

Mobilidade urbana e regional: a dinâmica dos deslocamentos populacionais no município de Porangatu e em sua área de influência

Diego Pinheiro Alencar

Do Instituto Federal Goiano – Iporá, Brasil

diegopinheiroalencar@yahoo.com.br

Juheina Lacerda Viana

Do Instituto Federal Goiano – Iporá, Brasil

juheinalacerda@gmail.com

Resumo: A abordagem dos deslocamentos populacionais se apresenta como uma das demandas sociais constantemente negligenciadas nas agendas governamentais; sobretudo, quando se refere à dimensão regional. Quando o assunto é a mobilidade urbana observa-se maior atenção despendida pelos agentes governamentais, desde a esfera federal até a municipal. Tomando o município de Porangatu como estudo de caso, observa-se a problemática materializada em ambas as dimensões. Primeiro, pela ineficiência com questões elementares para o desenvolvimento urbano sustentável. Segundo, pela ausência de planejamento regional direcionado às demandas por deslocamentos intermunicipais. Enaltece-se, por fim, que os indicadores estatísticos relacionados aos deslocamentos populacionais se fazem útil para o mapeamento das áreas de influência dos municípios.

Palavras Chaves: Mobilidade Urbana. Mobilidade Regional. Porangatu. Área de Influência de Porangatu.

Introdução

As análises vinculadas à mobilidade urbana e regional muito se direcionam à estudos de ambientes metropolitanos. Por outro lado, a temática é muito pouco disseminada, quando não negligenciada às outras municipalidades. As metrópoles vêm passando por um processo denominado por Santos (2009) de involução metropolitana, fato que reverbera diretamente em cidades com potencial de polarização econômica e de serviços, uma vez que os fluxos migratórios direcionam-se a esses ambientes.

Com o incremento demográfico, logo surge a demanda por serviços e infraestruturas, a exemplo de habitação e transportes. No primeiro caso, as cidades “Polos” experimentam um processo já conhecido nas metrópoles, que se espacializa nas periferias urbanas. Essas áreas, além da distância das centralidades urbanas, também

são caracterizadas pela precarização dos serviços e infraestruturas. Na perspectiva intraurbana esse processo induz os deslocamentos cotidianos para trabalho, estudo e consumo de serviços, o que reverbera na necessidade de locomoção da população.

No que tange à mobilidade inter-regional é necessário destacar os instrumentos de integração espacial. Partindo do exemplo de Porangatu, podemos destacar duas vertentes. A primeira por meio do transporte coletivo intermunicipal, no qual a população tem acesso por meio dos terminais rodoviários. A segunda através do transporte subsidiado pelos gestores municipais. Ambos os casos merecem maior reflexão sobre sua funcionalidade, podendo ser considerados aspectos como a qualidade dos veículos (nota-se que a maior parte dos veículos vinculados às prefeituras são caracterizados por uma frota da década de 1990), os longos intervalos entre os embarques e mesmo o alto custo de ir e vir por meio do transporte coletivo intermunicipal.

Mobilidade e Planejamento

O debate sobre a mobilidade ganhou bastante evidência na agenda de pesquisa da geografia urbana brasileira, basta observarmos os estudos de Alves (2011) e Villaça (2012). Em comum entre a análise dos autores tem-se dois elementos. O primeiro, diz respeito à escala de análise intraurbana, o segundo, remete ao recorte espacial direcionado à ambientes metropolitanos. Este cenário corrobora para observarmos que existe um protagonismo das análises metropolitanas em detrimento dos municípios interioranos.

Na escala intrarregional é possível constatar também o protagonismo das discussões relacionadas à Regiões Metropolitanas, seja do ponto de vista das científicas, como nos denotam as abordagens de Ribeiro (2004) Garson (2009) e Machado (2009), ou mesmo dos textos legislativos, como visto na Política Nacional de Mobilidade Urbana, que objetiva “a integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território do Município” (BRASIL, Art 1º, 2012). Ao restringir a proposta aos territórios municipais, claramente são negligenciadas as demandas da escala regional.

No Brasil, os planos de mobilidade regional são desenvolvidos de modo descentralizado entre as Unidades Federativas, como são os casos do Plano Diretor da Região Metropolitana de Belo Horizonte e do Plano Regional de Mobilidade dos

Municípios do Alto Vale (Região metropolitana de Itajaí – SC). Novamente, observa-se a mobilidade sendo pensada a partir das demandas metropolitanas.

Por meio deste breve diagnóstico defendemos a ideia que a mobilidade deve ser analisada nos municípios interioranos por meio de duas escalas analíticas. A primeira referente às dinâmicas intraurbanas desenvolvidas nas diversas municipalidades. A segunda, refere-se à escala regional, na qual se analisa a relação entre a polarização e os fluxos (populacionais e econômicos).

Na escala intraurbana a reflexão sobre as oportunidades e condições de mobilidade nos municípios interioranos contribuem diretamente para o desenvolvimento de um debate qualificado, com fins sociais, econômicos e políticos, entendendo assim, a mobilidade a partir das ações dos agentes sociais. Por outro lado, quando tomamos a produção e organização do espaço orientado pelo modo de produção capitalista, a justiça social não se torna assunto de primeira ordem.

A dinâmica mencionada é considerada, sobretudo quando vinculado às disparidades de renda. Considerando a perspectiva de espaço – mercadoria, mencionada por Carlos (2011) na medida em que as áreas se valorizam a população com menor poder aquisitivo é induzida à migrar para áreas mais longínquas, o que aumenta o tempo de deslocamento diário e os impasses, elemento que retoma a ação do Estado em relação às políticas públicas de uso e ocupação do solo e de mobilidade urbana.

A principal importância da ação do Estado na organização da sociedade no espaço, decorre do fato de o solo na forma da propriedade privada é um elemento que impulsiona diferentes fenômenos sócio espaciais, a exemplo da segregação espacial e concentração de terra. Este processo já havia sido observado por Marx (2009, p. 723) ao vislumbrar como os melhoramentos urbanos valorizavam determinadas áreas e consequentemente segregaram aqueles que não tinham condições de arcar por tais obras foram direcionados às áreas mais longínquas e com maior adensamento populacional.

Lefebvre (2009) apresenta que as intervenções estatais no espaço urbano são essencialmente estratégicas, afirmando que os agentes econômicos e políticos nem sempre otimizam as aplicações dos recursos e técnicas, argumentando que a otimização de tais aplicações só ocorrem quando o Estado está pressionado. Por fim, ele resume a situação dizendo: “Os poderes têm sua estratégia, os aparelhos têm seus interesses, que muitas vezes relegam ao segundo plano essas questões essenciais” (Lefebvre, 2009, p. 130). Neste sentido, podemos entender a problemática da mobilidade urbana, não pela impossibilidade de soluções, mas sim pela funcionalidade dos problemas.

Na escala regional se observa a predominância de análises que partem do poder de polarização dos municípios. Deus (2004) apresenta a relação entre a polarização e o processo de espacialização da indústria brasileira, em que:

No processo de transformação que vive o território brasileiro, boa parte das indústrias abrigou-se ou vão se abrigar nas chamadas cidades médias que passaram a ter grande importância, pois, além da “reversão da polarização” econômica, tiveram também a despolarização populacional (Deus, 2004, p. 83).

O processo mencionado por Deus (2004) foi definido por Santos (2009) como involução metropolitana, uma vez que as taxas percentuais de crescimento econômico e demográfico destes perfis municipais estavam sendo superiores à dos municípios metropolitanos. Vale ressaltar que paralelo à evolução dos indicadores estatísticos mencionados, também se potencializa o desenvolvimento dos impasses metropolitanos. Não atoa questões como segurança pública, demandas sanitárias e mobilidade urbana estão presentes nas narrativas cotidianas da população residente nestes municípios.

Mobilidade Urbana

A Estratégia da Mobilidade e Acessibilidade urbana tem por objetivo geral melhorar os deslocamentos na cidade e no Município para atender as distintas necessidades da população, qualificando a circulação de pessoas e cargas (Porangatu, 2006).

No Plano Diretor do município de Porangatu observa-se a relevância da mobilidade urbana para o desenvolvimento sustentável do município. Para tanto, no artigo 7º do documento são definidas seis estratégias para o desenvolvimento da mobilidade e acessibilidade de pessoas e cargas no município¹. Dentre os elementos mencionados é observar a negligência do poder público perante as demandas por transporte coletivo da população. Em nenhum momento, o respectivo serviço, foi enquadrado como um elemento que potencializaria os deslocamentos populacionais.

¹ Art.7º. Integram a Estratégia da Mobilidade e Acessibilidade urbana as seguintes diretrizes: I – Promover a estruturação urbana através da hierarquia do Sistema Viário associada às intervenções necessárias para melhorar as conexões entre os diversos bairros da cidade e destes com o centro; II – Requalificar a malha viária promovendo a circulação urbana de veículos motorizados, ciclistas e pedestres e portadores de necessidades especiais; III – Adequar as novas vias à topografia, de acordo com as diretrizes de parcelamento, buscando preservar as áreas frágeis ambientalmente e promover a integração entre os bairros; IV – Conceber mecanismos de controle de movimentação de cargas no território municipal e na Macrozona Urbana, coibindo o trânsito de veículos pesados no interior do tecido urbano. V – Criar condições de tráfego para os usuários de bicicletas, de acordo com os principais fluxos identificados, visando minimizar os conflitos com os veículos motorizados; VI - Adequar os espaços urbanos ao livre trânsito de pedestres e portadores de necessidades especiais (Porangatu, 2006).

A temática vinculada à mobilidade urbana no Brasil tem sido amplamente abordada pela geografia urbana brasileira. Alguns assuntos que estão constantemente em pauta se direcionam à congestionamentos, precarização do transporte coletivo, acidentes de trânsito, dentre outros. Por outro lado, observa-se como elemento comum em diversos estudos o recorte espacial, em que predominantemente estão pautados em ambientes metropolitanos.

Assim como outros impasses que anteriormente eram característicos das metrópoles, a mobilidade assume espaço de debate nas agendas de pesquisa, nas ações e discursos governamentais, bem como na fala cotidiana da população². A compreensão desse processo parte da descentralização das plantas industriais nas metrópoles, o que reverbera em fluxos migratórios e aumento das contradições das relações socioespaciais. Essa dinâmica foi denominada por Santos (2009) de “involução metropolitana”. As condições de mobilidade no município de Porangatu, ocorrem a partir de condições particulares, uma vez que não existe nenhuma política de mobilidade urbana coletiva. A “restrição de transporte”, nas palavras de Carlos (2013)

(...) isola, fixa, imobiliza e aparta da sociedade as pessoas que moram na periferia, enquanto a constante necessidade de fluidez no espaço, imposto pelo aumento da velocidade no tempo de valorização, produz uma rede de circulação, densa mas localizada, que aprofunda separações impedindo o movimento de corpos no espaço (2013, p. 106).

Em diferentes contextos espaciais o investimento em transporte coletivo se caracteriza enquanto estratégia para os impasses ocasionados pelos fluxos populacionais. Nas análises científicas destacamos as abordagens de Maricatto (2011) e Villaça (2012) que apontam o principal indutor do incremento de veículos automotores nas metrópoles brasileiras está vinculado à precarização do transporte coletivo. O crescimento da quantidade de veículos automotores não é um processo exclusivo de ambientes metropolitanos. Em municípios interioranos também se observa esta tendência. Em comum entre ambos os processos está o fato do principal agente propulsor ser o Estado, seja pelo incentivo fiscal, ou pela negligência com as oportunidades de locomoção coletiva. No município de Porangatu, se observa inicialmente a negligência da gestão municipal com a mobilidade coletiva por meio da ausência de veículos de transporte coletivo, o que potencializa significativamente a busca por meios de locomoção privados.

² Dentre os impasses a se destacar, aponta-se por exemplo, os fenômenos de violência urbana e questões fundiárias.

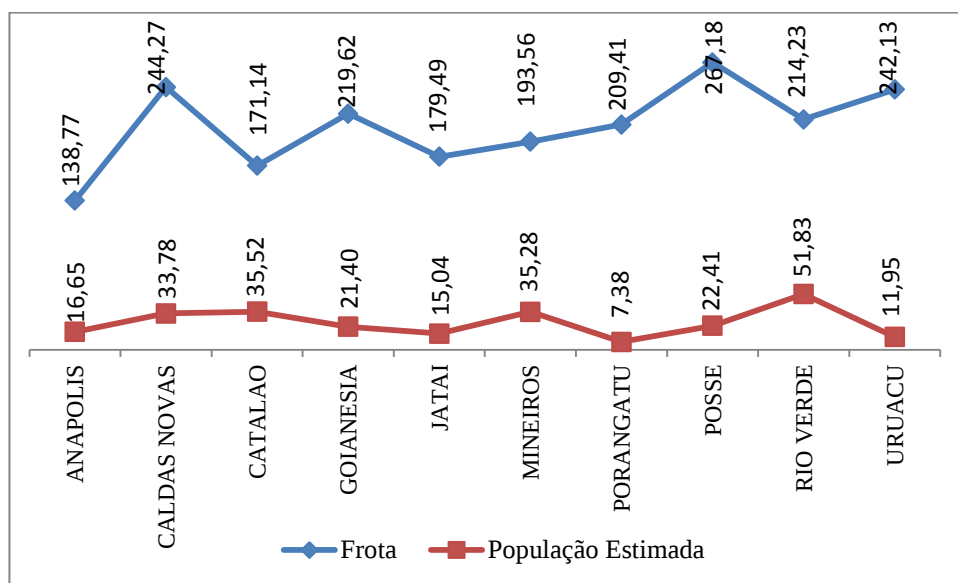


Figura 1. Municípios selecionados: evolução demográfica e da frota de veículos, 2002-2012

Fonte: IBGE, 2010 e DENATRAN, 2002 e 2012

O processo em questão não é uma exclusividade do município de Porangatu, como demonstra a figura 1, todos os municípios selecionados apresentaram incremento superior à 138% de veículos no período em questão. Por outro lado, apenas o município de Rio Verde GO, apresentou crescimento populacional superior à 50%³. Quando se compara a relação entre incremento demográfico e crescimento da frota de veículos, o município de Porangatu apresenta o maior índice.

Com crescimento vertiginoso de veículos automotores, pode-se observar que os demais itens de qualificação urbana presentes no plano diretor não são considerados na efetivação de políticas governamentais. O parágrafo II do artigo 7º, objetivou qualificar as vias considerando a mobilidade de veículos automotores, ciclistas e pedestres. Seguindo a tendência nacional se observa que Porangatu também priorizou o modal automotivo. Tal afirmativa se direciona pela ausência de políticas governamentais relacionadas às demais condições de locomoção.

³ Os municípios foram selecionados a partir do seu potencial de polarização regional. Esse mesmo sentido, orienta nossa defesa que Porangatu GO pode ser considerada uma cidade média. As informações foram extraídas na Região de Influência das Cidades, 2007.

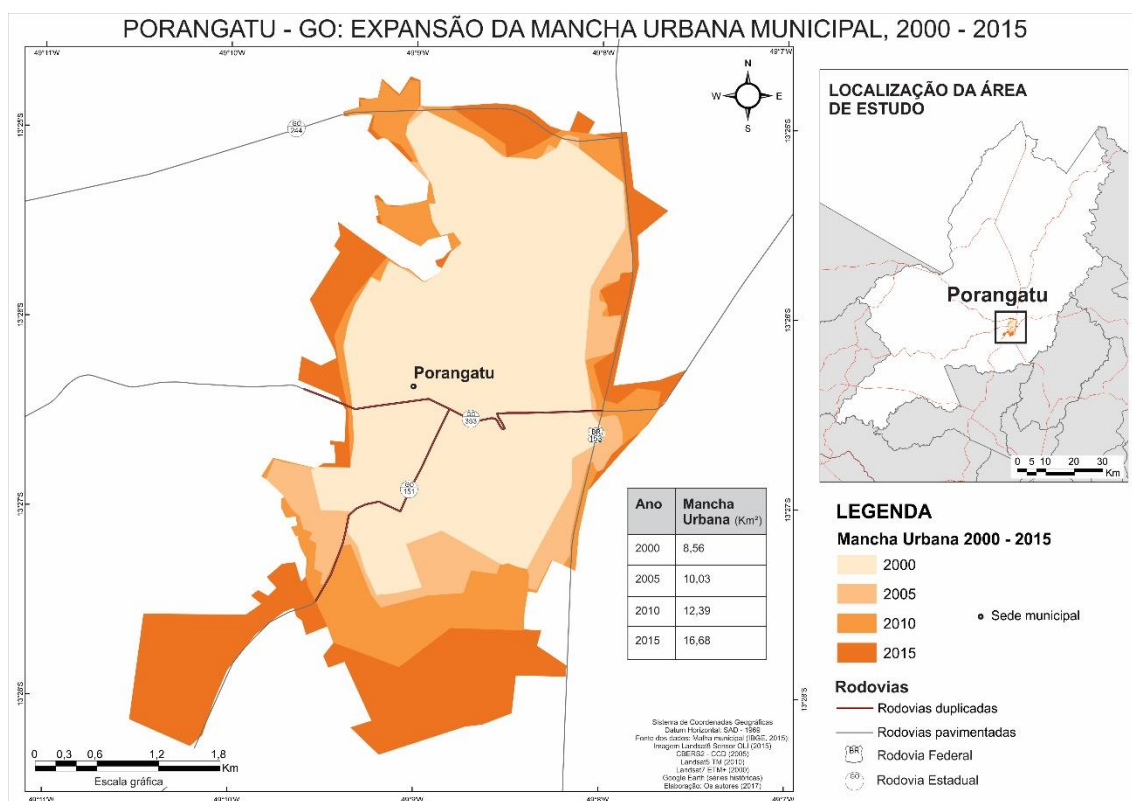


Figura 2. Porangatu GO: Expansão da mancha urbana municipal, 2000 – 2015

Quando se observa a expansão territorial dos loteamentos urbanos no município de Porangatu, é possível contemplarmos um crescimento de 94,85% da mancha urbana do município. Nos últimos 15 anos é nítida a expansão do parcelamento do solo urbano no município de Porangatu, sobretudo em áreas que se direcionam à GO 151 no sentido ao município de Mutunópolis GO. Esta abordagem corrobora para pensarmos a emergência do debate sobre políticas governamentais direcionadas aos deslocamentos intraurbanos no município. Considerando a zona de expansão dos loteamentos, em linha reta é possível observar um incremento de 3 km de distância dos loteamentos implantados no período de 2005 em relação a mancha urbana original.

Considerando as características climáticas do município essas informações podem ser encarada em caráter dramático. As condições de mobilidade oportunizadas aos habitantes estão demasiadamente distantes dos paradigmas da acessibilidade, amplamente presente no plano diretor municipal, muito pelo contrário. Não raro são apresentadas temperaturas acima de 35° C o que torna insalubre deslocamentos constantes impulsionados pela força física (caminhadas, ciclismo, etc.)⁴.

⁴ Localizado em uma zona tropical o município apresenta temperatura média anual de 28° C, atingindo nos meses agosto e setembro temperatura máxima de aproximadamente 41 ° C (INPE, 2015).

Mobilidade Regional

Em 2007, o município de Porangatu apresentou potencial de polarização referente à nove municípios (REGIC, 2007). Este dado denota a importância regional do município, uma vez, que se apresenta como o terceiro município que polariza no estado de Goiás, ficando atrás apenas de Goiânia e Rio Verde. Interessante observar que mesmo com indicadores demográficos e econômicos modestos, quando comparado a outros municípios, Porangatu, ainda assim apresenta maior polarização, como os casos dos municípios de Jataí e Mineiros, que polarizam três e dois municípios respectivamente⁵. A compreensão da drenagem dos fluxos populacionais para Porangatu é possível mediante a polarização dos equipamentos de consumo coletivo na região. Nota-se que os municípios que estão na área de influência de Porangatu apresentam população abaixo de 5.000 habitantes, o que reverbera em pouca diversidade dos serviços de diversas natureza.

⁵ Ambos os municípios estão localizados na Microrregião do Sudoeste Goiano e possuem a economia dinamizada pelo agronegócio. Em 2007, Jataí apresentou população de 81.972 habitantes e Mineiros 45.189. Por outro lado, Porangatu apresentava 39.238 habitantes (IBGE, 2007).

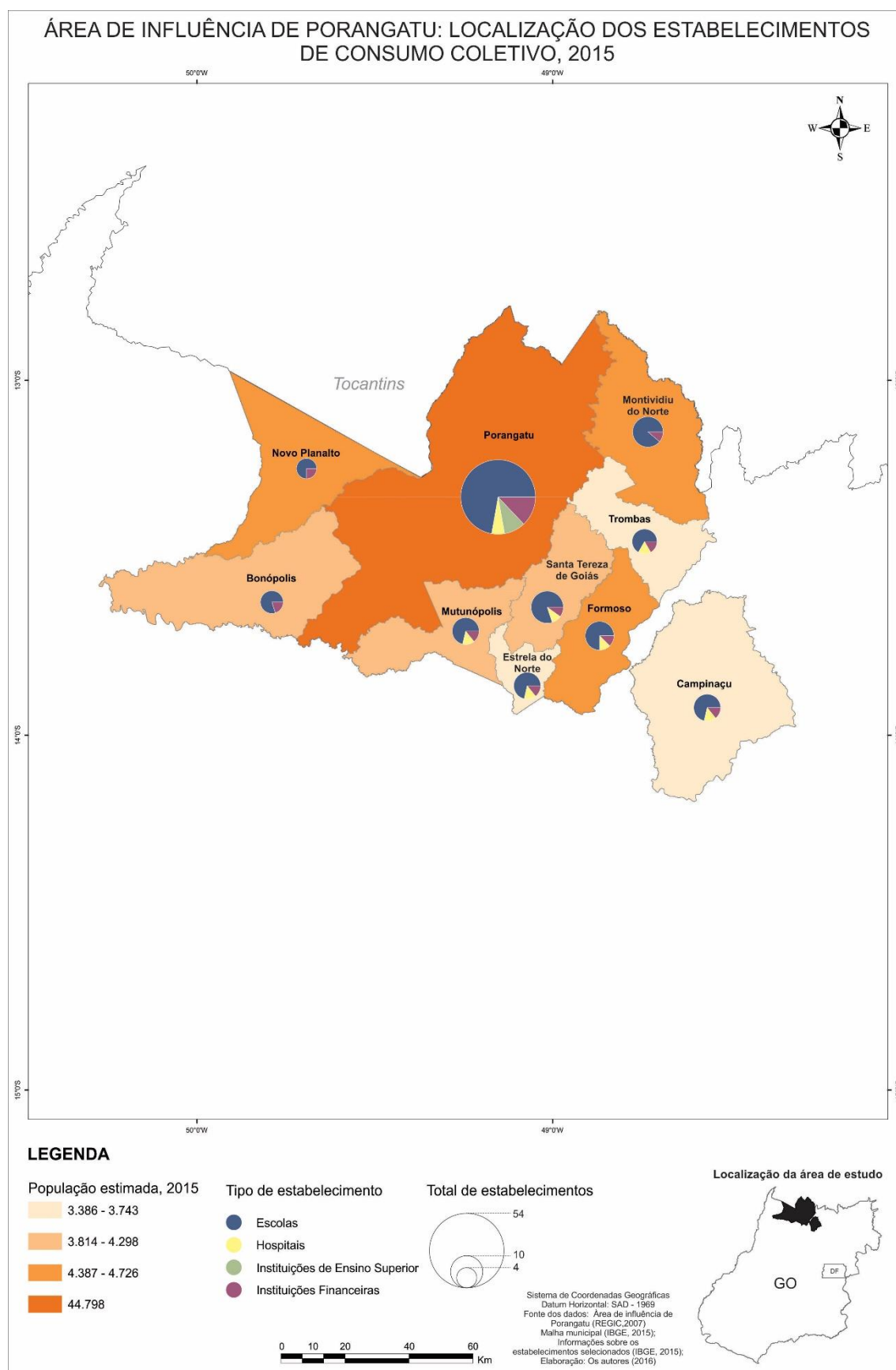


Figura 3. Área de Influência de Porangatu: população estimada e equipamentos de consumo coletivo, 2015

Fonte: DATASUS, INEP, ASBEG, Caixa, 2015

A figura 3 nos apresenta duas informações que contribuem diretamente para o entendimento dos deslocamentos intermunicipais. A primeira diz respeito ao padrão demográfico dos municípios. Exceto Porangatu, todos os municípios apresentam população abaixo de 4,726 habitantes (IBGE, 2015). Essa caracterização reverbera diretamente na espacialização dos equipamentos de consumo coletivo.

Dentre os equipamentos selecionados as escolas representam o maior quantitativo, com um total de 87 unidades são responsáveis por 74,36% dos estabelecimentos selecionados. Das unidades escolares 39 estão localizadas no município de Porangatu (INEP, 2015). Dentre as instituições financeiras do tipo agências bancárias, observa-se que todas as unidades estão localizadas em Porangatu, fato que condiciona a população dos municípios sob sua influência direta a migrar quando necessitam de serviços desta natureza. Em relação às unidades de saúde podemos observar também o papel polarizador do município de Porangatu, uma vez que 33,33% das unidades hospitalares se encontram em seu território. Alencar e Silva (2015) analisaram os fluxos de pacientes encaminhados aos estabelecimentos de saúde pública de Porangatu, constatando que “Em 2013, dos 788 atendimentos realizados nos estabelecimentos de saúde de Porangatu, 47,8% estiveram a cargo de três municípios: Minaçu, Trombas e Mara Rosa, que encaminharam 143, 125 e 109 pacientes, respectivamente” (Alencar e Silva, 2015, p. 11).

Por fim, quando se remete às instituições de ensino superior observa-se a totalidade destes estabelecimentos presentes em Porangatu. Para analisar esta informação verticaliza-se a abordagem na Universidade Estadual de Goiás – Campus Porangatu, pelo fato de ser uma instituição de caráter público. No ano de 2017 a instituição teve 622 discentes matriculados, sendo que 215 não residiam no município de Porangatu. A figura 4 indica a origem domiciliar dos discentes matriculados na instituição.

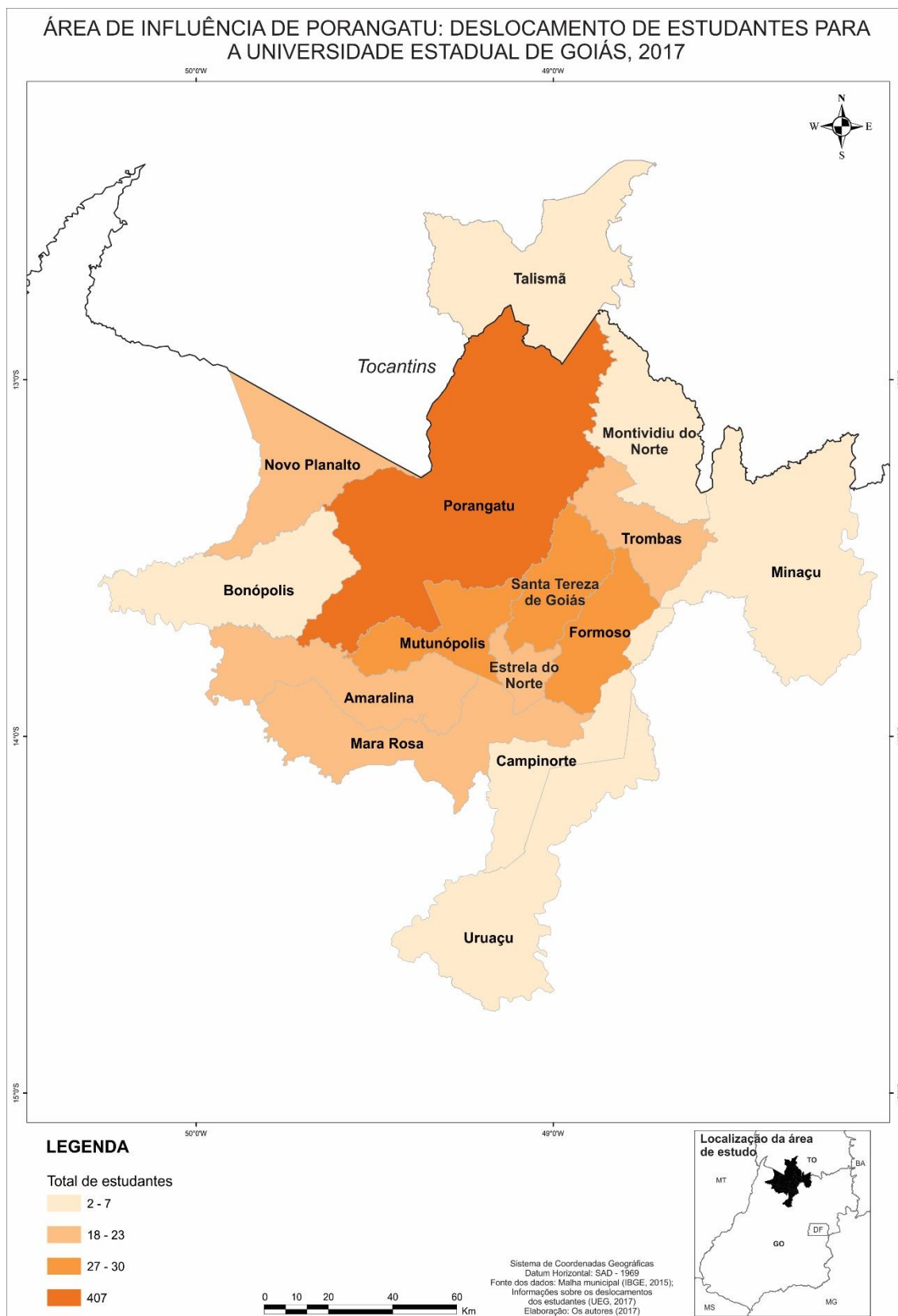


Figura 4. Área de influência de Porangatu: deslocamentos de estudantes para a Universidade Estadual de Goiás – Campus Porangatu, 2017

Fonte: UEG – Porangatu, 2017

Os municípios que apresentaram as maiores quantidades de matrículas foram Mutunópolis (30), Santa Tereza (30) e Formoso (30) (UEG, 2017). As informações

apresentadas na figura 4 contribui também para pensarmos o crescimento da área de influência de Porangatu, uma vez que, municípios não citados na REGIC de 2007, estabelecem relações cotidianas com o município de Porangatu.

Esta diversidade de origens de estudantes explicitam diretamente a fragmentação de planejamento regional, como por exemplo, a responsabilização das gestões municipais pelo transporte dos discentes, ou mesmo, na ausência de qualquer tipo de política intergovernamental que contribua para a amenização dos impactos cotidianos deste tipo de deslocamento. Farias e Melo (2015) evidenciaram a precarização dos veículos responsáveis pelo transporte dos discentes, concluindo que:

Se tratando do meio de transporte, o ônibus neste caso, a pesquisa evidenciou que todos estão em estado precários e ultrapassado o limite de uso estabelecido, que no máximo são sete anos. A classe acadêmica, principalmente os alunos que se deslocam, aguardam com expectativa mudanças que permitam uma melhor mobilidade pendular. O transporte público nesses municípios é de grande importância aos alunos, pois é através destes que todos necessitam para satisfazerem suas necessidades, uma vez que, o transporte privado é difícil tanto na questão financeira quanto na quantidade de linhas que passam nesses municípios, pois os horários que estão disponíveis não estão voltados ao horário de aula (Farias e Melo 2015, p. 49).

Na análise das autoras se observa dois impasses. O primeiro de caráter público, que remete à má conservação dos veículos, não raro, segundo as mesmas, foi observar a inexistência dos cintos de segurança nestes veículos. A segunda de ordem privada, que é a baixa oferta de itinerários e com horários inadequados às demandas dos estudantes. Com este direcionamento é possível afirmar que oferta de mobilidade atua como um fator limitador no que tange o acesso ao ensino superior.

Considerações Finais

As análises relacionadas à mobilidade urbana destinaram protagonismo às dinâmicas metropolitanas, deixando os outros perfis de municipalidades como objetos de estudo isolado. Em Porangatu questões relacionadas à locomoção de pessoas se explicitam em diversos contextos, como o crescimento acima da média da frota de veículos automotores, a ausência de transporte coletivo urbano e a negligência com as demandas por mobilidade na organização do espaço urbano do município. Nota-se que em ambos os casos, é perceptível a baixa aptidão da gestão municipal com a mobilidade.

A abordagem dos deslocamentos populacionais na área de influência de Porangatu é necessária por se tratar de uma dinâmica comum à parcela significativa dos habitantes da região. Considerando o perfil de urbanização dos municípios

brasileiros, se tornou comum que os indivíduos tenham que efetivar deslocamentos intermunicipais para atender diferentes necessidades. Os indicadores abordados apresentam que a polarização dos equipamentos de consumo coletivo, associado à estruturação da rede rodoviária potencializam Porangatu como principal destino dos deslocamentos intrarregionais. Esse perfil de organização espacial reverbera em demandas por políticas governamentais de ordem regional, fato que como observado, ocorre de forma demasiadamente fragmentada. A análise enaltece que os indicadores estatísticos apresentados proporcionam a percepção da expansão da área de influência de Porangatu, uma vez que, municípios como Mara Rosa (GO) e Talismã (TO) efetivam deslocamentos cotidianamente à Porangatu.

Por fim é importante ressaltar a integração entre as demandas por mobilidade intraurbana e intrarregional no recorte espacial. Observa-se que os fluxos migratórios dos demais municípios interferem diretamente nas dinâmicas urbanas de Porangatu, a exemplo do impacto na economia local, no mercado de aluguéis, ou mesmo na paisagem urbana.

Movilidad urbana y regional: la dinámica de los desplazamientos poblacionales en el municipio de Porangatu y en su área de influencia

Resumen: El abordaje de los desplazamientos poblacionales se presenta como una demanda social constantemente descuidada en las agendas gubernamentales, fundamentalmente, cuando se remite a la dimensión regional. Cuando el asunto es la movilidad urbana se observa una mayor atención dada por los agentes gubernamentales, desde la esfera federal hasta la municipal. Tomando ejemplo el municipio de Porangatu, a fin de estudio de caso, se observa la problemática materializada en ambas dimensiones. Primero, por la ineficiencia con las cuestiones elementales para el desarrollo urbano sostenible. Segundo, por la ausencia de planificación regional dirigida a las demandas por desplazamientos intermunicipales. Se destaca, al final, que los indicadores estadísticos relacionados con los desplazamientos poblacionales se hacen útiles para el levantamiento de las áreas de influencia de los municipios.

Palabras-claves: Movilidad Urbana. Movilidad Regional. Porangatu. Área de Influencia de Porangatu.

Referências

ALENCAR, Diego Pinheiro; SILVA, Cristiano Martins. Mobilidade espacial e integração regional: análise dos fluxos populacionais motivados pelo serviço de saúde na Microrregião de Porangatu, 2010 – 2014. **XVI Encontro Nacional de Urbanismo: desenvolvimento, planejamento e insurgências**. Belo Horizonte: UFMG, 2015.

ALVES, Glória da Anunciação. A mobilidade/imobilidade na produção do espaço metropolitano. In: CARLOS, A. F. A.; SOUZA, M. L.; SPOSITO, M. E. B. **A**

produção do espaço urbano: agentes e processos, escalas e desafios. São Paulo: Contexto, 2010. p. 109-122.

BRASIL. **Lei nº 12.587**, de 3 de janeiro de 2012. Brasília, 2012. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2012/Lei/L12587.htm

CARLOS, Ana Fani Alessandri. A prática espacial urbana como segregação e o “direito à cidade” como horizonte utópico. In: VASCONCELOS, Pedro de Almeida; CORRÊA, Roberto Lobato; PINTAUDI, Silvana Maria (ORGs). **A cidade contemporânea: segregação espacial.** São Paulo: Editora Contexto, 2013.

DENATRAN – Departamento Nacional de Trânsito. **Frota de veículos automotores: 2002 - 2012.** Brasília: DENATRAN, 2015

DEUS, João B. As cidades Médias na Configuração Territorial Brasileira. **Boletim Goiano de Geografia.** Goiânia, v.24. n.1-2, p.81-91, 2004.

FARIAS, Denise Melo de Moraes; Melo, Shirley Kelly Candido. **Mobilidade Intra-Regional em Cidades Médias: análise dos deslocamentos para estudo na Universidade Estadual de Goiás área de influência de Porangatu, 2012 à 2015** (Trabalho de Conclusão de Curso). Porangatu: Universidade Estadual de Goiás, 2015.

GARSON, Sol. **Regiões Metropolitanas: por que não cooperam?** Belo Horizonte: Letra Capital, 2009.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Estimativas Populacionais, 2007.** Rio de Janeiro, 2007.

_____. **Região de Influência das Cidades.** Rio de Janeiro, 2008.

_____. **Estimativas Populacionais, 2015.** Rio de Janeiro, 2015.

INPE – Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais. **Previsão Numérica.** Cachoeira Paulista SP: CPTEC, 2015.

LEFEBRVE, Henri. **A revolução urbana.** Belo Horizonte: Editora UFMG, 2009.

MACHADO, Gustavo Gomes. **Gestão metropolitana e autonomia municipal – dilemas das transferências federativas.** Belo Horizonte: PUC Minas, 2009

MARICATO, Erminia. **O impasse da política urbana no Brasil.** Rio de Janeiro: Vozes, 2011.

MARX, Karl. **O Capital: crítica à economia política.** Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2008.

PORANGATU. **Plano Diretor Sustentável de Porangatu.** Porangatu: Câmara dos vereadores, 2006.

RIBEIRO, Luiz César de Queiroz. A metrópole entre a coesão e a fragmentação a cooperação e o conflito. In: _____ (Org.). **Metrópoles: entre a coesão e a fragmentação a cooperação e o conflito.** São Paulo: Fundação Perseu Abramo; Rio de Janeiro: Fase, 2004. v. 1, p. 17-41.

SANTOS, Milton. **Por Uma Economia Política da Cidade**. São Paulo: EDUSP, 2009

_____. **Por uma economia política da cidade**. São Paulo: Edusp, 2009.

Universidade Estadual de Goiás. Registro de Matrículas dos Discentes, 2017. UEG: Porangatu, 2017.

VILLAÇA, Flávio. **Reflexões sobre as cidades brasileiras**. São Paulo: Studio Nobel, 2012

Sobre os autores

Diego Pinheiro Alencar - Doutorando em Geografia na Universidade Federal de Goiás e professor do Instituto Federal Goiano, campus Iporá.

Juheina Lacerda Viana - Mestre em Geografia pela Universidade Federal de Goiás e professora do Instituto Federal Goiano, campus Iporá.

Recebido para publicação em abril de 2017

Aceito para publicação em maio de 2017