

O MUNICÍPIO DE PIRES DO RIO E SUA ÁREA DE INFLUÊNCIA

SILVEIRA, Michel Rezende da¹; BARREIRA, Celene Cunha Monteiro Antunes²;
DEUS, João Batista de³.

Instituto de Estudos Sócio Ambientais
rezendemichel@yahoo.com.br

Palavras chave: Pires do Rio/GO; Região; Raio de ação da cidade.

Introdução

A pesquisa tem o propósito de elaborar um estudo sobre município de Pires do Rio. O objetivo é mostrar a sua área de influência e qual o relacionamento deste com os municípios que estão ao seu redor. Pires do Rio encontra-se na parte sudeste do Estado de Goiás. Sua distância até a Capital Goiânia é de 140 quilômetros, tendo acesso através da Go 020. Já a distância até a Capital Federal Brasília é de 238 quilômetros, tendo acesso através da Br-040, Go 010 e Go 030. A estrada de ferro e uma série de rodovias que cortam o município de Pires do Rio produziram-lhe um fator de destaque em relação aos outros municípios, que é a sua localização. E é justamente este fator que tem atraído diversos investimentos para o município. Sobre o sítio urbano do município podemos dizer que, atualmente, é possível perceber que ele possui, com exceção a um pequeno núcleo central, muitas ruas largas onde algumas delas são de duas pistas (cabendo até dois carros em cada pista), cortando a cidade de alto a baixo. Entretanto, à medida que afastamos desta parte central e nos deslocamos para a parte mais periférica, a realidade muda. As ruas se tornam de mão dupla em uma pista (a maioria delas asfaltadas). Uma questão interessante a ser levantada relaciona-se aos meios de transporte. Monbeig (1957, p. 52) descreve que “Nos vales de superfície plana de Blumenau, a população meio operária, meio rural, utiliza a bicicleta para resolver o problema da distância, muito longa para a marcha e muito curta para que os transportes coletivos possam desenvolver.”. E é justamente isto o que acontece em Pires do Rio, com a diferença que, devido ao desenvolvimento dos meios de transporte, encontram-se muitas motos e motonetas. Estas superam, e muito, a quantidade de carros que circulam no dia-a-dia, pelo motivo deste transporte ser mais oneroso em pequenas distâncias. Entretanto, estes fatores não impediram que a bicicleta continuasse sendo o principal meio de locomoção. Quanto a evolução e história econômica do município, estas estiveram ligadas à linha férrea. Segundo Maria da Silva (2002), o café sustentou a economia do município no período de 1975 a 1985. A base da produção cafeeira em Pires do Rio era formada por pequenos produtores. A produção cafeeira era escoada pela ferrovia. Entretanto, na década de 1980, o transporte de cargas foi desativado, prejudicando a produção de café, que entrará em declínio e decadência. Não só o município, mas a região em que está localizado Pires do Rio passa por um processo de estagnação. A partir de meados da década de 1980, haverá a introdução da cultura de soja na região. O plantio no município ficará restrito a pequenos hectares por conta do relevo que faz com que haja dificuldade de mecanização. Mas Pires do Rio se tornará importante centro de prestação de serviços e venda de produtos agropecuários da região. Esta situação fez com que o município consolidasse a infra-estrutura pública e privada, atendendo

¹ Bacharel e Licenciado em Geografia pela Universidade Federal de Goiás, atualmente cursando o mestrado na mesma instituição com bolsa CAPES/UFG.

² Orientadora

³ Co-orientador

as demandas da região. E foi a partir deste fator que houve a instalação de agroindústrias de grande porte. A Olvego (trabalha com esmagamento de soja), no início da década de 1990 e a Nutriz/Friato (trabalha com abate de frango) em meados desta mesma década. Atualmente,

O forte da economia é a avicultura. De acordo com dados da prefeitura há na região mais de 6 milhões de aves, 1,3 milhão no próprio município. A atividade é incrementada por um grande frigorífico, que abate 120 mil aves por dia, gerando mais de 1000 empregos diretos. O frigorífico de Pires do Rio atende a todo o mercado brasileiro, principalmente as regiões Norte e Nordeste do Brasil. Parte da produção é exportada, inclusive para China. (PAULA, 2003).

Um outro dado interessante é que, “Em torno do frigorífico movimentam-se mais de 100 pequenas e médias empresas que atuam em diversas áreas como transporte e alimentação.”. (PAULA, 2003). Na área de ensino a UEG se tornou um pólo atrativo. Muitos estudantes, inclusive de cidades mais distantes (como Cristianópolis, por exemplo) afluem para Pires do Rio em busca de estudo. Entretanto, para mostrar o grau de relacionamento do município de Pires do Rio com o seu entorno, podemos citar o CEFET - GO (Centro Federal de Educação Tecnológica de Goiás), que está instalado no município de Urutaí. Nesta instituição de ensino os cursos são, principalmente, de tecnólogos dentro da área agrícola e de informática. Muitos alunos de Pires do Rio deslocam-se até lá para fazerem estes cursos. Quanto ao transporte urbano foi constatado que existe uma gama de linhas de ônibus, tanto para as capitais (estadual e federal), quanto para os municípios mais importantes do sudeste goiano. As linhas principais são: Pires do Rio para Goiânia, Brasília, Catalão, Anápolis, Caldas Novas, Ipameri e Três Ranchos. Também são realizados transportes, entretanto estes possuem uma maior frequência no dia, para os municípios que estão em volta de Pires do Rio. A infra-estrutura comercial (lojas de atacado e varejo) e bancária está concentrada, principalmente, na parte central. Neste núcleo é possível encontrar, também, muitas instituições públicas e instituições de ensino. Também é possível perceber a existência de poucas residências. No município existem quatro instituições bancárias (Bradesco, Banco do Brasil, Banco Itaú e Caixa Econômica Federal) e 1476 empresas (relação de contribuintes comerciais e prestacionais – dado fornecido pela prefeitura). Quanto à área de saúde do município, existem 2 hospitais, 1 centro de saúde e os postos do Programa de Saúde Familiar. Segundo o secretário de saúde (Sr. Eurico), o município de Pires do Rio atende aos municípios de Urutaí, Palmelo, Santa Cruz e Orizona.

Metodologia

Nesta pesquisa utilizaremos a categoria geográfica região. Ela foi o primeiro objeto dos estudos geográficos, quando houve a fundamentação da Geografia enquanto ciência. Para Corrêa (2000, p.8), “[...] a geografia tem suas raízes na busca e no entendimento da diferenciação de lugares, regiões, países e continentes, resultante das relações entre os homens e entre estes e a natureza.”. O objetivo dos estudos sobre região

[...] é produzir uma reflexão a partir de um recorte do contexto empírico atual, partindo do pressuposto de que sua apropriação enquanto objeto do conhecimento geográfico possibilitará apreender as diferentes faces assumidas pela região enquanto conceito geográfico. (BARREIRA, 2002, p. 77).

A construção de uma região pressupõe um (re) ordenamento do território. Este, por sua vez

[...] assume novos papéis, a partir do que se pode chamar de recomposição territorial, uma vez que a economia de uma determinada área local é o resultado complexo da combinação de sucessivos papéis, no contexto da divisão social do trabalho, resultante das novas combinações e de distribuição espacial desigual, daí surgindo novas formações regionais. (BARREIRA, 2002, p. 81).

Nesse contexto, outro fator relevante é que:

O sistema atual de acumulação tem desencadeado, na organização geográfica, a valorização das diferenças locais [...]. Disso resultam diferenças espaciais, cuja principal característica talvez seja, hoje, a de não serem autônomas. (BARREIRA, 2002, p. 81).

Pelo motivo das regiões não serem autônomas tem-se a necessidade de ligações entre estas. Por isso, atualmente, um conceito que se incorpora à geografia é o de redes geográficas. Pois, no atual estágio de desenvolvimento do modo de produção capitalista, verifica-se uma intensa ligação e dependência entre as cidades tanto em nível nacional quanto internacional. Estas ligações fazem com que haja o aparecimento de redes que conectam um ponto ao outro. Segundo Corrêa (1997, p.107), a rede geográfica é

[...] um conjunto de localizações geográficas interconectadas entre si por um certo número de ligações. Este conjunto pode ser constituído tanto por uma sede de cooperativa de produtores rurais e as fazendas a ela associadas, como pelas ligações materiais e imateriais que conectam a sede de uma grande empresa, seu centro de pesquisa e desenvolvimento, suas fábricas, depósitos e filiais de venda.

Este seria o conceito básico de redes geográficas. Assim, no atual sistema capitalista de produção, as redes manifestam-se de diferentes formas, (re) organizando o território conforme sua especificidade. Isto propiciará o aparecimento de locais ou cidades que se tornam centros de comando. Para aferirmos a área de influência de Pires do Rio utilizaremos as teorias da chamada ciência regional. Para Benko, “Trata-se de uma disciplina de cruzamento, situada na encruzilhada da ciência econômica, da geografia, da sociologia, da ciência política e da antropologia.”. (1999, p.7). Sendo assim, “[...] a ciência regional (ou a economia espacial) foi fundada para responder aos problemas levantados pela região ou pela repartição territorial das actividades.”. (BENKO, 1999, p. 13). Continuando, Benko faz um histórico sobre as principais teorias da economia espacial. Usaremos este texto para discorrer sobre a história da ciência regional. Assim, segundo este autor, o pioneiro a formular uma teoria de localização é Von Thünen (Alemão) em 1826. Thünen, tomando como hipótese inicial condições geográficas idênticas em todos os pontos, dizia que as zonas de cultura são delimitadas por círculos concêntricos e sucessivos à volta da cidade, com a seguinte seqüência de cultura: cultura livre (produção hortícola e leiteira), silvicultura, afolhamento alternado, afoitamento pastoril, afoitamento trienal e criação intensiva de gado. Este era o modelo proposto por Thünen, que foi o primeiro a integrar a noção de distância na economia, mostrando o papel do mercado nos custos do transporte. Além disto, conseguiu fazer uma construção teórica associada à observação empírica. Em 1882 temos Wilhem Launhardt, o primeiro autor a tratar de forma sintética a localização

industrial. Nos seus estudos sobre os efeitos da melhoria dos meios de comunicação consegue chegar à noção de economia de aglomeração e áreas de consumo. No final do século XIX e início do XX Alfred Weber, irmão de Max Weber, através de um esquema triangular, onde cada ângulo representa um elemento da produção (energia, matéria-prima e mercado de consumo), procura a localização óptima das empresas. Estas levarão em conta os custos dos transportes e a disponibilidade de mão-de-obra para se instalar em um local. Outra contribuição importante foi de um contemporâneo de Weber, Alfred Marshall, em 1890. Este autor introduziu em sua obra as noções de economia externa, distrito industrial (e atmosfera industrial) e a importância da localização para o acesso aos fatores da produção. No ano de 1929, Harold Hotelling concebeu um modelo simples de concorrência onde afirmava que a aglomeração não tem efeitos perversos; mostrando os efeitos positivos da aglomeração. Tord Palander, em 1935, salienta a complexidade dos fatores de localização em uma economia fundada na divisão do trabalho e na dimensão do mercado. Para ele, a localização é também influenciada pelos locais de consumo. A partir da década de 1930 os economistas voltam-se para a cidade. Assim, em 1931, William J. Reilly, inspirando-se em nas leis de física de Newton, monta o seu modelo. Ele está assentado no princípio da distância, segundo o qual a interação entre dois centros urbanos, em termos de contatos sociais e econômicos, é inversamente proporcional à distância que os separa. Através disto podemos determinar os limites da influência entre localidades (em termos de disposição das áreas de mercado). Com este modelo é possível descrever a rede urbana. Zipf, em 1949, monta a lei nível-dimensão (ou nível-escala), que é uma aplicação da lei de Pareto aos campos demo-econômicos. Através desta lei é possível calcular a hierarquia urbana. Walter Christaller, em 1933, afirma que as produções urbanas tenderão a organizar-se em redes de “locais centrais” cujos discos cobrirão o espaço, o que se consegue melhor se a rede for de malhas hexagonais. Desta maneira, supondo que uma cidade se encontra no nó da maior parte das redes, e fazendo girar essas redes à volta do “centro de nós”, veremos que aparecem regularmente concentrações de nós, esboços de cidade de segundo plano. Portanto, a cidade é um lugar central, cujo papel é fornecer bens e serviços ao espaço que a rodeia. Por isso, o sistema funda-se numa tripla hierarquia: das populações urbanas, comercial das cidades e bens e serviços. Com estas formulações, Christaller tornou-se o fundador da teoria da localização das atividades terciárias. Em 1940, August Lösch liga em uma mesma análise a teoria da localização e a do equilíbrio econômico espacial. O seu esquema baseia-se em três fatores: distância, produção em grande escala e concorrência. Os produtores (industriais) de um dado ramo delimitam os seus raios de ação comercial em função de considerações de racionalidade econômica. Deste modo, o espaço regional divide-se em áreas de mercado por tipos de produto. Para ele o hexágono representa a figura geométrica que menos se afasta do círculo, permitindo atingir a maior procura por unidade de superfície. A sua preocupação era de relacionar localização, região e comércio inter-regional e internacional. Sendo estes, para Benko, os principais autores e teorias da história da ciência regional. Embora o sistema econômico em que estas teorias foram construídas seja diferente do atual, elas foram adaptadas ou reformuladas por muitos autores no Brasil, principalmente a partir da década de 1950 com o movimento da Nova Geografia. A teoria mais utilizada e mais comentada no Brasil foi a de Christaller. Com a perspectiva de atualizar e adequar esta teoria à nossa realidade, Corrêa (1997) afirma que o capitalismo produziu uma divisão social e territorial do trabalho até então nunca vista. Nas modalidades de produção e

