

Demandas turísticas, crescimento da malha urbana e dos problemas sócio-ambientais em Pirenópolis, Estado de Goiás, decorrentes da proximidade com Brasília-DF

Boanerges Candido Da Silvaⁱ

Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Paraná (Brasil)

Maclovia Correa da Silvaⁱⁱ

Programa de Pós-Graduação em Tecnologia – PPGTE/UTFPR (Brasil)

Resumo: Este artigo trata das mudanças ocorridas em Pirenópolis-GO, após a inauguração de Brasília em 1960, que criou no interior do país necessidades socioeconômicas atendidas pela implantação de infra-estrutura viária, proporcionando acessibilidade e a mobilidade. As facilidades de locomoção deram origem migração para a região do cerrado, acelerando a urbanização e aumentando o fluxo de pessoas em busca de Turismo. A malha urbana de Pirenópolis se estendeu em direção à periferia, que passou a abrigar os moradores expulsos do Centro Histórico devido aos novos usos e a valorização dos imóveis. A natureza sofreu impactos ambientais. Para a redação deste artigo desenvolvemos leituras, fizemos observações in loco e aplicamos questionário durante o mês de julho de 2007. .

Palavras-chave: Pirenópolis; Migração; Urbanização; Turismo; Malha Urbana; Centro Histórico; Impactos ambientais.

Title: Tourist demand, urban and socioenvironmental problems growth in Pirenópolis, in the State of Goiás, due to the proximity to Brasília-DF

Abstract: This article discusses the changes in Pirenópolis-GO, after Brasília's inauguration in 1960, which created the socioeconomic needs in the country and they were met by the deployment of road infrastructure, providing accessibility and mobility. The advantages of locomotion led migration to the region of savannah, accelerating urbanization and increasing people flow in search of Tourism. The urban area of Pirenópolis spread toward the periphery that has housed the residents expelled from the Historic Center due the new uses and value of buildings and nature suffered environmental impacts. This article was developed after readings, remarks made on the spot and questionnaires applied during July, 2007.

Keywords: Pirenópolis; Migration, Urbanization, Tourism, Urban Area; Historical Center; environmental impacts.

i Mestre em Tecnologia pela Universidade Tecnológica Federal do Paraná – UTFPR/Brasil, graduado em Geografia pelo Centro Universitário de Brasília – UniCEUB/Brasil, professor do Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Paraná – IFETPR/Brasil e Coordenador do Observatório do Mundo do Trabalho do IFPR. E-mail: boanerges.silva@ifpr.edu.br

ii Maclovia Correa da Silva – UTFPR/Brasil – Professora do Programa de Pós-Graduação em Tecnologia – PPGTE/UTFPR. Doutora em planejamento urbano e regional pela Universidade de São Paulo - Mestre em História do Brasil, área de concentração: História Econômica pela UFPR - Graduada em Letras: Português – Francês e Ciências Econômicas. E-mail: macloviasilva@utfpr.edu.br

Introdução

Esse artigo discorre sobre as transformações, expansão da malha urbana e os problemas sócio-ambientais ocorridos em Pirenópolis, pequena cidade goiana situada a 150 quilômetros de Brasília-DF, Capital da República. No decorrer da administração do Presidente Juscelino Kubitschek de Oliveira, a nova sede do poder nacional foi construída e inaugurada. O Brasil, durante 197 anos (1763-1960) manteve a sede do Governo Federal na cidade do Rio de Janeiro-RJ (Silva, 2008).

O “olhar” para o interior do País é recente e ganha maiores contornos, no governo de Juscelino Kubitschek, as ações realizadas durante o período 1956-1960, estavam previstas no seu Plano de Metas¹, que estabeleceu novo padrão de incorporação e de acumulação de capitais na região central. A pretensão era promover a integração da região do cerrado ao restante do País, a partir de três eixos: a) investimentos estatais na área de infra-estrutura, no sentido de solucionar os pontos de estrangulamento da economia regional; b) estímulo aos investimentos privados (nacionais e estrangeiros) pela instalação de plantas industriais; e c) interiorização do país, por meio do projeto da construção de Brasília (Rocha Neto et al, 2006).

Desde 1960, quando o Planalto Central Brasileiro passa a experimentar o aumento da migração, os fenômenos da urbanização e da aceleração do crescimento populacional, especialmente na região do Entorno² da Capital Federal, ganharam impulso. Este processo foi mais célere nos municípios que compõem a Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno - RIDE³ e nos demais espaços da região Centro-Oeste, num ritmo menos intenso. Segundo Marques e Bichir (2001), as décadas de 1960 e 1970 foram marcadas pelos investimentos na área de habitação, com a construção de residências financiadas com os recursos do Fundo de Garantia por Tempo de Serviço – FGTS essa nova política habitacional teve influência marcante nos movimentos populacionais observados nesta área do país.

Os centros urbanos irradiam para as periferias, os serviços, os postos de trabalho e a distribuição da renda. Nesses espaços instalam-se as pessoas de baixa renda e inseridas no mercado informal de trabalho. Esse modelo metropolitano brasileiro foi construído na cidade do Rio de Janeiro, e exportado para as demais aglomerações urbanas brasileiras. As mazelas presentes nas cidades são motivadoras do desejo de viajar nos momentos de descanso, se afastando do cotidiano urbano em busca de paz e tranquilidade junto à natureza, ou em contato com comunidades rurais (Silva, 2008).

Na instância social do Lazer, o Turismo⁴ cresceu a partir da década de 1980 e ganhou destaque como importante atividade econômica na região central do país. Nesse texto, se adota a concepção clássica de viajar com fins de entretenimento baseado na idéia de que nesses deslocamentos as pessoas contemplam passivamente as paisagens sem participação ativa. O setor turístico pode ainda ser definido do ponto de vista econômico como: o conjunto de resultados alcançados e de serviços necessários para atrair aqueles que praticam a atividade (Oliveira, 2001; Dias; Aguiar, 2002).

A infra-estrutura viária, os modernos meios de comunicação e a disseminação do automóvel como meio de transporte individual, proporcionaram as pessoas à acessibilidade aos locais antes inatingíveis. O automóvel deu ensejo à mobilidade desfrutada pelos turistas, ansiosos por conhecer novos atrativos, mas sem depender de meios de transportes compartilhados com outros e em horários predefinidos, conseguindo reduzir o tempo gasto nos deslocamentos. Este conjunto de novidades foi fundamental para o crescimento da atividade turística na região do cerrado e influenciou de maneira marcante o município de Pirenópolis-GO, que passou a receber turistas em um fluxo constante e crescente a partir da década de 1980.

A presença dos turistas na cidade de Pirenópolis, sobretudo os vindos da Capital Federal e de Goiânia-GO, movimentou a economia e o mercado imobiliário e alterou o cotidiano dos moradores. Assim, é grande o risco do local, em função das atividades turísticas, passar por um esvaziamento da identidade, e “a cidade [transformar-se] no espetáculo do consumo, as ruas [redimensionarem-se e ganharem] outro conteúdo que elimina o lúdico, pois, transforma-se, em lugar de passagem [ou de visita]” (Carlos, 2004, p. 62).

O Centro Histórico se transformou e os novos usos do solo e dos imóveis, valorizaram esta área e mobilizaram os tradicionais proprietários a cederem seus espaços para o funcionamento de serviços de hotelaria, alimentação e lojas. O atendimento as necessidades do turismo estimulou o crescimento da malha urbana em direção às áreas periféricas promovendo alterações que afetaram as relações sociais e a própria atividade turística.

No caso de Pirenópolis-GO, as bases sobre as quais o Turismo ganhou destaque e importância na economia local, foram proporcionadas pelo “[...] acervo arquitetônico tombado; um folclore rico povoado de festas e manifestações populares originais; juntamente com o clima ameno; o cenário de serras e cachoeiras; e a posição geográfica favorável [...]” (Almeida, 2006, p. 112).

A busca incessante do novo, do diferente, do ainda não explorado, intocado pelo desenvolvimento e pelo ca-

pital. Aliado ao uso intenso das paisagens e das mais variadas manifestações culturais compromete e destrói, ou retiram da localidade as condições que originariamente a elegeram como destino. As deteriorações que ocorrem nos atrativos em virtude da presença dos turistas fazem com que a localidade perca a capacidade de seduzir novos turistas, que procuram outros locais que ainda apresentam um bom estado de conservação (Mendonça, 2003).

O pensamento racionalista e o idealista vão se conflitar durante todo o século XIX, e as ciências da natureza, do homem, o progresso científico e social vão fundamentar as ações do ser humano no meio ambiente, mediadas pelo processo de trabalho ativo. Romancini e Martins (2005), ao discutirem o conceito de natureza, e os processos de ocupação do cerrado, apontam para a existência de relações entre a cultura e a representações do mundo natural.

Todavia, o processo de desmatamento e de mudança nas paisagens naturais promovida pelas ações, tanto do setor público, quanto da iniciativa privada já estabeleceu importante processo de degradação na região do cerrado e alteraram os olhares sobre as festas populares ligadas aos símbolos naturais: o morro, os rios e as árvores.

Benny Schvasberg (2003) assinala que o crescimento demográfico tem caminhado em direções diferentes daquelas ocorridas até os anos 1990. As cidades médias e as periferias das grandes aglomerações urbanas estão alcançando taxas elevadas de crescimento o que tornam complexas as articulações sócio-espaciais.

É provável que os elevados custos dos imóveis urbanos nas metrópoles tenham contribuído em parte com esse movimento, aumentando a importância dos centros urbanos intermediários – devido ao fato de possuírem papéis regionais e locais expressivos – na região dos cerrados. Soares e Bessa (1999), afirmam que as cidades médias brasileiras de modo geral apresentaram um acentuado crescimento populacional nas últimas décadas, associado ao desenvolvimento fundamentado na implantação de uma importante infra-estrutura ligada aos transportes e às comunicações.

Na década de 90, o aprofundamento da tendência de fragmentação da estrutura produtiva brasileira, com o crescimento, por exemplo, da agroindústria, agricultura irrigada, empreendimentos voltados à exploração de recursos naturais, a acelerada urbanização da fronteira⁵, ratificou a inflexão na trajetória da taxa de crescimento urbano das metrópoles, observada na década de 80. A participação do crescimento metropolitano no total cai expressivamente, enquanto as cidades

de pequeno e médio porte passam a registrar uma maior participação (Schvasberg, 2003, p. 45).

O município de Pirenópolis-GO, cidade histórica atrelada às modificações da região, com atrativos naturais, culturais e históricos, submete-se às oscilações das demandas turísticas que acompanharam o acelerado ritmo de crescimento populacional e econômico pós-inauguração de Brasília-DF. Diante deste conjunto de alterações, impostas pelo Turismo como os novos usos ao espaço urbano e rural nesta cidade, a modificação e a compreensão do lugar e do espaço compartilhados entre morador e o turista sofreu alterações

O processo de urbanização, o agribusiness e a degradação do cerrado na região Centro-Oeste do Brasil

Segundo Bessa e Soares (2001) a rede urbana da Região Centro-Oeste é recente e tomou a atual configuração após a inauguração da Capital Federal. As principais cidades da região são Brasília-DF e Goiânia-GO, concentrando o principal contingente populacional e os centros de poder federal e estadual. Confirmou-se o que estava previsto, desde os anos 1930, pelas políticas públicas definidas pelas autoridades, que era atrair novos habitantes para a região central do país.

A transferência da Capital Federal reforçou e influenciou a formação de uma rede urbana que foi determinada pelas novas atividades econômicas e pela localização dos centros de poder. “As políticas de interiorização do país, teve grande impacto político, econômico e social nas áreas de cerrado” (Soares; Bessa, 1999, p. 14).

Até a década de 1960 a rede urbana do Planalto Central foi estabelecida em função da baixa densidade demográfica e da estagnação econômica, presentes na região devido aos grandes latifúndios monocultores e a atividade pecuarista. Anteriormente as áreas de cerrado apresentavam-se desarticuladas, com pequena integração interna e externa, (Soares; Bessa, 1999). Até este momento histórico, era uma região onde predominavam os vazios demográficos. A construção de estradas ligando a Capital Federal aos demais centros nacionais, permitiu o crescimento econômico e a atração de migrantes para esta área do país (Moreira, 2002).

Segundo Silva (2008), durante os governos militares, as políticas públicas continuaram a incentivar a ocupação das regiões Centro-Oeste e Norte, entre as medidas tomadas naquele momento estão à implantação de rodovias como: a Belém-Brasília, a Cuiabá-Santarém, a Transamazônica, a Manaus-Porto Velho e a Brasília-Cuiabá, entre outras, todas usadas para promover a interiorização do desenvolvimento e a criação de novos

núcleos populacionais. A região passou por intenso processo de urbanização, especialmente a área central do Estado de Goiás e as imediações do Distrito Federal.

O Centro-Oeste passou por grandes transformações nas últimas décadas, especialmente depois da construção de Brasília, [...] era uma região com baixa densidade demográfica. A abertura da rodovia Belém-Brasília em 1962 e a posterior construção de outras grandes estradas atraíram capitais e migrantes (Moreira, 2002, p. 252-253).

No decorrer da ditadura militar também se incentiva a ocupação das áreas de cerrados para fins agrícolas. A soja foi o produto mais cultivado e a produção era direcionada ao mercado externo, situação que ainda persiste nos dias atuais. Segundo Theodoro, Et al (2002), a partir da década de 1970, a região passou a ser explorada de forma intensiva, com a produção voltada para o comércio internacional. A adoção do modelo agroexportador viabilizou o desenvolvimento regional, mas criou problemas sociais como a concentração de renda e de terras. “Este modelo de desenvolvimento agrícola adotado pelo país, e especialmente no cerrado, além de socialmente injusto, vem acarretando problemas ambientais gravíssimos, [...]” (Theodoro, Et al, 2002, p. 147).

Bessa e Soares (2001) assinalam que no período compreendido entre os anos de 1960-1996, na região Centro-Oeste, houve um crescimento econômico provocado pela introdução de novas tecnologias para o plantio e armazenamento de grãos, da implantação de novas atividades relacionadas à pecuária e à avicultura.

O crescimento populacional e a intensa urbanização ocorrida nas últimas décadas do século XX na Região Centro-Oeste, especialmente no Distrito Federal e no Estado de Goiás, repercutem na conservação, sustentabilidade e desenvolvimento econômico centrado na exploração dos recursos naturais. Assinala Silva (2003), que o modelo de produção no qual está alicerçado o crescimento econômico no Cerrado é insustentável, uma vez que concentra a renda e a estrutura fundiária, produz impactos ambientais cumulativos e perigosos, é estimulador do êxodo rural e da ocupação desordenada de novas áreas.

Bursztyn (2002), afirma que o cerrado é um retrato do Brasil, neste bioma as cidades cresceram rapidamente, as favelas estão presentes, os campos destruídos pelas máquinas e ocupados pelos bois, pela soja e delimitados pelas cercas. Preparado para ser o grande fornecedor de gêneros alimentícios que aliviaria a fome e promoveria a inclusão social. A região do cerrado se converteu ao agronegócio se tornando grande exportadora de commodities, mas conforme cresce a produção, acentua-se a degradação do ambiente e das condições

sociais.

Segundo Almeida (2005), existe um paralelismo entre as políticas de expansão agrícola introduzidas no Centro-Oeste e na região Sudeste, em consonância com o Plano de Metas de (1956), que contemplava a construção de Brasília, associada à implantação da Belém-Brasília e de outras rodovias, visando o povoamento e a ocupação do Cerrado. A vegetação natural foi desaparecendo para dar lugar aos plantios homogêneos e as grandes obras de infra-estrutura. Há uma reorientação quanto aos comportamentos coletivos e individuais das práticas de uso dos recursos naturais e energéticos.

Ao levantar os dados estatísticos sobre a concentração de população em áreas de caráter urbano no Estado de Goiás, os dados revelaram que os processos de urbanização acentuaram as desigualdades municipais, e que existe a necessidade de considerar as diferenciações territoriais ao se tratar da exclusão social nesta unidade da Federação (Almeida, 2005).

A razão desse processo pode ser analisada sob o ponto de vista do capital, e ao retrocedermos nosso olhar para o passado temos elementos marcantes para “duvidar de que seja a pobreza a causa dos problemas ambientais. Ao contrário, nossa convicção tende a se consolidar na direção de que esta causalidade reside tendencialmente [sic] na concentração da riqueza, espacial e economicamente” (Barros, 2004, p.267).

A urbanização acentua tanto o movimento de deslocamento quanto o de concentração de pessoas, e por vezes, confunde os limites entre áreas urbanas e áreas rurais. As possibilidades de melhorar a qualidade de vida, no que tange aos setores da habitação, saúde, infra-estrutura, emprego e capacitação profissional funcionam como atrativos que provocam os movimentos de esvaziamento e de crescimento de cidades. Um exemplo desse processo acontece dentro das metrópoles que têm, por um lado, suas áreas centrais esvaziadas, e por outro o rápido crescimento dos assentamentos irregulares e das áreas periféricas, precárias em infra-estrutura (Barros, 2004).

Um fator bastante relevante na motivação das pessoas para os deslocamentos é o aumento territorial dos latifúndios na região agrícola, com extensas áreas de plantação. Este fato social e econômico provoca a expulsão forçada de pequenos proprietários: “Já nos anos 80, a agricultura intensiva tomou impulso na região [centro-oeste], com a viabilização tecnológica da soja definindo a estrutura fundiária que mostra um perfil ainda mais claro quanto ao predomínio das grandes propriedades” (Theodoro Et al, 2002, p. 149).

Analisando a distribuição da população nas áreas de cerrado, observamos uma tendência para aumentar a

concentração da população nas cidades e de um acelerado crescimento populacional. O Estado de Goiás apresenta uma urbanização de 80,81% da população, segundo o censo de 2000 da FIBGE e o Distrito Federal um índice superior a 96%, enquanto o total da região é de 86,70%. “A população urbana do Centro-Oeste cresceu 780% em apenas três décadas” (MMA, 1998, p. 18).

Karam (2004) diz que podemos considerar o rural uma continuidade do urbano do ponto de vista espacial e permite pensar que o modo de vida diferenciado produzido no espaço urbano cria referências do ponto de vista social as quais interferem na percepção da realidade.

Não podemos deixar de destacar que no alvorecer de Brasília a nova Capital Federal, ou seja, no final da década de 1950, algumas cidades do Entorno já supriam a carência de habitações para a população de baixa renda, mas esta área passou a ser mais requisitada para moradia a partir do início da década de 1980 (Silva, Et al, 2008).

Na região do cerrado, segundo Soares e Bessa (1999, p. 26), “[...] pode ser constatada a existência de aglomerações urbanas em que houve um expressivo esvaziamento de suas populações e atividades econômicas que foram drenadas pelas cidades com papel regional mais significativo”.

Tomando como apoio pressupostos teóricos de Santos (2005), para explicar o fenômeno do esvaziamento de subespaços na região Centro-Oeste, constatou que as cidades de 20 a 50 mil habitantes entre 1950 e 1980 apresentaram porcentuais representativos os quais mostram um processo de transformação progressiva e gradual que indica um grau de aperfeiçoamento irregular no período, ainda que em 1980, alcance índice ligeiramente elevado em relação ao de 1950. Além disso, outro fator importante para se analisar os movimentos populacionais, são os índices referentes às cidades grandes, com população na casa dos milhões que absorvem cerca de 40% do crescimento total da população brasileira entre 1960 e 1980.

A explicação para o fenômeno da urbanização em nível regional, as perspectivas apontam para outras tendências. No mesmo período, há uma grande concentração populacional na região Sudeste, seguida pelas regiões do Nordeste e Sul, enquanto que às regiões Centro-Oeste e Norte cabem “[...] apenas fatias relativamente reduzidas. Ainda que sua participação seja decrescente nos últimos quatro recenseamentos (1950, 1960, 1970 e 1980), cerca de 60% da população residente nos centros com mais de 20 mil habitantes se encontram o Sudeste” (Santos, 2005, p. 81).

O Turismo em Pirenópolis-GO

A cidade goiana chamada inicialmente de “Meia Ponte”, hoje Pirenópolis, começou seu povoamento quando Bartolomeu Bueno da Silva, o “Anhangüera”, estabeleceu-se em Vila Boa de Goiás, hoje Cidade de Goiás. Os bandeirantes, à procura de ouro, foram avançando para os sítios próximos, e chegaram às minas auríferas localizadas no Rio das Almas, por eles nomeada de Nossa Senhora do Rosário, localizadas aos pés da Serra dos Pireneus (Barbosa, Et al, 2004).

Inicialmente a localidade cresceu com a vinda de pessoas interessadas em garimpar o ouro abundante existente no leito do Rio das Almas. O arraial foi elevado à vila de Meia Ponte em 10 de julho de 1832, e posteriormente à categoria de cidade em agosto de 1853. Mudou de nome em 1890, quando passou a se chamar Pirenópolis por conta de se achar plantada aos pés Serra dos Pireneus (Bertran, 2000).

A cidade, beneficiada pela posição geográfica, próxima ao Distrito Federal e localizada na Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno - RIDE, oferece opções e possibilidades de Turismo e Lazer, possuindo características remanescentes da arquitetura portuguesa, com traçado irregular das ruas, uma tendência à linearidade, possuindo núcleos populacionais distintos no tecido urbano, os quais se juntam formando um desenho irregular. Pirenópolis ganhou importância devido às opções de Lazer que oferece aos habitantes da nova Capital. Os atrativos se constituem dos recursos naturais, das áreas rurais e do patrimônio histórico-arquitetônico, além da rica cultura local (Sil-



Foto 1: Centro Histórico de Pirenópolis-GO, Rua Direita. Foto de Boanerges Candido Da Silva – 2007

va, 2008).

Os investimentos em infra-estrutura viária garantiram a acessibilidade aos turistas e aos moradores. A mobilidade destes é caracterizada pelo uso, de forma crescente e marcante, do automóvel como meio de transporte para se atingir o município e desfrutar das opções de Turismo e Lazer presentes nesta localidade, permitindo a sua inserção como destino turístico na região do Entorno do Distrito Federal.

O centro histórico remonta ao tempo do ciclo aurífero e as construções arquitetônicas e urbanísticas de estilo colonial que o compõem (ver foto 1), apresentando características opostas aos modernos monumentos existentes em Brasília. A Capital Federal agrupa dois grandes mitos: a Cidade Utópica⁶ e a Terra Prometida⁷. O primeiro se refere ao planejamento urbano e a arquitetura futurista do Plano Piloto, e “os fundadores da cidade estavam imbuídos do sonho e da missão de inaugurar um novo tempo em uma nova civitas para um Brasil fundado no belo, na igualdade e na universalidade” (Siqueira, 2003, p.77). O segundo se reveste de aspectos transcendentais, mitológicos, referentes a um local onde



Mapa 1: Localização de Pirenópolis-GO e acessos rodoviários. Adaptado pelos autores

o sagrado estaria presente e as diferenças eliminadas.

Geógrafos vêm estudando o crescimento das malhas urbanas, fundadas nos interesses de pessoas que procuram momentos de Lazer em lugares bucólicos, os quais passaram a ser explorados e se transformam em plataformas políticas voltadas para o desenvolvimento das localidades de pequeno porte. Soares e Bessa (1999), destacam que o Turismo nas suas diversas modalidades tem se apresentado como alternativa para o crescimento econômico, social e político de pequenas comunidades na região do cerrado, devido ao potencial dos atrativos naturais, históricos e dos elementos culturais presentes nestas localidades como é o caso de Pirenópolis-GO.

Os atrativos naturais e os demais eventos combinados com a pequena distância que separa Brasília-

Pirenópolis-Anápolis-Goiânia (ver mapa 1) favorecem a presença de um importante contingente de turistas oriundos das três cidades citadas, com predominância da Capital Federal.

Os moradores do Distrito Federal se valendo da acessibilidade e da mobilidade proporcionada pelos avanços tecnológicos ocorridos no século XX passaram a frequentar o município nos finais de semana, nos feriados prolongados, nos períodos de férias (janeiro e julho) e, quando, ocorrem comemorações, manifestações folclóricas e outros eventos, inclusive de natureza religiosa⁸.

Os dados do Gráfico 1 revelam que os moradores de Brasília-DF, e de Goiânia-GO frequentam assiduamente as festas realizadas na cidade de Pirenópolis. Também demonstram que a cidade esta mais conhecida a nível nacional e até internacional, situação que pode trazer inúmeros benefícios econômicos para a localidade através do aumento do número de turistas.

La mayor parte del volumen turístico de Pirenópolis, o sea el 50 por ciento, procede de Brasilia siguiéndoles el de Goiânia con un 17 por ciento, el de São Paulo con un 10 por ciento, y el de Goiás 9 por ciento (la mayoría de Anápolis). Esto se debe, sobretudo, al fácil acceso en automóvil y la corta distancia de Brasília, Goiânia y Anápolis una vez que 67 por ciento de los entrevistados utilizan coches propios para llegar hasta la ciudad. Así podemos afirmar que Pirenópolis se configura como un centro de turismo preferencialmente regional (LOPES, 1999, N° 45 (43))⁹.

Os dados apurados por Lopes (1999), pela AGETUR (2002) e por Silva (2007), apontam na mesma direção, sinalizando que o turismo em Pirenópolis possui características que permitem concluir que a cidade exerce uma atração sobre os fluxos turísticos de origem prefe-

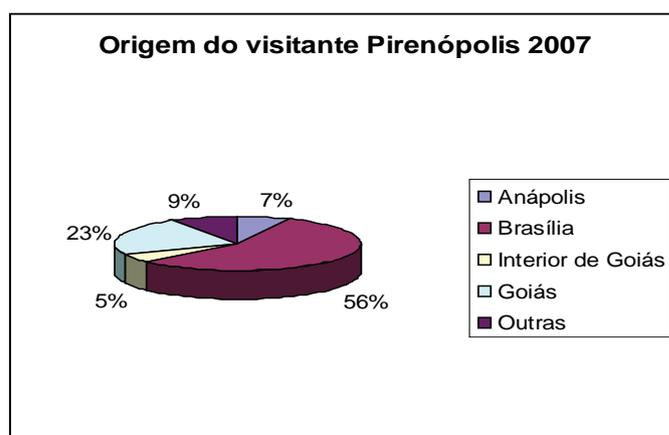


Gráfico 1: Origem do turista. Fonte: elaborado pelos autores tendo com base questionário aplicado em Pirenópolis-GO – em 2007

rencialmente regional, é realizado principalmente, por pessoas residentes nas duas maiores cidades da região, Brasília-DF e Goiânia-GO, se constata também nestas pesquisas que o meio de transporte preferencialmente utilizado é o rodoviário em suas diversas modalidades (Ver Tabela 01).

Para chegar a Pirenópolis, o turista prefere o transporte rodoviário, seja em veículo particular, seja em ônibus ou peruas, com custos mais baixos do que o individual, mas limitado em seus destinos. A importância dos veículos para deslocamentos de pequena distância e por curtos períodos é uma prática na região do entorno do Distrito Federal, e Pirenópolis dista de Brasília-DF 150 Km, de Goiânia-GO 120 Km, e de Anápolis-GO 80 Km.

ORIGEM DO TURISTA – PIRENÓPOLIS-GO (%)					
Brasília-DF	Goiânia-GO	Anápolis-GO Interior de Goiás	São Paulo	Outros	Pesquisa
50	17	9	10	14	LOPES (1999)
42,11	23,06	8,77		26,07	AGETUR (2002)
56	23	12		9	SILVA (2007)

Tabela 01: Comparação dos dados relativos à origem do turista – Pirenópolis-GO Fonte: Elaborada pelo autor

A mobilidade proporcionada pela utilização do automóvel, que se popularizou como meio de transporte a partir da década de 1980 tornou este tipo de veículo o mais empregado em deslocamentos de curta duração, realizados em fins de semana e feriados. Esta facilidade tem favorecido o Turismo na localidade de Pirenópolis-GO, os dados do gráfico 2 apontam de maneira inequívoca que os turistas preferem viajar para o município em automóveis – 62,96% – e em transporte coletivo - 28,40%, e mesmo que a cidade tenha aeroporto, não existem linhas aéreas que sirvam a localidade. Dois terços utilizam os veículos particulares, e a probabilidade deles procederem das cidades de Brasília e Goiânia é de 79% (Silva, 2008).

As pessoas que residem em grandes centros deslocam-se na área urbana com os seus veículos e esse hábito faz com que elas estendam essa idéia para os momentos de lazer, em especial quando se deslocam para as pequenas localidades situadas em adjacências, como é o caso de Pirenópolis. No gráfico 2, a amostra revela de onde procedem, e as repostas confirmam que para curtas distân-

cias entre as localidades de origem e destino, eles usam o automóvel para o Turismo de curta duração, nos fins de semana.

O primeiro autor, por ser morador da região do cerrado desde a infância, e por ter visitado a localidade várias vezes, já tinha determinadas assertivas construídas sobre o Turismo em Pirenópolis-GO. As suas observações o levaram a especular que a localização geográfica da cidade, na proximidade das duas grandes capitais da região, Goiânia-GO e Brasília-DF e a oferta de vias de infra-estrutura viária de boa qualidade, permitiram a construção de hipóteses sobre o tema, como a dependência econômica de Pirenópolis-GO frente a Capital Federal, pois a maior presença de turistas é oriunda destes

dois grandes centros regionais é constatada com certa facilidade pela observação das placas dos veículos (Silva, 2008).

A facilidade de acesso se caracteriza pela existência de boas rodovias federais e estaduais e pela presença de um aeroporto. Além

disso, a localização geográfica deste município goiano, a uma curta distância das duas principais aglomerações urbanas da Região Centro-Oeste do Brasil, a Capital

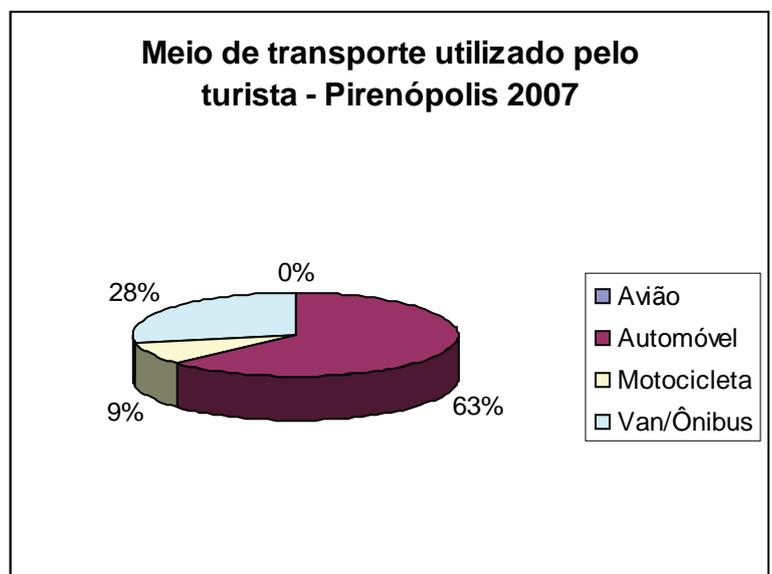


Gráfico 2: Meio de transporte utilizado pelo turista. Fonte: elaborado pelos autores tendo com base questionário aplicado em Pirenópolis-GO – em 2007

Federal e a Capital goiana que juntamente com as cidades a elas conurbadas¹⁰ concentram um número de pessoas que se aproxima de 6.700.000, ver tabela 2.

A urbanização acelerada, o rápido crescimento da população e da economia regional, propiciados pela modernização do campo não foram acompanhados pela preocupação ambiental, pois, segundo Theodoro, Et al, (2002, p. 158) com a “[...] implantação da agricultura moderna, assumiu-se a premissa de que tudo era bom e adequado para qualquer situação, sem preocupações com escassez e qualidade dos recursos naturais”. Esse processo de ocupação territorial vem se processando dentro da lógica do mercado capitalista globalizado, e de acordo com Almeida (2005, p. 331), “as marcas dessa apropriação estão presentes nos principais problemas ambientais oriundos, em parte, da expansão da fronteira agrícola, baseada em desmatamento, queimadas e plantios homogêneos, mecanizados e irrigados, da pecuária extensiva [...]”.

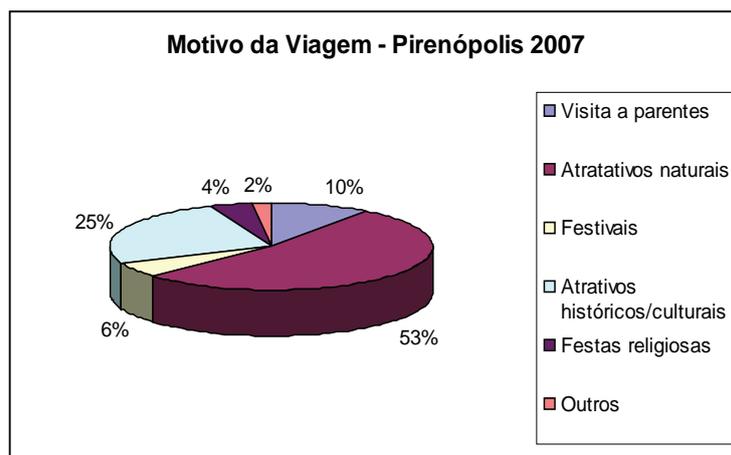


Gráfico 3: Motivo da Viagem. Fonte: elaborado pelos autores tendo com base questionário aplicado em Pirenópolis-GO – em 2007

Municípios	1960	1970	1980	1991	1996	2000	2005
Brasília	139.796	538.351	1.176.935	1.596.272	1.821.946	2.051.146	2.333.108
RIDE	115.953	161.386	246.039	353.976	635.573	815.522	1.126.134
Goiânia	151.953	381.055	714.174	920.257	1.003.477	1.093.007	1.201.006
RM de Goiânia	-	-	-	1.312.709	-	1.743.297	2.013.073
TOTAL	406.762	1.080.792	2.137.148	4.183.216	3.460.996	5.702.972	6.673.361

Tabela 2: Evolução da população em Brasília-DF, na RIDE, Goiânia-GO e Região Metropolitana de Goiânia¹¹ (1960-2005). Fonte: Elaborada pelos autores a partir dos dados da FIBGE¹², Censos Demográficos, 1960-2000. Contagem Populacional 1996 e 2005.

O município de Pirenópolis-GO, situado no Estado de Goiás é circundado por formações serranas, onde nascem vários cursos de água que formam dezenas de cachoeiras. A cidade mantém seu aspecto antigo e bucólico, com a arquitetura colonial das suas edificações em bom estado de conservação. O povo é receptivo e hospitaleiro, alegre, festivo e convive com um ambiente de extrema beleza natural. A localidade é um retrato vivo da história e da cultura goiana (Silva, 2008).

A vocação turística das pequenas cidades localizadas nas proximidades do Distrito Federal se manifestou

antes do interesse governamental em promover o Turismo como fonte de desenvolvimento e de geração de renda. De acordo com Almeida (2006, p. 112), no caso de Pirenópolis-GO, as bases sobre as quais o Turismo ganhou destaque e importância na economia local, foram proporcionadas pelo acervo arquitetônico tombado pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN; um folclore rico em festas e manifestações populares, juntamente com o clima ameno, as serras e as cachoeiras e a posição geográfica favorável, ver gráfico 3.

Segundo Batista (2003), o Turismo em Pirenópolis inicialmente estava assentado na exploração do patrimônio histórico-arquitetônico, que remonta ao período da mineração aurífera no século XVIII, posteriormente os atrativos naturais, representados pelas formações rochosas existentes em suas serras, as belas cachoeiras, a biodiversidade do cerrado e o turismo rural ganharam espaço e destaque no contexto econômico local.

A importância do turismo como atividade econômica em Pirenópolis-GO

A região do Entorno do Distrito Federal se caracteriza pela heterogeneidade, apresentando simultaneamente traços metropolitanos ao lado de núcleos urbanos com estruturas provincianas e agrárias. Nesse contexto de singularidade, Pirenópolis desponta-se como expoente do Patrimônio Histórico Arquitetônico Cultural e Paisagístico no interior goiano. O sítio histórico local é de grande valor e desperta interesse dos turistas, entre os atrativos estão as Igrejas, os monumentos e os prédios centenários, e as fazendas remontam ao tempo da escravidão. As atrações culturais como: as cavalhadas e a festa do divino, também os festivais e outros eventos culturais atraem muitos turistas (Silva et al., 2007).

Nesta cidade, a presença de pedreiras é um marco da atividade econômica, com forte participação na arrecadação, trazendo uma soma considerável de recursos para o município. A partir de 1990, a cidade tornou-se interessante para os turistas, os quais passaram a visitá-la. O fluxo de pessoas oriundas de outras unidades da federação, do interior e da capital do Estado e principalmente do Distrito Federal aumentou significativamente, conforme visto no gráfico 1.

O perfil da cidade de Pirenópolis, com hotéis, residências transformadas em pousadas, a rua do lazer, os festivais, culinária regional, bares com música ao vivo, fábrica de doces e queijos, comércio de artesanato local – crochê, artigos de palha, móveis rústicos – confirma a nova vocação urbana. O setor turístico, para pequenas cidades como Pirenópolis, representa a possibilidade de superação da estagnação econômica, pois empreendimentos voltados para a promoção do bem estar dos turistas são implantados gerando empregos e renda (Soares; Bessa, 1999).

Muitos espaços da cidade adquirem funções diversas durante a semana. Enquanto praças e ruas são locais de circulação de pedestres em horário de trabalho, à

noite, e nos finais de semana as atividades turísticas povoam lugares inabitados. Os turistas fazem uso da infra-estrutura existente, e provocam modificações – abertura de vias de acesso, ampliação do terminal de transporte, revitalização de espaços públicos como o Teatro de Pirenópolis e o Cine Pirineus, de logradouros, pintura dos imóveis, que revertem em benfeitorias para a população. É importante ressaltar que esses espaços onde ocorrem atividades cotidianas e turísticas quando reconfigurados aumentaram a qualidade de vida dos residentes e criaram oportunidades de Lazer para classes menos abastadas.

Inicialmente o setor turístico se apropriou e utilizou a infra-estrutura já existente nesta localidade, que foram criadas pela população e por outros setores da economia para outros fins. Posteriormente foi necessária a divisão das tarefas para aumentar a oferta turística. O governo cuidou da parte política, da segurança, da preservação da natureza e da cultura local, do sistema de transporte, das redes de água e saneamento básico, enquanto que o setor privado respondeu pela expansão imobiliária para atender a demanda por alojamentos e alimentação (Silva, 2008).

O impacto positivo do Turismo nas pequenas cidades localizadas no “Entorno” do Distrito Federal como Pirenópolis, vem sendo demonstrado por meio da criação de empregos e da melhoria na condição de vida da população receptora. Porém existe um problema, “os postos de trabalho abertos pelo turismo são geralmente sazonais – ocorrendo durante os períodos de alta temporada – e os níveis salariais de um modo geral são comparativamente baixos, [...]” (Dias; Aguiar, 2002, p. 148).

A migração de pessoas de outras cidades é surpreendente, pois quando se procura uma pousada, um restaurante, descobre-se que os proprietários acabaram de chegar ao município (ver tabela 3). A explicação para esse fenômeno acontecer, em cidades provincianas, que ainda procuram manter sua identidade e refutam as modificações impostas pelo progresso pode estar rela-

Serviço	Quant.	Empresa		Proprietários		Empregados	
		Familiar	Não familiar	Nativo	Não nativo	Nativo	Não Nativo
Hotéis/pousadas	46	32	14	24	22	244	54
Campings	06	06	-	06	-	30	-
Alimentação	47	34	13	18	29	342	66

Tabela 3: Ocupação do Mercado de Trabalho em Pirenópolis no ano de 2000. Fonte: Adaptado pelos autores a partir do Inventário e Diagnóstico Turístico do Município de Pirenópolis – Goiás, 2001.

Municípios	População total							
	1960	1970	1980	1991	1996	2000	2007	2010
Pirenópolis	26.494	32.065	29.320	25.056	24.717	21.245	21.241	24.500
RIDE	115.953	161.386	246.039	353.976	635.573	815.522	1.029.832	1.129.533
Distrito Federal	140.165	537.494	1.176.935	1.601.094	1.821.946	2.051.146	2.455.903	2.562.963
Total Geral	282.212	730.945	1.202.974	1.955.070	2.448.519	2.866.668	3.485.735	3.692.496

Tabela 4: Evolução da população em Pirenópolis e nos municípios goianos que fazem parte da RIDE. Fonte: Elaborada pelos autores a partir dos dados da FIBGE. Censos Demográficos, 1960-2010. FIBGE. Contagem Populacional 1996 e 2007.

Em Pirenópolis ocorreu um movimento populacional representado pela chegada de novos moradores enquanto os antigos se deslocavam para as áreas periféricas ou para outros centros urbanos regionais. É possível inferir, a partir dos dados da Tabela 4, as seguintes tendências de movimentações populacionais nesta localidade de Goiás.

Até 1960 – os dados revelam uma cidade brasileira de pequeno porte localizada na Região Integrada - RIDE, antes da inauguração de Brasília-DF;

De 1960 a 1970 – o crescimento populacional de Pirenópolis foi significativo, com um acréscimo de 5.571 habitantes, que representam um crescimento de 21%;

De 1970 a 1980 – Inicia-se um processo inverso nas taxas de crescimento populacional;

A partir de 1991 – acentua-se a tendência de decréscimo populacional.

Na Tabela 4, observa-se que a população dos municípios goianos localizados na região de abrangência da RIDE cresceu aproximadamente 892% em 45 anos. Enquanto nas outras cidades a população aumentava com a chegada de novos habitantes, a cidade Pirenópolis desenvolvia-se economicamente, ao mesmo tempo ocorria o crescimento da malha urbana acompanhado do esvaziamento populacional a partir da década de 1970.

Em Pirenópolis, enquanto cidade povoada há quase 300 anos atrás, o movimento populacional foi peculiar, o qual pode ser explicado pelas idéias desenvolvidas por Santos (2005) no que tange à urbanização. O autor diz que a intensificação da urbanização em algumas áreas de “antigo povoamento, servidas por infra-estruturas antigas” manteve raízes com seu passado, as quais têm papel ativo, porém apresentam remotas possibilidades de atenderem às vocações do presente, seguindo a lógica da divisão internacional do trabalho e do mercado interno, que integra o território, porém aprofunda a discussão dos movimentos populacionais. O autor defende que as dimensões continentais do território brasileiro

necessitavam de uma lógica comum aos subespaços, a qual privilegiasse diferentemente cada fração do espaço e seu momento histórico, considerando as vocações atribuídas pela divisão territorial do trabalho.

É relevante dizer que existe um modo coerente pelo qual coisas ou acontecimentos se encadeiam, comum em escala nacional e aos subespaços, todavia eles têm movimentos próprios e articulação com o todo: “é assim que podem se explicar não apenas esses dados estatísticos que são as diferenças regionais dos índices de urbanização, mas também dados estruturais, como as diferenças regionais de forma e de conteúdo da urbanização” (Santos, 2005, p.67).

A modernidade não se implantou sobre o vazio em Pirenópolis, porque lá havia heranças culturais, com marcas do período anterior às técnicas inovadoras introduzidas pelo Turismo. Apesar do decréscimo populacional apresentado na tabela 4, a malha urbana foi modificada pelo parcelamento do solo, e pelo esvaziamento do centro histórico, e a aprovação de loteamentos na periferia, afastadas da centralidade urbana.

Existem relações entre os locais de trabalho e os de lazer, permeados pelas fantasias, desejos, sonhos, as quais motivam as pessoas, com poder aquisitivo, a procurar uma segunda residência. Nas cidades, residência, indústrias e serviços disputam espaços. Todavia, todas as atividades disputam a acessibilidade ao centro urbano: “Esse interesse na centralidade é a própria razão de ser das cidades como organismo espacial. Sem ele, as cidades não existiriam” (Villaça, 1998, p.329).

Com base nas idéias de Villaça (1998) podemos entender a busca por Turismo e Lazer nas pequenas cidades do Entorno do Distrito Federal. Elas apresentam características semelhantes: pequeno Centro Histórico, atrativos naturais, acessibilidade. O autor reforça que os movimentos populacionais temporários, dentro e fora das cidades acontecem porque existe o acesso. Ele pergunta “Qual a origem ou a fonte da centralidade? Está na possibilidade de minimizarem o tempo gasto e os

desgastes e custos associados aos deslocamentos espaciais de seres humanos” (Villaça, 1998, p. 242).

Tulik (2000), ao estudar a cidade de São Paulo, destaca a questão do poder aquisitivo, o qual possibilita aos moradores de grandes centros buscarem outras formas de Turismo e Lazer, fomentando a rede hoteleira ou adquirindo uma segunda residência¹⁴ nas regiões serranas e litorâneas. A autora explica que o alto índice de renda permite a um importante contingente da população, o desfrute das conquistas sociais que lhes garante a capacidade ou faculdade de dispor de seus próprios bens financeiros e da maior extensão do tempo livre. Assim, entre os pontos de origem dos fluxos de pessoas e as áreas próximas alastra-se uma expansão imobiliária representada pelo aumento de vendas de residências secundárias.

Nos países ricos, grande parte dos habitantes reside em subúrbios e pequenas cidades. Em Brasília e Goiânia, onde existem os melhores Índices de Desenvolvimento Humano – IDH da região e maior poder aquisitivo (ver tabela 5) e de onde parte a grande maioria dos turistas (79%) esse fenômeno urbano acontece e os moradores mais abastados, cansados do cotidiano urbano procuram a natureza: “O turismo moderno deixa o monumento histórico, a sala de concertos e o museu e se concentra na cena urbana ou, precisamente, em alguma versão da cena urbana adequada ao turismo” (Sassen; Roost, 2001, p. 66). Pirenópolis, por meio da administração municipal, para receber turistas da região, tem investido nas “cenas urbanas” e aumentado às áreas de Turismo Ecológico, criando infra-estrutura, revitalizando o Centro Histórico e restaurando patrimônio arquitetônico.

Em Pirenópolis, o Centro Histórico, manteve o mesmo perímetro urbano até 1987. A partir de então a cidade expandiu-se para a zona rural. As visitas à cidade permitiram a observação visual dos novos bairros, com estilo arquitetônico diferenciado da área central, que surgiram na periferia. A constatação é óbvia o tecido urbano se expandiu acentuadamente nas últimas décadas.

Esse crescimento territorial não é compatível com a diminuição da população,

constada através dos levantamentos realizados pelo IBGE conforme demonstrados pelos dados da Tabela 3. Em decorrência dessa afirmação, pode-se dizer que determinadas residências ficam fechadas durante a maior parte do ano, sendo ocupados apenas nos finais de semana, feriados e períodos de férias escolares.

As propriedades localizadas no Centro Histórico, apesar de terem usos diversificados. As residências, os estabelecimentos comerciais e a prestação de serviços, também ficam esvaziadas nestes períodos, pois as atividades desenvolvidas nestes imóveis dependem da presença do turista.

Considerações finais

O crescimento populacional e os grandes investimentos realizados na região dos cerrados a partir da década de 1960 tornaram esta área um pólo da atração de migrantes. O aumento da população criou um importante fluxo intra-regional de pessoas, gerando uma demanda turística que impulsionou a economia do Planalto Central Brasileiro.

Na região do cerrado, as aglomerações urbanas do Entorno do Distrito Federal e da Região Metropolitana de Goiânia, devido à acessibilidade proporcionada pela presença da Capital Federal e da Capital do Estado de Goiás, concentraram importante contingente populacional, que demanda as atividades relacionadas ao descanso, ao turismo e ao Lazer.

A acessibilidade propiciada pela infra-estrutura existente na região permitiu a descoberta de pequenas

Pirenópolis	Semana Santa	Final de semana comum	Cavalhadas	Férias de julho
Até 1 salário mínimo	1,26%	3,57%	2,70%	1,86%
Entre 1 e 2 salários mínimos	4,28%	4,46%	6,76%	5,59%
Entre 2 e 3 salários mínimos	8,31%	4,46%	8,11%	4,66%
Entre 3 e 5 salários mínimos	10,83%	10,71%	10,81%	10,25%
Entre 5 e 10 salários mínimos	23,17%	15,18%	21,62%	14,60%
Entre 10 e 20 salários mínimos	21,91%	23,21%	14,86%	21,12%
Mais de 20 salários mínimos	15,37%	25,00%	18,24%	18,01%
Não possui renda própria	11,84%	7,14%	8,78%	11,80%
Não respondeu	3,02%	6,27%	8,12%	5,90%
Total	99,99%	100,00%	100,00%	93,79%

Tabela 5: Renda pessoal mensal do turista – Pirenópolis/2007. Fonte: Agência Goiana de Turismo - AGETUR

idades com atrativos turísticos dentro dos seus limites territoriais. As pessoas que buscavam alternativas para preencher suas horas de folga com atividades diferenciadas das rotinas, as quais elas estavam submetidas nas grandes cidades encontraram na cidade de Pirenópolis-GO as condições necessárias para satisfazerem as suas necessidades de Lazer e Turismo.

As carências históricas herdadas, e por superar em algumas áreas do Planalto Central, provocam conflitos diante da realidade transformadora provocada pela atividade turística. Hábitos culturais têm parte importante nas manifestações de resistência às mudanças, sobretudo quando as populações locais se deparam com “estranhos” no seu dia a dia, mas em Pirenópolis este comportamento não impediu o crescimento da exploração econômica do Turismo.

Apesar de existirem grupos que de pessoas que mantêm os vínculos com as tradições e o cotidiano, a maioria dos moradores se apropria dos benefícios econômicos decorrentes da presença dos turistas, mesmo que percam as vantagens de localização na malha urbana, de sossego, de privacidade. Mesmo que o aquecimento do mercado de imóveis estimule o esvaziamento da identidade na medida em que vai fazendo a “tábua rasa” de memórias e de valores culturais. Em Pirenópolis-GO, isso vem se consolidando enquanto cidade turística, a qual perde pouco a pouco “suas lembranças” de local pacato, do silêncio, e da paz adquirindo ares cosmopolitas.

A circulação de pessoas no Centro Histórico descaracteriza a paisagem bucólica, agora “desnuda”, exposta para ser vista, admirada, e explorada. Os turistas chegam a Pirenópolis para usufruir os seus atrativos, porém sem qualquer compromisso com a conservação do patrimônio. Nesse “vai-e-vem” dos turistas, os moradores também deixam à cidade, outros chegam, e a malha urbana vai se estendendo em direção a periferia.

As alterações que ocorreram no coração da cidade, em virtude da presença dos turistas, fizeram com que a localidade passasse a ter movimentos populacionais sazonais, os quais resultaram na criação de novos bairros e no esvaziamento de moradores da área central. Os imóveis da região central foram os primeiros a serem revitalizados, e os proprietários cederam seus espaços privados para o funcionamento de serviços de hotelaria, alimentação e lojas. O artesanato de prata dominou o comércio de jóias, a madeira transformou-se em artefatos de enfeite, suporte de objetos, sementes, pedras, penas tomaram outros rumos e foram aproveitadas para a confecção de bijuterias.

Nessa dinâmica os moradores tradicionais, que tiveram suas rendas aumentadas com a valorização de seus imóveis, se deslocaram em direção às áreas periféricas,

ou para outras cidades. Todavia, a diminuição da população local, a partir da década de 1980, contrastou com a incorporação de novas áreas ao território urbano.

A adoção de políticas de desenvolvimento e investimentos em infra-estrutura, a partir da década de 1970, foram os principais fatores para a geração de uma nova dinâmica econômica centrada na exploração econômica do Turismo, que resultou na abertura e na ocupação do espaço geográfico com novas atividades, no aumento da circulação de pessoas e na expansão da malha urbana.

Esta situação acarretou para o município de Pirenópolis problemas sócio-ambientais, pois com a expansão da malha urbana aumentou a pressão sobre o meio ambiente. Atualmente existem áreas que apresentam áreas degradadas do bioma Cerrado, especialmente as que foram tradicionalmente ocupadas pela agricultura e pecuária, porém ainda possui atrativos naturais muito valorizados na região central do Brasil, especialmente as cachoeiras, muito frequentadas pelos turistas.

Referências

- Almeida, Maria Geralda.
2005 “A captura do cerrado e a precarização de territórios: Um olhar sobre sujeitos excluídos”. In: Almeida, Maria Geralda (Org.) *Tantos Cerrados*. Goiânia: Ed. Vieira, p. 321-347.
- Almeida, Miriam de Lourdes.
2006 “A cidade de Pirenópolis e o impacto do tombamento”. Dissertação de mestrado. Universidade de Brasília, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, 2006.
- Barbosa, Altair Sales, Et al.
2004 *Geografia: Goiás-Tocantins*. Goiânia: Ed. da UFG.
- Barros, Rinaldo Claudino de.
2004 “Uma nova ética na gestão urbana: a produtividade social”. In: Mendonça, Francisco (Org.). *Cidade, ambiente e desenvolvimento: abordagem interdisciplinar de problemáticas socioambientais urbanas de Curitiba e RMC*. Curitiba, Editora UFPR, p. 259-273.
- Bertran, Paulo.
2000 *História da terra e do homem no Planalto Central: Eco-história do Distrito Federal: Do indígena ao colonizador*. Brasília: Verano.
- Bessa, Kelly Cristine F. de Oliveira; Soares, Beatriz Ribeiro.
2001 “Novas espacialidades nas áreas de cerrado brasileiro: considerações sobre a rede urbana”. *Revista Múltipla*. Ano VI - vol. 7 – nº 11, Brasília, dez. 2001. p. 197-217. Disponível em: <<http://www.upis.br/multipla.htm>>. Acesso em: 12 set. 2007.
- Bursztyn, Marcel.
2002 “A cara do Brasil”. In: Duarte, Maria Laura Gou-

- lart.; Theodoro, Suzi Huff (Orgs.). *Dilemas do Cerrado: Entre o ecologicamente (in) correto e o socialmente (in) justo*. Rio de Janeiro: Garamond, p. 9-10.
- Carlos, Ana Fani Alessandri.
2004 *O espaço urbano: Novos escritos sobre a cidade*. São Paulo: Contexto.
- Dias, Reinaldo; Aguiar, Marina Rodrigues.
2002 *Fundamentos do turismo*. Campinas: Alínea.
- Fundação Ibge. Censos populacionais de 1970, 1980, 1991 e 2000. Rio de Janeiro: IBGE, 1970-2000.
_____. Contagem populacional de 1996 e 2005. Rio de Janeiro: IBGE, 1996-2005.
- Karam, Karen de Fátima.
2004 "Agricultura orgânica: estratégia para uma nova ruralidade". In: Mendonça, Francisco (Org.). *Cidade, ambiente e desenvolvimento: abordagem interdisciplinar de problemáticas socioambientais urbanas de Curitiba e RMC*. Curitiba: Ed. UFPR, p. 227-257.
- Lopes, Eliane.
"El turismo en Pirenópolis, Goiás, Brasil", en *Scripta Nova Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*. Universidad de Barcelona, N° 45 (43), 1 de agosto de 1999.
- Luchiari, Maria Tereza D. Paes.
1998 "Urbanização turística - um novo nexos entre o lugar e o mundo". In: Lima, Luiz Cruz (Org.). *Da cidade ao campo: a diversidade do saber-fazer turístico*. Fortaleza: Ed. UECE, p. 15-29.
- Marques, Eduardo Cesar; Bichir, Renata Mirandola.
2001 "Estado e espaço urbano: revisitando criticamente as explicações sobre as políticas urbanas". In: *Revista de Sociologia e Política*. N° 16, Curitiba: UFPR/PRPPG.
- Mendonça, Maria Laura M.
2003 "Turismo sustentável: classes sociais e subjetividades". In: Montoro, Tânia S. (Org.). *Cultura do turismo: desafios e práticas socioambientais*. Brasília: Thesaurus, p. 29-54.
- MMA/BRASIL.
1998 "Documento de apoio ao workshop para a discussão e elaboração do Plano de Ação para os Ecossistemas do Cerrado". Brasília.
- Moreira, Igor
2002 *O espaço Geográfico: Geografia Geral e do Brasil*. São Paulo: Ática.
- Oliveira, Antônio Pereira.
2001 *Turismo e desenvolvimento: Planejamento e organização*. São Paulo: Atlas.
- Ramina, Rodolpho Humberto.
2004 "Redes e poder: O processo de metropolização e a gestão dos recursos naturais". In: Mendonça, Francisco (Org.). *Cidade, ambiente e desenvolvimento: abordagem interdisciplinar de problemáticas socioambientais urbanas de Curitiba e RMC*. Curitiba, Editora UFPR, p. 53-76.
- Rocha Neto, João Mendes, Et Al.
2006 "Brasília e seu entorno: Considerações sobre os desafios de metrópole Emergente". *Revista Múltipla*. Brasília, Ano XI - vol. 14 - n° 20, junho de 2006. p. 103-117. Disponível em: <<http://www.upis.br/multipla.htm>>. Acesso em: 13 Jul. 2007.
- Romancini, Sônia Regina; Martins, Eledir da Cruz.
2005 "As representações da natureza no imaginário cultural da região de Cuiabá-MT". In: Almeida, Maria Geralda. (Org.). *Tantos Cerrados: Múltiplas abordagens sobre a biodiversidade e singularidade sociocultural*. Goiânia: Ed. Vieira, p. 97-114.
- Santos, Milton.
2005 *A urbanização brasileira*. São Paulo: EDUSP.
- Sassen, Saskia; Roost, Frank
2001 "A cidade: Local estratégico para a indústria global do entretenimento. In: Espaço & Debates: Revista de Estudos Regionais e Urbanos". São Paulo, Núcleo de Estudos Regionais e Urbanos, Ano XVII, n° 41, 2001, p. 66-74.
- Schvasberg, Benny.
2003 "Tendências e problemas da urbanização contemporânea no Brasil". In: Castriota, Leonardo Bacci. (Org.). *Urbanização brasileiras: Redescobertas*. Belo Horizonte: C/Arte, p. 43-65.
- Silva, Boanerges Candido da, Et al.
2007 "O potencial da 'Cidade de Pedras' para incrementar o Ecoturismo em Pirenópolis-GO". *Revista P@rtes*. São Paulo. Disponível em: <<http://www.partes.com.br/turismo>>. Acesso em: 05 jul. 2008.
- Silva, Boanerges Candido da, Et al.
2007 "Pirenópolis: Turismo x Crescimento Urbano". *Revista P@rtes*. São Paulo, Disponível em: <<http://www.partes.com.br/turismo>>. Acesso em: 05 jul. 2008.
- Silva, Boanerges Candido da
2008 "Demanda turística e tecnologia em Pirenópolis, Estado de Goiás". Dissertação de Mestrado, Curitiba, UTFPR, 2008. Disponível em: <<http://www.ppgte.ct.utfpr.edu.br/>>.
- Silva, Heliton Leal.
2003 "Desenvolvimento econômico e impacto socioambientais no sudoeste de Goiás". *Revista Múltipla*. Brasília, Ano VIII - vol. 9 - n° 15, dez. 2003, p. 129-148. Disponível em: <<http://www.upis.br/multipla.htm>>. Acesso em: 13 nov. 2006.
- Siqueira, Deis.
2003 "Turismo e religiosidade em Brasília". In: Montoro, Tânia Siqueira (Org.). *Cultura do turismo: desafios e práticas socioambientais*. Brasília: Thesaurus, p. 67-

- 102.
- Soares, Beatriz Ribeiro; Bessa Kelly Cristine F. de Oliveira.
- 1999 “As novas redes do cerrado e a realidade urbana brasileira”. Universidade Federal de Goiás: Boletim Goiano de Geografia. Vol. 19 2, Ed. UFG, Goiânia, p. 11-34.
- Theodoro, Susi Huff; Et. al.
- 2002 “Cerrado: O celeiro saqueado”. In: Duarte, Maria Laura Goulart; Theodoro, Susi Huff (Orgs.) Dilemas do Cerrado: Entre o ecologicamente (in) correto e o socialmente (in) justo. Rio de Janeiro: Garamond, p. 145-176.
- Tulik, Olga.
- 2000 “Residências secundárias no Estado de São Paulo – Identificação de centros emissores de demanda”. In: Lage, B. H. G.; Milone, Paulo Cezar. (Orgs.). Turismo: Teoria e prática. São Paulo: Atlas, p. 196-205.
- Villaça, Flávio.
- 1998 “Espaço intra-urbano no Brasil”. São Paulo: Studio Nobel.
- 6 Thomas Morus (1478-1535) foi o escritor que tratou da utopia, da cidade sem propriedade privada, sem moeda e diferente da sociedade feudal. Escreveu a obra intitulada “Utopia”.
- 7 Baseada na idéia do mito do profano e do sagrado na construção da Terra Prometida.
- 8 No mês de julho ocorrem as “Cavalhadas”, uma encenação da guerra entre cristãos e mouros; a festa do Morro é uma celebração religiosa, no pico mais alto dos Pirineus, com procissão e missa; Festa da Capela do Rio do Peixe, em louvor a Nossa Senhora de Santana; Festival de Inverno são alguns exemplos de manifestações culturais.
- 9 A maior parte do volume de turistas que freqüentam Pirenópolis, cerca de 50 %, vem de Brasília, seguida de Goiânia com um 17%, da cidade de São Paulo com 10%, e do Estado de Goiás com 9% (a maioria dos goianos é proveniente de Anápolis). Esta situação ocorre, acima de tudo, devido ao acesso fácil por carro e a curta distância que separa Pirenópolis-GO: de Brasília, Goiânia e Anápolis, uma vez que 67 % dos entrevistados declararam utilizar veículos automotivos particulares para chegar à cidade (Tradução do primeiro autor).
- 10 Conurbação: junções espontâneas de duas ou mais cidades próximas por meio da expansão horizontal de suas áreas (Lucci; Branco; Mendonça, 2005, p. 442).
- 11 A Região Metropolitana de Goiânia-GO foi criada em 30/12/1999 pela Lei Complementar Estadual nº 027.
- 12 Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística.
- 13 O Plano Diretor de Pirenópolis foi aprovado e transformado na Lei Municipal nº 0002/02 em dezembro de 2002.
- 14 Residências secundárias ou segunda residência são termos utilizados na literatura específica do turismo. Trata-se de alojamentos turísticos particulares, utilizados esporadicamente, nos momentos de turismo e lazer, por pessoas que residem em outros locais (Tulik, 2000).

NOTAS

- 1 O Plano de Metas traçava a forma para atingir o desenvolvimento de 50 anos, em um período de cinco anos duração do mandato presidencial na década de 1950. Basicamente, este visava acelerar o processo de acumulação, aumentando a produtividade dos investimentos em atividades produtoras. Ao todo foram 30 metas e mais a meta síntese: Brasília. Estas metas podem ser agrupadas em 6 grandes grupos: 1) Energia; 2) Transportes; 3) Alimentação; 4) Indústria de Base; 5) Educação e 6) Construção de Brasília.
- 2 O termo “Entorno” empregado neste artigo, se refere aos municípios, que estão localizados nas proximidades do Distrito Federal e sofrem uma forte influência sócio-econômica desta unidade da federação.
- 3 A RIDE é um organismo constituído de 20 municípios do Estado de Goiás e três do Estado de Minas Gerais. O objetivo desse procedimento administrativo é estabelecer mecanismos institucionais que permitam ao poder público, nos três níveis tratar de forma adequada os problemas da região, buscando o crescimento econômico e a preservação ambiental.
- 4 Os termos “Turismo e Lazer” serão grafados neste artigo com letra maiúscula para ressaltar a importância da atividade no contexto sócio-econômico de Pirenópolis-GO.
- 5 Fronteira, da maneira como foi empregado (Schvasberg, 2003), se refere às áreas de cerrado no Planalto Central Brasileiro, que foram preservadas durante muitos anos e que a partir de meados do século passado passou a ser ocupado pela agricultura, para o cultivo de produtos destinados ao mercado externo.

Recibido: 28/01/09
Reenviado: 19/12/10
Aceptado: 22/12/10
Sometido a evaluación por pares anónimos