvimento Humano (IDH)

Eixo III: Equipamentos e infra-estruturas

- _ Variável 15: shopping centers
- _ Variável 16: aeroportos
- _ Variável 17: terminais intermodais e plataformas logísticas
- _ Variável 18: rodovias de acesso e respectivos usos do solo
- _ Variável 19: hotéis de redes nacionais e internacionais

- _ Variável 20: distritos industriais e condomínios empresariais
- _ Variável 21: espaços fixos e transitórios para a realização de grandes eventos (para festas, feiras, parques, festivais, convenções etc)

Eixo IV: Condições da moradia

- _ Variável 22: favelas e áreas de risco
- _ Variável 23: loteamentos irregulares e clandestinos
- _ Variável 24: programas habitacionais de interesse social públicos e não governamentais
- _ Variável 25: loteamentos e condomínios fechados
- _ Variável 26: intervenções do mercado imobiliário de locação
- _ Variável 27: uso residencial e diversificado nas áreas centrais associado à verticalização
- _ Variável 28: déficit habitacional: co-habitação, improvisação e uso de materiais rústicos
- _ Variável 29: condições inadequadas de moradia: densidade excessiva, irregularidade fundiária, carência de infra-estrutura e de instalações sanitárias no domicílio
- _ Variável 30: interfaces entre a questão habitacional e os conflitos de uso do solo, problemas de mobilidade, precariedade das redes de infra-estrutura, acessibilidade deficiente aos equipamentos sociais e serviços urbanos
- _ Variável 31: políticas públicas habitacionais nas diferentes esferas de governo
- _ Variável 32: processos de planejamento urbano e habitacional
- _ Variável 33: instrumentos de gestão do solo

APÊNDICE 3: TODAS AS ATIVIDADES ENCONTRADAS NOS SUBCENTROS JUNDIAÍ, JAIARA E EIXOS COMERCIAIS DE ANÁPOLIS

Academia, Açougue, Advocacia, Antenas, Armarinhos, Artesanato, Artigos para Festas, Artigos Religiosos, Assessoria Contábil, Assistência Técnica Informática, Assistência Técnica Celulares, Assistência Técnica Portões, Atacadista, Ateliê, Auto Elétrica, Auto Escola, Auto Peças, Banca de Jornal, Banco, Bar, Bicletaria, Borracharia, Buffet, Cabeleireiro, Casa da Família (PMU), Casa de Shows, Celulares, Chaveiro, Clínica Médica, Clínica Veterinária, COHAB, Colchões, Comércio de Doces, Comunicação Visual, Conserto de Eletroeletrônicos, Conserto de Relógios, Conserto de Sapatos, Consultoria de Imóveis, Correios, Cursos Profissionalizantes, Decoração, Dentista, Depilação, Depósito de Gás, Despachante, Distribuidor de Bebidas, Eletrodomésticos, Em construção, Embalagens, Enxovais, Escola, Escola de Futebol, Estabelecimento Fechado, Estabelecimento para Aluguel, Estacionamento, Estofamento de Autos, Farmácia, Ferragista, Ferramentas, Ferro Velho, Financeira, Fisioterapia, Floricultura, Fotografias, Frutaria, Funilaria e Pintura, Ginásio Poliesportivo, Igreja, Imobiliária, Informática, Instrumentos Musicais, Lan House, Lanchonete, Lava Jato, Loteria, Lotérica, Máquinas e Ferramentas, Marcenaria, Materiais para Construção, Mercearia, Moto Peças, Moto Táxi, Motos (Vendas), Móveis, Móveis Usados, Noivas, Noivos, Oficina Mecânica, Ótica, Padaria, Papelaria, Pastelaria, Perfumaria e Cosméticos, Pet Shop, Pizzaria, Pneus, Polícia Militar, Posto de Combustível, Presentes, Produtos Agropecuários, Quitanda, Refrigeração, Relojoaria, Representante Embratel, Restaurante, Revistaria, Roupas, Calçados e Confecções, Sacolão, Salão de Festas, Serralheria, Sindicato, Som Automotivo, Sorveteria, Supermercado, Tabacaria, Tapeçaria, Tatuagens, Troca de óleo, Vídeo Locadora.