

## **CAPÍTULO II - ANÁPOLIS: UMA ANÁLISE EM ESCALA LOCAL**

Neste capítulo são apresentadas informações relativas à Anápolis, ao Distrito Agroindustrial e sua centralidade enquanto pólo regional. O objetivo maior do conteúdo deste capítulo é demonstrar como a cidade possui características peculiares de sua formação, enquanto constituição interna – intra-urbana que se confunde com a constituição do território goiano e sua estrutura interurbana e regional. Partindo do pressuposto de que as estruturas existentes e determinadas para o território de Anápolis a fizeram se destacar e diferenciar enquanto cidade-mãe e pólo de muitos processos de desenvolvimento ligados ao estado de Goiás.

A base de nossa análise são dados sócio-econômicos do Estado e do município de Anápolis. Estes, como objetivo possibilitar que, consigamos conferir que a mídia reproduz um discurso imposto pelo Estado e pelos agentes sociais responsáveis pela capitalização do espaço, através da expansão e dominação espacial do capital, neste caso reflexos do processo e dueto urbanização-industrialização, discutidos no próximo capítulo.

A intenção é demonstrar que há um equívoco ao afirmar que o desenvolvimento econômico de Anápolis tem como base a atividade industrial. Dados confirmam não ser somente a atividade industrial o sustentáculo da dinâmica econômica anapolina. A cidade possui desde sua formação econômica, laços estreitos com a atividade comercial atacadista, fato comprovado por Luz (2001) em sua pesquisa.

O que se pode admitir é que a base industrial instalada e configurada no Distrito Agroindustrial tão somente alimenta as necessidades econômicas a nível estadual, conferindo à cidade destaque em relação aos outros municípios, estabelecendo, sobretudo, uma polaridade regional, uma centralidade. Lembrando-se que a preocupação ao conferirmos a centralidade de Anápolis é demonstrar que os elementos que compõem o sistema urbano interno – intra-urbano - estão interligados, intimamente, ao externo – interurbano, sendo co-responsáveis pela dinâmica urbana e seus aspectos como um todo.

### **2.1 Aspectos sobre a Formação Territorial de Anápolis**

O Município de Anápolis está localizado na região Centro-Oeste do Brasil, no Estado de Goiás, na Mesorregião Centro Goiano. Esta região, representada na Figura 1, é uma das mais importantes do Estado de Goiás, responsável pelo comando da economia urbana devido

a sua forte presença no setor terciário, na indústria de transformação e tecnologia, por seu peso demográfico e grande representatividade política (ARRAIS, 2005).

Possui os seguintes municípios: limítrofes norte/nordeste Pirenópolis e Abadiânia; ao sul com Goianópolis, Terezópolis de Goiás e Leopoldo de Bulhões; a leste com Silvânia, Gameleira de Goiás e Abadiânia; a oeste com Nerópolis, Petrolina de Goiás, Ouro Verde e Campo Limpo de Goiás. De acordo com dados do Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes – DNIT – encontra-se entre as capitais Goiânia e Brasília, situando-se em relação à primeira, 57 km e à segunda 160 km.

Constitui-se, portanto, de um ponto nodal da rede logística brasileira. É um entroncamento de importantes corredores da malha rodoviária, que é composta pelas seguintes rodovias: nacionais BR-153, BR-060 e BR-414 que tem conexão com Anápolis e liga esta cidade a Corumbá de Goiás, Cocalzinho, Niquelândia e regionais; a GO-330 que vai a Campo Limpo de Goiás, Ouro Verde, Petrolina de Goiás, Leopoldo de Bulhões, Silvânia e Catalão; a GO-222 liga Anápolis a Nerópolis, Nova Veneza e Inhumas. Administrativamente, o município de Anápolis possui sob sua tutela quatro distritos administrativos: Interlândia, Sousazânia, Goialândia e Joanópolis, além de três povoados: Bramápolis, Miranópolis e São Vicente.<sup>25</sup>

A estrada de ferro em operação no Estado de Goiás é a Ferrovia Centro-Atlântica (FCA), o ramal que alcança Anápolis tem origem em Senador Canedo e liga toda a região de Goiás a Minas Gerais e São Paulo pela Fepasa que, posteriormente, se interligará a Ferrovia Norte-Sul (FNS), representada na Figura 3, imagem esta que nos permite perceber como o município de Anápolis se encontra em localização convergente de ferrovias e rodovias.

Como a grande maioria das cidades goianas, Anápolis é uma cidade de origem tropeira, entreposto e passagem de circulação de mercadorias e atividades econômicas ligadas à mineração, agricultura e pecuária.

Sua configuração urbana se confunde com a formação do território goiano em decorrência das tropas e pousos que comercializavam na região, onde atualmente encontra-se o município de Anápolis. E como pode ser percebida no mapa urbano da cidade (Figura 4),

---

<sup>25</sup> De acordo com o Plano Diretor de Anápolis (2005/2006), Esses distritos e povoados apresentam alto grau de dependência da sede do município, em relação aos serviços urbanos e à economia. São administrativamente dependentes da Prefeitura Municipal [de Anápolis], mas representados por subprefeitos, que atuam como mandatários dessas comunidades.

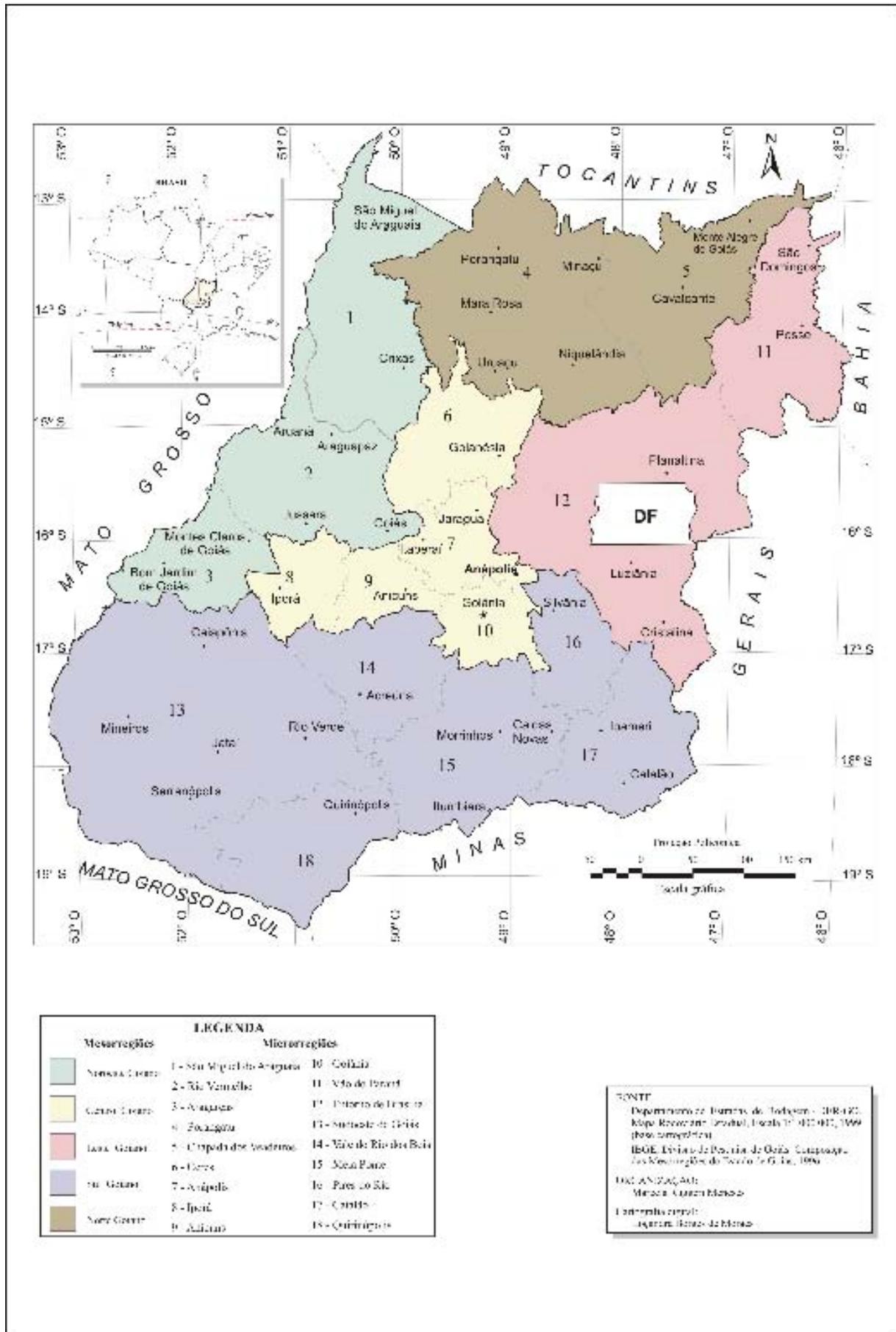


Figura 2 – Estado de Goiás: Mesorregiões, Microrregiões e principais cidades-2000

sua ocupação se deu nas proximidades das rodovias. Possui nesse espaço um papel fundamental e representativo para a constituição territorial de Goiás. É peça essencial para o arranjo espacial que a atual conjuntura o levou a designar. Assim como toda cidade, Anápolis possui características que a tornaram fundamental para o processo de formação físico-territorial e sócio-econômico do estado, mais que representante, é articuladora indiscutível em função de sua localização geográfica.

Para nos localizarmos em relação a sua periodização, dividiremos sua formação em três períodos: 1870 a 1935, 1935 a 1970 e 1970 aos dias atuais, estabelecendo ao longo e, principalmente, ao final as relações fundamentais entre espaço e tempo.

A chegada da estrada de ferro<sup>26</sup> foi o fato que, preponderantemente, marcou o desenvolvimento de Anápolis. Este evento proporcionou transformações estruturais tanto para a cidade, quanto para o Estado. Entre 1870 e 1935, a cidade experimentou expressivo crescimento populacional, Anápolis recebeu migrantes brasileiros oriundos de outros estados e países. Este período foi decisivo para a formação econômica anapolina, correspondendo ao período de consolidação da cidade como entreposto comercial.

O processo migratório trouxe para Anápolis um contingente de migrantes italianos, que desenvolveram a cultura do café. Esta atividade foi responsável por transformações na dinâmica econômica e aceleração do processo de urbanização, que nas primeiras décadas do século XX deram suporte econômico para a acumulação de capital, que em outros tempos seria motivação para a indústria e o comércio atacadista e varejista (CASTRO, 2004).

O crescimento populacional considerável, o desenvolvimento da agricultura comercial, a valorização de terras e a dinamização da economia, inseriram Anápolis no cenário econômico nacional (POLONIAL, 2000). Fato que se deve à inauguração da estação ferroviária e ao terminal de trilhos que trouxeram melhorias urbanas e dinamismo econômico para a região. Após a chegada dos trilhos em Anápolis, pós 1935, emergia na sociedade anapolina uma burguesia comercial e industrial que garantiu, conforme seus interesses, a semente da hegemonia econômica relacionada ao comércio varejista e atacadista.

---

<sup>26</sup> Segundo Estevam (1998, p. 92), a implantação da estrada de ferro em Goiás deu-se por etapas. Na primeira - até 1914 - os trilhos avançaram 233 quilômetros partindo de Araguari-MG até Roncador-GO, trecho construído em um período relativamente curto. Os trilhos ficaram paralisados até 1922 - para construção de uma ponte sobre o rio - quando foi iniciada a segunda etapa, desta feita, de forma irregular. No seu prolongamento, a ferrovia atingiu 387 quilômetros de extensão. Somente inaugurou-se um ramal ligando Leopoldo de Bulhões a Goiânia.

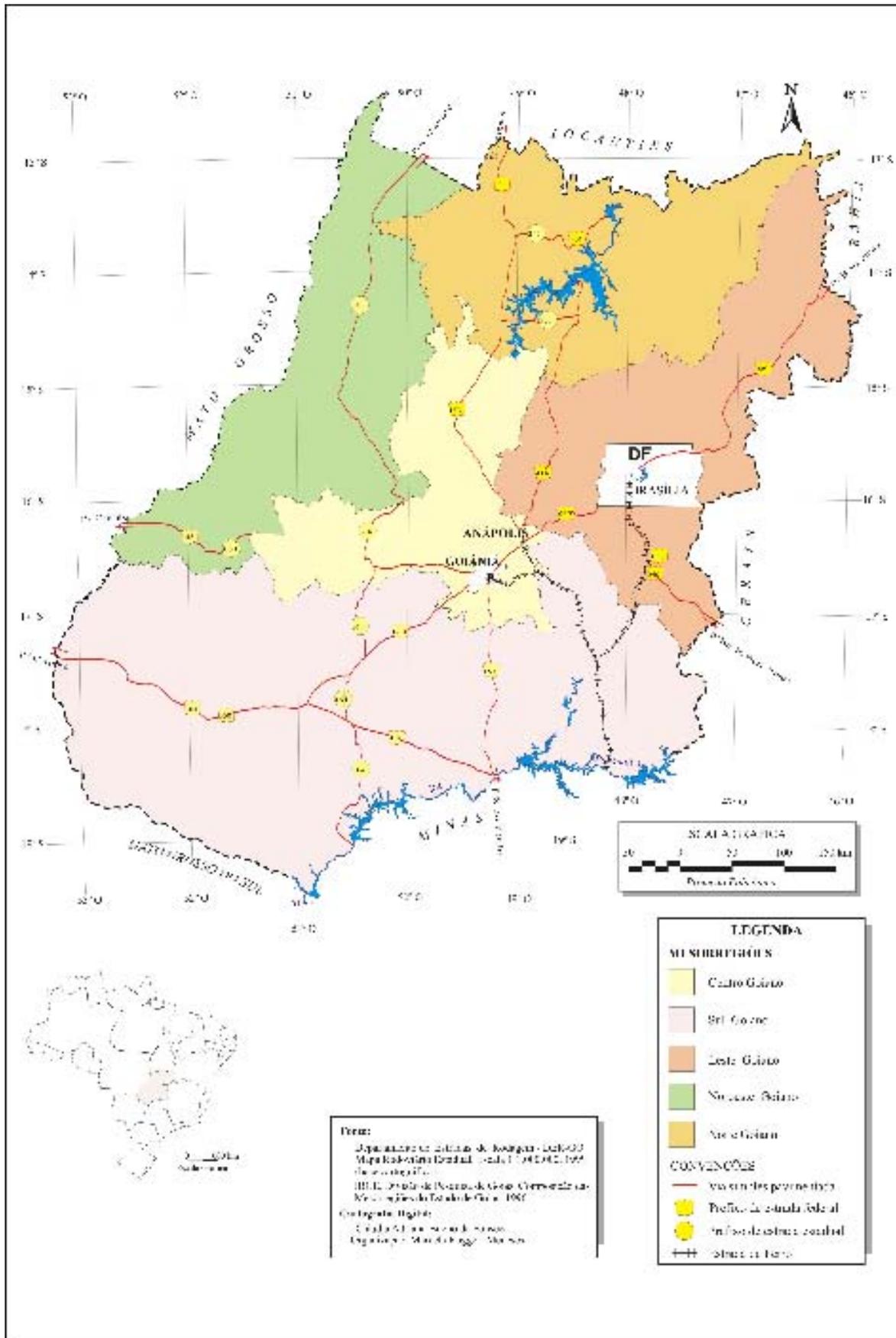


Figura 3 – Estado de Goiás: Mesorregiões e principais rodovias

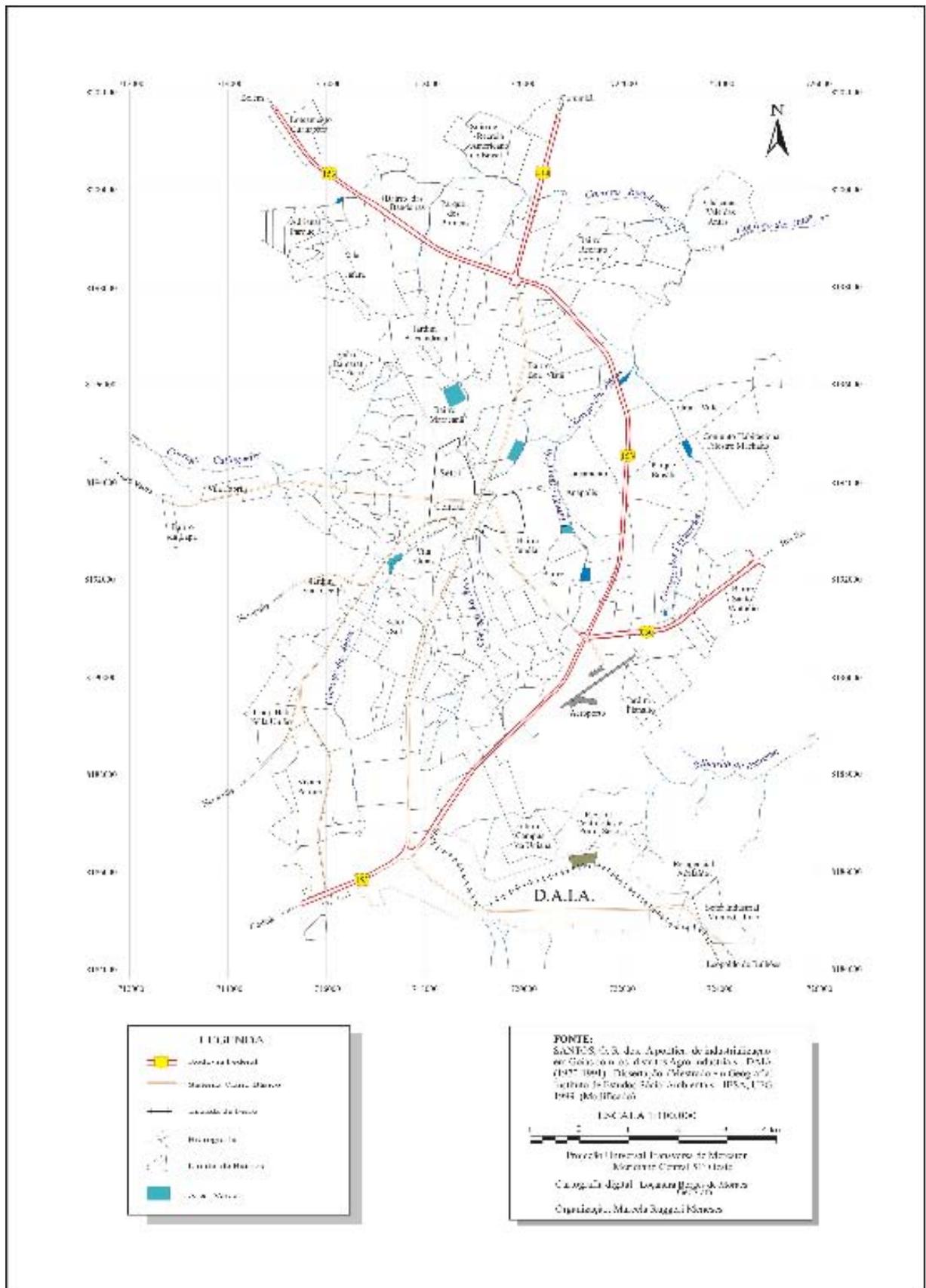


Figura 4 – Mapa Urbano de Anápolis

Polonial (2000) afirmou que

[...] poucas cidades do Estado de Goiás, [que] certamente, foram tão influenciadas e beneficiadas pela estrada de ferro como Anápolis. Com pouco, mais de três mil habitantes urbanos no início dos anos vinte, em pouco tempo se tornou a maior e mais importante cidade do interior do Estado, com uma atividade econômica diversificada, com destaque para a intensa atividade agroindustrial e comércio influente que proporcionou um fluxo de capital tão elevado favorecendo a criação de dois bancos por parte de investidores locais. Tudo isso em pouco mais de duas décadas após a chegada da ferrovia (POLONIAL, 2000, p. 8).

Durante e após a década de 1950, fatores externos relacionados à política nacional, como a crise do setor energético, a concorrência econômica com a nova capital, Goiânia e, nos anos 60, com a capital federal, Brasília, além da crise no setor ferroviário e o advento da rodovia, fizeram com que Anápolis perdesse a hegemonia do comércio regional.

As décadas de 1970 e 1980 são marcadas pela crise política e econômica que atingiu o país com a entrada dos militares no poder. Um fato que repercutiu diretamente sobre a realidade econômica e política de Anápolis que sob a intervenção militar transformou-se em área de segurança nacional, fase na qual a economia direciona-se para o desenvolvimento da atividade industrial, construindo o Distrito Agroindustrial de Anápolis – DAIA (LUZ, 2001, p. 44).

A implantação da Base Aérea de Anápolis e do DAIA, que a frente será analisada, eram princípios básicos de um tripé de ações concebidas pelo governo militar que considerava como estratégia a segurança, o desenvolvimento e o conhecimento (KOSSA, 2007).

O fato é que o Distrito Agroindustrial de Anápolis por considerável tempo desempenhou, e ainda desempenha função importante na dinâmica econômica de Goiás. Na década de 1980, a crise econômica, como afirmada acima, refletiu diretamente sobre o funcionamento e a dinâmica da economia goiana e, por conseguinte, no processo de desenvolvimento dos distritos agroindustriais, sobretudo no DAIA. Tal fato pode ser associado à ausência de articulações políticas de incentivos fiscais que provavelmente não faziam parte da gestão governamental, que determinaram a transferência e o afastamento dos cerealistas anapolinos para o triângulo mineiro<sup>27</sup>.

O crescimento demográfico e o constante processo migratório, resultados de melhores expectativas de vida - decorrentes de oportunidades de trabalho, renda e terra - fizeram com

<sup>27</sup> Kossa (2007) em suas observações revela que no início da construção do DAIA, o então governador havia perdido a instalação de uma importante indústria no município de Anápolis, razão que motivou a instalação da mesma, Souza Cruz, no triângulo mineiro. Estes apontamentos se fazem necessário para que possamos perceber que à medida que o tempo se avançou, é possível conferir esse embate entre o comércio atacadista anapolino e o triangulino. Esse questionamento, pontuado por Luz (2001), nos revela que em um determinado período fez reduzir a capacidade competitiva comercial de Anápolis, provocando, no entanto, a iniciativa de modernização do setor com a especialização, transformando-os em atacadistas transportadores modernos.

que a cidade sofresse processo de ocupação distinto e desordenado de espaços tomados dispersa e espontaneamente ao longo de seus principais eixos estruturadores, como são apontadas nas figuras 3, 4 e 5. As atividades econômicas foram, certamente, vetores atrativos para os migrantes, que se ocuparam do solo urbano para que desempenhassem suas atividades humanas, determinando um espaço de ocupações irregulares e não planejada.

Após esse período, com a chegada da ferrovia (1935), a cidade se configura de forma radiocêntrica, tendo sua ocupação situada nos acessos às rodovias. No período de 1950 a 1970, com o crescimento de Goiânia, a construção de Brasília e a implantação da Belém-Brasília, Anápolis como cidade-apoio desses processos sofreu rápida urbanização. Este fenômeno se acelerou com a implantação da base aérea, na década de 70, presenciando uma ocupação dispersa e desordenada.

A ocupação e expansão do município de Anápolis, segundo Freitas (2007), é reflexo tanto de transformações na estrutura interna, quanto na externa. A implantação da Base Aérea, do Distrito Agroindustrial – DAIA, das rodovias, a construção de Goiânia e Brasília, entre outros eventos determinaram a configuração da cidade.

Para Freitas (2007), a expansão da área urbana, com o conseqüente crescimento populacional teve efeitos importantes com relação aos serviços públicos na cidade. Estes fatores trouxeram graves problemas de infra-estrutura, já que a cidade não estava preparada para receber um contingente populacional tão elevado, que resultou conseqüentemente, em sérios problemas envolvendo o abastecimento de água e o sistema de esgoto, que naquele momento despendiam de recursos que eram insuficientes para suprir a demanda corrente. O grande fato é que estes eventos arrastaram consigo a necessidade de infra-estrutura, que com a evolução da estrutura intra-urbana, corroboradas pela expansão, acarretaram melhoramentos e expansão da malha viária que, atualmente, representam os eixos estruturadores do município. Neste momento vale ressaltar que os eventos e transformações advindas dessas estruturas resultaram, principalmente, em recursos e investimentos oriundos do governo federal na infra-estrutura da cidade, que mais tarde, com a implantação do DAIA, concentraram e priorizaram seus interesses em investimentos ligados à concessão de benefícios e incentivos fiscais para a iniciativa privada, que refletiram nos atuais problemas urbanos vividos pela cidade.

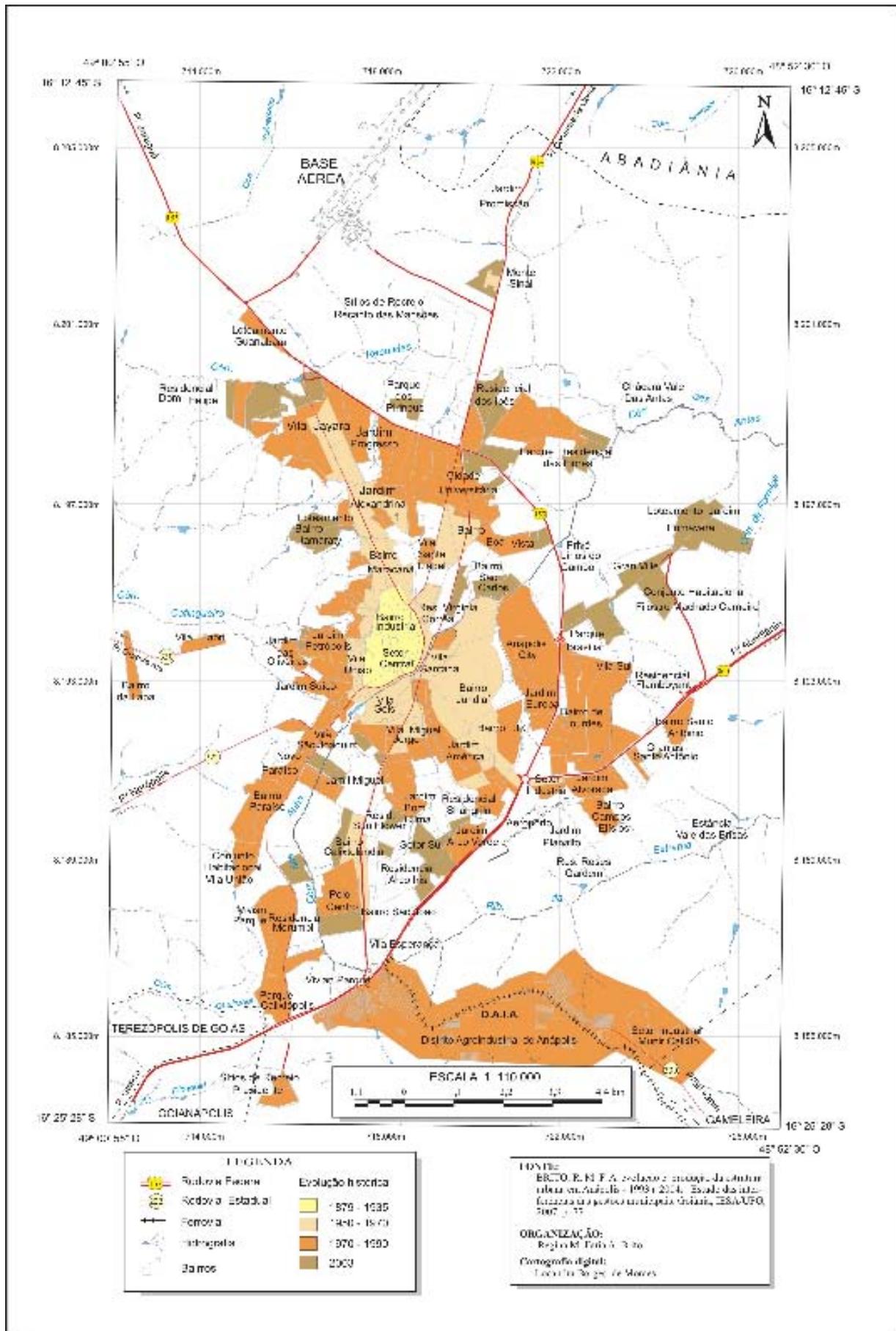


Figura 5 – Evolução Histórica da ocupação urbana de Anápolis (1879-2005)

### 2.2.1 A cidade e alguns Indicadores Sócio-econômicos

Por se localizar geograficamente em situação estratégica próxima as áreas de povoamento e final de estrada de ferro, Anápolis teve seu perfil terciário aumentado, concentrando parte significativa do setor de atacado e varejo<sup>28</sup> (ARRAIS, 2005). Segundo a Secretaria de Planejamento do Estado de Goiás - SEPLAN, sua forte característica de entreposto comercial e uma rica malha viária, tanto interna quanto externa, visualizados na Figura 6, lhe garante destaque econômico, com uma elevada produtividade no setor de indústria com 44,6% e no setor de serviço 54,07% (Tabela 10).

TABELA 10- ESTRUTURA PRODUTIVA DA ECONOMIA SEGUNDO O PIB

Setores	Estado de Goiás	Anápolis
Agropecuária	17,19	1,27
Indústria	32,49	44,66
Serviço	50,32	54,07

Fonte: SEPLAN/SEPIN, 2000.

No entanto, segundo o *Anuário Estatístico de Goiás – 2003*, a arrecadação do Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviço (ICMS) de Anápolis confirma uma maior especialização no setor industrial com uma arrecadação de receita que representa 2/3 (65,6%) do ICMS do município, tendo os seus outros 1/3 (30,3%) recolhidos pelas atividades comerciais, sendo possível, perceber na Tabela 11 sua forte expressão da atividade industrial que, em porcentagens, supera até mesmo o estado de Goiás.

Em 1998, o município de Anápolis perdeu destaque em arrecadação de ICMS para Senador Canedo com a implantação do pólo de distribuição de combustível (Tabela 12), já que este possui articulações dinâmicas com a Região Metropolitana de Goiânia<sup>29</sup>, fato que,

<sup>28</sup> “O setor de comércio é bastante representativo principalmente em relação ao comércio atacadista que exerceu papel fundamental na evolução histórica do município. Os grandes atacados de Anápolis surgiram como pequenos negócios e, devido à proximidade ao Distrito Federal, com a consolidação de Brasília e de Goiânia, acabaram ampliando sua estrutura, transformando-se em grandes negócios. Hoje este setor não detém mais a posição de centro de distribuição que possuiu em momentos anteriores quando foi o maior polarizador da região central. Atualmente, Uberlândia, Imperatriz e Brasília tornaram-se grandes pólos e abrigam parte das maiores empresas do país” (BRITO, 2007, p. 40).

<sup>29</sup> A Região Metropolitana de Goiânia, criada pelo Governo Estadual, através de Lei Complementar nº 27, de 30.12.1999, é composta por 11 municípios: Abadia de Goiás, Aragoiânia, Aparecida de Goiânia, Goianópolis, Goiânia, Goianira, Hidrolândia, Nerópolis, Santo Antônio de Goiás, Senador Canedo e Trindade, todos limitrofes e/ou conurbados à Capital, possuindo uma população total de 1.726.307 habitantes (IBGE2000). Foi instituída também a Região de Desenvolvimento Integrado de Goiânia, composta por mais 9 municípios: Bela Vista, Bonfinópolis, Brazabrantes, Caldazinha, Caturai, Inhumas, Guapó, Nova Veneza e Teresópolis de Goiás. Sua criação teve como premissa básica a busca de instrumentos de desenvolvimento, visando o crescimento sustentável e ordenado do território, com a conseqüente melhoria da qualidade de vida da população.

provavelmente, estreita os laços econômicos entre Senador Canedo e Goiânia e, certamente, lhe garantiram forte arrecadação de ICMS, o que não subjuga Anápolis já que sua articulação econômica e arrecadação são estritamente providas de sua própria força econômica. Considerando ainda os municípios classificados existem alguns que estabelecem fortes relações com a capital goiana, sendo, portanto indiferente sua comparação em relação àqueles que possuem economia significativa como Anápolis.

TABELA 11 - ARRECADAÇÃO DO ICMS POR SETOR DE ATIVIDADE 2002 EM R\$

Setores	Estado de Goiás	%	Anápolis	%
Agropecuária	88.256.182,02	2,92	102.272,75	0,07
Extração Mineral	1.830.415,14	0,06	0	0
Indústria	1.095.517.136,49	36,27	93.052.103,21	65,59
Comércio	1.287.930.354,39	42,64	43.021.903,42	30,32
Serviço	431.392.169,22	14,28	4.543.197,67	3,2
Outras	115.520.555,45	3,82	1.157.172,91	0,82
Total	3.020.446.812,71	100	141.876.699,96	100

Fonte: SEPLAN/SEPIN, 2000.

TABELA 12 - RANKING DOS 10 MUNICÍPIOS GOIANOS LÍDERES EM ARRECADAÇÃO DE ICMS - 1998/2002

Municípios	2002 (R\$)	Ranking	1998 (R\$)	Ranking
Estado de Goiás	3.020.446.812,71	-	1.558.745.787,32	-
Goiânia	1.315.481.420,36	1	767.011.901,74	1
Senador Canedo	455.490.385,32	2	88.655.689,80	3
Anápolis	141.876.699,96	3	97.581.188,04	2
Catalão	72.020.641,18	4	15.763.760,02	9
Rio Verde	58.215.938,43	5	33.079.711,11	5
Itumbiara	55.266.259,31	6	35.230.605,46	4
Aparecida de Goiânia	44.543.042,41	7	20.259.389,64	7
Niquelândia	30.891.317,32	8	3.160.220,32	36
Jataí	30.303.788,43	9	14.821.893,29	10
Luziânia	20.913.481,65	10	20.558.767,13	6

Fonte: SEPLAN/SEPIN, 2000.

Mesmo tendo perdido colocação para Senador Canedo, no quesito de arrecadação tributária, Anápolis se encontra em segundo lugar em relação à participação no Produto Interno Bruto<sup>30</sup> (PIB) de Goiás como pode ser avaliado na Tabela 13.

<sup>30</sup> Para tanto, vale buscar esse índice econômico, como sendo: [um] “método de avaliar a consistência da economia, consta da apuração do valor de todos os bens e serviços finais produzidos no município. Este método permite dimensionar a riqueza local e traz indicativos da força econômica e da vocação produtiva no município. [...] Metodologicamente, o valor adicionado bruto do Estado é calculado a partir de informações estatísticas sobre as receitas e despesas, evolução do volume e do preço dos produtos e insumos de cada uma das 15 classes de atividades econômicas: agropecuária; indústria (extrativa mineral, de transformação, construção civil, serviços industriais de utilidade pública); serviços (comércio, transporte, alojamento e alimentação, comunicações, serviços prestados às empresas, educação, saúde, trabalhos domésticos e outros)” (PDA, 2005/2006, p. 38).

TABELA 13 - RANKING DO PRODUTO INTERNO BRUTO A PREÇO DO MERCADO CORRENTE DOS DEZ MUNICÍPIOS MAIS RICOS DE GOIÁS

Ranking	Municípios	PIB (R\$ mil)	Participação (R\$)
1°	Goiânia	6.271.140	28,95
2°	Anápolis	308.656	6,04
3°	Rio Verde	773.467	3,57
4°	Aparecida de Goiânia	723.083	3,34
5°	Catalão	601.423	2,78
6°	Itumbiara	562.386	2,5
7°	Jataí	546.042	2,52
8°	Luziânia	488.968	2,26
9°	Senador Canedo	341.547	1,58
10°	Minaçu	296.549	1,37

Fonte: SEPLAN/SEPIN, 2000.

É um município que possui destaque em relação a sua renda *per capita*, situando-se em 73° lugar no ranking dos municípios goianos, sendo a maior média do Estado de Goiás e conforme os dados e avaliação do Plano Diretor de Anápolis (2005/2006), o município está acima do nível de desenvolvimento do Estado (Tabela 14).

TABELA 14 - PRODUTO INTERNO BRUTO *PER CAPITA* A PREÇO DE MERCADO CORRENTE

Localidade	PIB per capita (R\$)
Brasil	6.473
Estado de Goiás	4.315
Anápolis	4.543

Fonte: SEPLAN/SEPIN, 2000.

De acordo com o (PDA, 2005/2006), as atividades econômicas registradas na Secretaria de Fazenda do Estado de Goiás são, em sua maioria, empresas de micro e pequeno porte cuja participação representa 87,5% do total de empresas neste município.

Cabe ainda ressaltar que os dados levantados pelo órgão de Planejamento do Estado e apontados nas tabelas acima, evidenciam forte especialização no setor industrial,<sup>31</sup> fato também analisado por Brito (2007) em sua pesquisa ao afirmar que o setor industrial é o de maior expressão da economia anapolina. Em seguida, Deus (2002) respalda sua afirmação garantindo que a dinâmica econômica de Anápolis foi produzida ao longo da história cuja função de cidade industrial era determinada pelos planejadores e burocratas do Estado,

<sup>31</sup> Na literatura referente à história de Anápolis, o município é adjetivado como a “Manchester Goiana” e em um artigo recente, veiculado pelo órgão de planejamento do Estado, na revista “*Economia e Desenvolvimento*”, ainda é utilizada tal expressão (REVISTA ECONOMIA E DESENVOLVIMENTO, 2003, abr.-jun.). Isto pode expressar a necessidade do Estado em justificar e construir na mídia uma imagem industrial da cidade de Anápolis.

resultando na transformação espacial de Goiás ocorrida na década de 1970, conseqüências do processo de descentralização industrial no Brasil.



Ao confrontar dados econômicos da Prefeitura Municipal de Anápolis e Secretaria de Planejamento e Desenvolvimento do Estado de Goiás percebe-se que ambos nos revelam maior representatividade e contribuição na atividade comercial. Contudo, a atividade industrial se liga ao crescimento do município pela via regional, que o classifica como destaque ligado à atividade industrial, pois apresenta grande contribuição do PIB de Anápolis para com o PIB de Goiás. Além disso, de acordo com os dados econômicos apresentados se confirma sua forte atuação no setor industrial, fato decorrente das constantes políticas estaduais de incentivos fiscais, que reduzem, por sua vez, a arrecadação do ICMS industrial (ver Tabela 12), que mascaram a arrecadação deste setor, subjugando a atividade comercial, já que a mesma gera emprego e renda considerável para a cidade.

No caso de Anápolis, o setor industrial e a sua infra-estrutura foram influenciados pelo contexto da economia estadual e nacional. O processo industrial desse município é resultado de uma política maior, relacionado à desconcentração industrial que se estabeleceu diante de circunstâncias de expansão do capital, conquistando localizações em função de interesses estatais e de classes, principalmente, pelas necessidades de acumulação e consumo.

Nascida de um entreposto comercial, de tradição atacadista, Anápolis, nos anos 60, foi indicada como cidade industrial de Goiânia, projeto sem êxito (GOMES, 1993; SANTOS, 1999). Na década de 70, em função de políticas do Estado, que tinha como premissa o desenvolvimento econômico pautado no processo industrial, parte este decorrente da desconcentração industrial, criou-se os Distritos Agroindustriais (SANTOS, 1999) que representaram crescimento econômico e índices de uma economia em expansão. Atualmente, o Distrito Agroindustrial de Anápolis – DAIA – abriga também o Porto Seco - Estação Aduaneira Interior (EAI) e a Plataforma Logística Multimodal, que se encontram no entroncamento viário denominado “trevo Brasil”.

TABELA 15 - CONTRIBUINTES POR SETOR DE ATIVIDADES E PARTICIPAÇÃO DE ICMS DO MUNICÍPIO DE ANÁPOLIS (2000-2003)

Atividades Econômicas	Ano de 200		Ano de 2001		Ano de 2002		Ano de 2003	
	Qtd.	%ICMS	Qtd.	%ICMS	Qtd.	%ICMS	Qtd.	%ICMS
Comércio	2.636	60,32	2.701	60,18	2.746	56,9	2.815	59,87
Indústria	709	16,22	725	16,15	738	16,02	742	15,78
Produtor Rural	716	16,39	744	16,58	738	16,02	742	15,78
Transportadora	86	1,97	86	1,92	103	2,24	113	2,41
Outros	223	5,1	232	5,17	243	5,27	201	2,41
Total	4.370	100	4.488	100	4.607	100	4.702	100

Fonte: SEFAZ, CEI – Cadastro de Contribuintes e DPSE/PMA, 2005/2006.

Em relação aos quantitativos sociais demográficos, percebidos na Tabela 16, a população da cidade é, em sua maioria, urbana com 98,7%, tendo uma minoria representada por uma população rural de 1,3% .

Em Anápolis, de acordo com o Censo de 2000, a população do Município era de 288.085, representando 6,4% da população do Estado. São em torno de 280.164 habitantes na área urbana e 7.921 na área rural. O percentual dos que moram na zona rural é de 2,75% o que nos aponta uma taxa de urbanização de 97,3%, superior à taxa brasileira que é de 81,2% e a do Estado de Goiás 89%, porém menor que a de Goiânia de 99,3% e de Aparecida de Goiânia 99,7%, no mesmo Censo. A evasão rural é aliada a elevadas taxas de crescimento de população e que hoje se estabiliza no índice de 2,11%. (BRITO, 2007, p. 33).

Segundo dados do PDA (2005/2006) em 2003, a área urbana é constituída por 292.841 (duzentos e noventa e dois mil, oitocentos e quarenta e um) habitantes no núcleo-sede e mais 5.314 (cinco mil, trezentos e quatorze) habitantes nos distritos de Goialândia, Interlândia, Joanópolis e Souzaânia, entretanto, foi registrada acentuada queda no número de moradores destes distritos, perfazendo o total de 298.155 (duzentos e noventa e oito mil, cento e cinqüenta e cinco) habitantes. Dados do órgão de Planejamento do Estado estimam, em 2005, uma população de 313.412 (trezentos e treze mil, quatrocentos e doze) habitantes (SEPLAN/SEPIN, 2007), com a projeção de população urbana elevando sua percentagem, enquanto a rural assume uma percentagem regressiva, o que pode ser percebido na Tabela 16.

TABELA 16 – POPULAÇÃO DO MUNICÍPIO DE ANÁPOLIS (2000)

Ano de Referência	População	Urbana	Rural
1980	180.012 hab	163.096 hab	16.916 hab
1991	239.378 hab	226.925 hab	12.453 hab
1996	264.975 hab	244.670 hab	20.305 hab
2000	288.085 hab	280.164 hab	7.921 hab
2001*	288.814 hab	-	-
2002**	293.475 hab	-	-
2003**	298.155 hab	-	-
2004	307.977 hab	-	-
2005	313.412 hab	-	-
2006	318.808 hab	-	-

Fonte: SEPLAN/SEPIN, 2007.

\*IBGE

\*\*Valores estimados

A taxa de crescimento populacional de Anápolis evidencia processo de urbanização reforçado por perdas no contingente da população rural. Em 1990, a população rural do município, que era de 11.751 habitantes, reduziu-se para 5.314, em 2003, com perda líquida

de 6.437 moradores do campo, o equivalente a um decréscimo de 54,78% da população campesina em apenas 12 anos.

O quadro demográfico atual do município reflete os fenômenos ocorridos a partir da década de 70 em quase todo o País. O intenso esvaziamento da área rural, à época, deu lugar a um crescimento urbano que se estendeu pelas décadas de 80 e 90. Em Anápolis esse processo culminou em 1999, conforme estimativas do IBGE. Alia-se à evasão rural, as elevadas taxas de crescimento da população, superiores às verificadas no Estado.

Conforme Brito (2007),

[...] esta posição propiciou ao município um desenvolvimento econômico que foi atrativo para o processo migratório. A busca de melhores condições de vida proporcionadas pelas oportunidades de emprego, infra-estrutura instalada e serviços sociais públicos evidencia o alto movimento migratório do Município. Entre 1872 e 1900, este fluxo foi, prioritariamente, pelo deslocamento de pessoas de cidades circunvizinhas, definindo uma taxa anual de 5,3% ao ano. Em 1872, a população de Santana das Antas e sua zona rural [eram] de 1.461 habitantes chegando em 1900 à casa dos 6.296 habitantes (BRITO, 2007, p. 34).

Além desse processo de migração campo-cidade, Anápolis nas primeiras décadas do século XX recebeu imigrantes italianos e sírio-libaneses atraindo, posteriormente, um número significativo de pessoas de outras regiões do país, sobretudo do Sudeste e Nordeste, coincidindo com o avanço da cafeicultura. A taxa média de crescimento deste período foi de 4,78% com o resultado populacional de 16.037 (dezesesseis mil e trinta e sete) habitantes em 1920.

Para Freitas (1995, p. 35),

[...] entre 1920 e 1940 a taxa média anual de crescimento populacional foi de 4,56% quando o município recebeu os imigrantes japoneses e uma significativa presença de imigrantes mineiros em decorrência direta da chegada da estrada de ferro. No período seguinte, de 1940 a 1950, verificou-se a menor taxa média do período anterior. Mesmo com o processo de industrialização da década de 70, esse movimento rumo a Anápolis perdeu o ímpeto [...]

Apesar de um relativo desenvolvimento econômico percebe-se que os habitantes de Anápolis não são beneficiados por sua localização, pela implantação de uma infra-estrutura de grande porte para a indústria e logística, o que supostamente garantiria à cidade emprego e renda. Isto ocorreu, porque os salários são baixos e não permite a uma boa parcela da população uma razoável qualidade de vida (Tabela 17). Para Brito (2007), a situação relativa à concentração de riquezas em Anápolis é reflexo do que ocorre em todo o país. É cada vez maior o contingente da população que se encontra nas mais baixas faixas de renda.

TABELA 17 - DOMICÍLIOS PARTICULARES PERMANENTES / SALÁRIO MÍNIMO

	2000
Total	80.423
Até 1	17.183
Mais de 1 a 2	19.289
Mais de 2 a 3	10.432
Mais de 3 a 5	11.654
Mais de 5 a 10	10.064
Mais de 10 a 15	2.653
Mais de 15 a 20	1.644
Mais de 20 a 30	886
Mais de 30	1.261
Sem rendimento	5.357

Fonte: SEPLAN/SEPIN, 2007.

Enquanto a cidade oferece baixos salários e, contraditoriamente, se destaca no Estado de Goiás com uma economia em expansão, seus índices de desenvolvimento humano são considerados médios pelos parâmetros de classificação (Tabela 18) e acima da média estadual (Tabela 10). A classificação, segundo o IDH<sup>32</sup>, é determinada da seguinte forma: elevado (superior a 0,800), médio (0,500 – 0,799) e baixo (abaixo de 0,500).

TABELA 18 - INDICADORES DE DESENVOLVIMENTO HUMANO DE ANÁPOLIS – 1991/2000

Indicadores	1991	2000	Crescimento % (2001/1991)
IDH-M	0,721	0,788	9,3
IDH- Educação	0,81	0,889	9,8
IDH- Longevidade	0,67	0,754	12,5
IDH- Renda	0,684	0,721	5,4

Fonte: PNUD, IBGE, IPEA, 2000.

TABELA 19 - CLASSIFICAÇÃO NACIONAL E ESTADUAL SEGUNDO O ÍNDICE DE DESENVOLVIMENTO HUMANO DE ANÁPOLIS – 1991/2000

Localidade	1991	2000	Crescimento % (2000/1991)
Anápolis	0,721	0,788	9,3
Estado de Goiás	0,707	0,77	8,9
Brasil	0,709	0,764	7,8

Fonte: PNUD, IBGE, IPEA, 2000.

Segundo Plano Diretor de Anápolis (2005/2006),

<sup>32</sup> Índice de Desenvolvimento Humano – IDH – Este índice se constitui de três dimensões básicas do desenvolvimento: uma vida longa e saudável, o acesso ao conhecimento e um padrão de vida decente. É uma medida comparativa de riqueza, alfabetização, educação, esperança média de vida, natalidade e outros fatores. É uma maneira padronizada de avaliação e medida do bem-estar de uma população, especialmente o bem-estar infantil. O índice foi desenvolvido em 1990 pelo economista paquistanês Mahbub ul Haq, e vem sendo usado desde 1993 pelo Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento no seu relatório anual (Enciclopédia Wikipédia, 2008, acessada em 21/07/2008).

A taxa de [...] desenvolvimento humano do município de Anápolis (9,3%) foi maior que a média registrada no Estado de Goiás. Em 1991, Anápolis ostentava o 7º lugar no ranking do IDH-M dos municípios goianos, mas caiu em 2000 para a 16ª posição. Em relação ao Brasil, ocupava o 767º lugar, e caiu em 2000 para 839º. Isto demonstra que Anápolis não conseguiu acompanhar o ritmo de crescimento dos municípios em nível nacional e estadual do IDH-M.

Ainda em relação à renda, o Atlas de Índice de Desenvolvimento Humano no Brasil divide a análise nos seguintes aspectos: nível e composição, desigualdade e pobreza. De acordo com o mesmo, a renda capita de 1991 foi de R\$234,13 e em 2000 saltou para R\$ 293,89. Tendo como parâmetros a quantidade 800 (oitocentos) municípios do Estado e nos fixando no aspecto relacionado à intensidade da pobreza, que em 1991 era de 37,22 e em 2000 sobe para 38,41, percebe-se que apesar destes “pequenos” aumentos nos índices, há uma grande disparidade social no município, que nos revela uma má distribuição de renda, indícios de que Anápolis sofre com a desigualdade e a pobreza. Para confrontar com esta problemática temos índices econômicos relacionados à atividade comercial e industrial, nas Tabelas 10, 12 e 15 que demonstram o oposto do constatado nos índices de desenvolvimento humano.

Mas esses índices e taxas sócio-econômicas nos revelam apenas uma faceta da realidade da produção da cidade. Anápolis carrega consigo consecutivos insucessos nas gestões públicas municipais,<sup>33</sup> apresentando-se como uma cidade excludente social, econômico e fisicamente, o que é determinante no crescimento, desenvolvimento e ordenamento territorial de qualquer cidade.

A reflexão para o momento é de uma cidade que, aos olhos do Estado, possui um relativo crescimento econômico vinculado ao setor industrial e desenvolvimento regional, o que garante e beneficia índices de uma economia em crescimento no crescimento em âmbito estadual, enquanto em âmbito local, a cidade e os cidadãos não são favorecidos pelo suposto “desempenho” industrial, o que levaria, de fato, ao crescimento e desenvolvimento local.

---

<sup>33</sup> Objeto de pesquisa de Brito (2007), que em sua dissertação aborda as interferências da gestão pública municipal no processo de produção da estrutura urbana de Anápolis, resultou em estudo denominado “*A gestão das cidades e sua organização interna: Anápolis – 1993 a 2004*”.

## 2.2 O Distrito Agro-Industrial de Anápolis – DAIA: um marco determinante

A instalação do Distrito Agro-Industrial (em Anápolis, em vista aérea na imagem abaixo), foi o reflexo da conjuntura político-econômica, tanto de nível regional, quanto nacional. Houve, entretanto, outros aspectos como a localização estratégica, que permitiram melhores condições logísticas para escoamento da produção, ou seja, sua posição encravada entre Goiânia, capital do Estado, e Brasília, capital federal, e uma malha rodoviária propícia à circulação, produção e consumo, determinaram sua implantação.



Figura 7 - Vista aérea do DAIA. Fonte: Kossa, 2007.

Na década de 70, em função de políticas do Estado que tinham como premissa o desenvolvimento econômico pautado no processo industrial, parte deste decorrente da desconcentração industrial levaram à criação dos distritos agro-industriais (SANTOS, 1999). O fato é que o Estado configurou o território de modo a facilitar a implantação dessas indústrias, beneficiando a implementação de políticas de industrialização através de condições de infra-estrutura básica e incentivos financeiros e fiscais.

Esta descentralização econômica se insere, segundo Santos (1998), no postulado sobre a implantação dos pólos de desenvolvimento, respaldado na teoria de François Perroux, como instrumento de estímulo à economia de regiões deprimidas e, assim, a superação de desequilíbrios regionais. Nas décadas de 1960 e 1970 muitos foram os países que se utilizaram de artifícios para a implantação de pólos industriais<sup>34</sup>, em especial o Brasil, com o objetivo de projeção e descentralização econômica, por meio da descentralização industrial (BRITO, 2007).

---

<sup>34</sup> No próximo capítulo serão apresentados os referenciais teóricos que explicitam e justificam conceitos os empregados.

Inicialmente, Senador Canedo foi a localidade escolhida para representar a cidade industrial de Goiânia que, por motivos ambientais, os ventos dominantes em sentido Sudeste-Noroeste soprariam a fumaça industrial para Goiânia. Logo, Anápolis<sup>35</sup> foi escolhida como sede da cidade industrial de Goiânia. Sua evidente localização, relevante tradição comercial atacadista e proximidade com a capital fizeram com que fosse implantado um distrito agroindustrial, que permitiu à Goiânia e Anápolis estabelecer uma relação funcional complementar.

Segundo Santos (1999), o projeto inicial do distrito de Anápolis foi rejeitado, sendo considerado sofisticado e de alto custo. Por esse motivo, o projeto ficou sob a responsabilidade da Companhia de Distritos Industriais de Goiás, que elaborou projeto simplificado e funcional, que foi logo implantado.

O Distrito Agroindustrial de Anápolis –DAIA<sup>36</sup> (Figura 7 e 8) – foi inaugurado em 1976 com 373 hectares e representou uma nova fase de industrialização para o Estado de Goiás.



Figura 8 - Vista Aérea da entrada do DAIA  
Fonte: Kossa, 2007.

---

<sup>35</sup> Segundo Santos (1999), tal escolha foi resultado de um parecer técnico, elaborado por uma comissão, que indicou Anápolis como a mais apropriada para sediar o primeiro pólo industrial do Estado, que culminou com a desativação do projeto de cidade industrial.

<sup>36</sup> Segundo a análise de Brito (2007), Castro (2004), este foi o primeiro distrito do Estado e é hoje, o maior, mais importante e que oferece a melhor infra-estrutura entre os demais implantados.

É um pólo industrial planejado e interliga todas as regiões do país através da malha rodoviária constituída pelas rodovias BR-060, BR-153 e GO-330 e rede ferroviária federal, que apresenta o trevo Brasil com um considerável número de vias convergentes de rodovias federais, e distantes de Anápolis 6 km, Goiânia 50 km e Brasília 150 km (SANTOS, 1999).

A ocupação do DAIA ficou sob responsabilidade da Secretária da Indústria e Comércio, identificando as prováveis indústrias, analisando os projetos e realizando a parte prática da alocação das unidades fabris dentro do Distrito. Dentre os critérios adotados para a seleção observava-se: a) viabilidade econômica do empreendimento; b) utilização de matéria prima regional; c) empresas agro- industriais; d) nível de geração de empregos/ha; e) nível de geração de ICM/ha; f) índice de ocupação do lotes g) nível de investimento/ha (CASTRO, 2004, p. 31).

Ao visualizar as Figuras 12 e 13 percebemos como a cidade foi tomada por várias estruturas de grande envergadura e representatividade tanto para o Município, quanto para o estado de Goiás (Base Aérea, Universidade Estadual de Goiás, Estação Aduaneira Interior, Plataforma Multimodal e o Distrito Agro-Industrial). Interessante destacar que a implantação do DAIA foi realizada em terras do município de Anápolis, o que revela a apropriação do território da cidade corroborado pelos interesses do capital e Estado. Interessantes, que determinaram o processo de ocupação do território e a industrialização de Goiás e do Brasil, que em essência é possível reiterar, como o fenômeno industrial adentra e invade o espaço, enquanto território social, dominando, tomando e organizando-o segundo sua dinâmica própria.

No período de sua inauguração, a infra-estrutura contava com estação de captação de água, estação de tratamento de esgoto, reservatórios, rede de distribuição de água, sistema de esgoto sanitário industrial e uma subestação de energia elétrica. Em 1980, a situação física da obra (SANTOS, 1999), no quesito saneamento de esgoto e abastecimento de água, encontrava-se adiantada, enquanto a terraplenagem, pavimentação, drenagens, entre outros aspectos relativos à infra-estrutura, estavam parcialmente encaminhados. Este distrito foi construído e consolidado gradativamente, sendo um dos únicos do Estado de Goiás a possuir infra-estrutura completa.

Neste ínterim, houve problemas políticos e econômicos. A crise do petróleo gerou uma desaceleração na economia e os conflitos políticos entre os estados da federação, relacionados aos incentivos financeiros e fiscais, à “guerra fiscal”, para consolidação de programa de implantação de indústrias desfavoreceu, de certo modo, a continuidade do processo do distrito de Anápolis. Isso, em razão da possibilidade de implantação de uma

cidade industrial no entorno de Brasília, em Ceilândia, não havendo, portanto, a possibilidade da existência de um distrito em Anápolis, já que este, teoricamente, supriria as necessidades de consumo da capital federal (SANTOS, 1999; CATRO, 2004).

Segundo Santos (1999), esse embate foi resolvido em acordo político entre o Estado de Goiás e o Governo Federal, que se somaram aos interesses do Distrito Federal em estabelecer parque industrial que alimentasse suas necessidades, ficando então, determinado Anápolis como sede do Distrito Agroindustrial responsável pelo abastecimento de Brasília. Esta estratégia foi em decorrência de um tratado que inicialmente estabelecia Ceilândia como cidade industrial de Brasília, porém após negociações políticas entre o governo do Estado de Goiás e o Distrito Federal destinaram a Anápolis a função determinada. Na verdade, essa articulação foi parte do Programa da Região Geoeconômica de Brasília que centralizou nos distritos agroindustriais a expectativa em reduzir as migrações. Este programa tinha entre outros objetivos, fixar o homem em sua região de origem, promovendo a interação entre as necessidades humanas e a política de criação de pólos de industrialização, mantendo Brasília “afastada”, até então, da convergência de grandes fluxos migratórios, o que garantiu a Anápolis e Goiás oportunidade de implementação de sua política industrial<sup>37</sup>.

Assim o projeto do DAIA (Distrito Agroindustrial de Anápolis) foi enquadrado para receber do FDI (Fundo Desenvolvimento Industrial) uma dotação financeira, a título de participação de programas federais de desenvolvimento do centro-oeste a fundo perdido, sendo listado como uma das prioridades industriais do Programa Região Geoeconômica de Brasília (CASTRO, 2004, p. 29).

Em documento que consta em seus estudos, Santos (1999) demonstra que o DAIA foi incorporado ao orçamento do plano plurianual daquele período. Isto confirma que o Estado havia assumido a política de industrialização por meio da consolidação dos distritos agroindustriais, estabelecendo Anápolis como cidade a iniciar o processo de industrialização do Estado, devido aos consideráveis coeficientes econômicos.

A política de industrialização através dos distritos industriais estrategicamente localizados no território goiano, buscava concretizar as oportunidades latentes de cada município, com isso aumentar o nível geral de produtividade da economia oriunda do melhor aproveitamento e transformação das matérias primas, qualificação e aperfeiçoamento da mão de obra e geração de emprego minimizando assim o êxodo rural para os grandes centros como Anápolis, Goiânia e Brasília e, de um modo geral, melhoria dos níveis de renda e de vida da população do Estado (CASTRO, 2004, p. 26).

---

<sup>37</sup> No próximo capítulo serão abordadas as reflexões específicas e relativas à industrialização de Goiás.

Para os técnicos que elaboraram o PDA (2005/2006), o DAIA ganhou impulso na metade da década de 80 quando o governo goiano instituiu o Programa FOMENTAR de incentivos fiscais às empresas e, que posteriormente, foi denominado PRODUIR<sup>38</sup>. Esses incentivos consolidaram a política de desenvolvimento com o crescimento no setor industrial, tendo em Anápolis referência para os investidores nacionais e internacionais. Desta feita, o Fundo Constitucional de Financiamento do Centro-Oeste (FCO) ofereceu linha de crédito para a construção civil, aquisição de máquinas e equipamentos, capital de giro, em suma, elementos ligados ao desenvolvimento industrial.

Conforme Castro (2004),

em 1985 segundo Silva (1995) o DAIA contava com 22 indústrias. A ampliação dos incentivos fiscais através do FOMENTAR e a melhoria nas condições da infra-estrutura do distrito, provocaram um acréscimo de 81,82% no período de 1985/87 representando 40 indústrias em 1987. O percentual acrescido ao total de indústrias instaladas em 1987 foi de apenas 15% somando-se 46 indústrias em 1989. De 1989 para 1991 o índice percentual acrescido foi significativo, totalizando 56,52%, representativo de 72 indústrias instaladas. Já em 1993 o DAIA contava com 76 unidades fabris em pleno funcionamento, justapondo-se um índice de 5,56% ao total de indústrias existentes em 1991.<sup>39</sup> No período 1993/95 o índice percentual oscilou negativamente em 30,26%. Os fatores para essa composição negativa foram dificuldades conjunturais decorrentes da implementação do Plano Real, sobretudo aquelas relativas à retração do consumo, altas taxas de juros e restrição ao crédito (CASTRO, 2004, p. 38).

Mas o grande fato é que, na década de 1980, o DAIA passou por um período de sombras. Para Castro (2004), a estagnação econômica sofrida pelo país nessa época que fez a inflação variar em apenas 4 anos de 91,47%, para 110,2% em 1980, chegando a 211,0% em 1993, foi um dos eventos que afetaram diretamente as indústrias do DAIA, provocando demissões e fechamento de algumas empresas. Além disso, a falta de incentivos fiscais para

---

<sup>38</sup> Este programa, PRODUIR, foi criado através da lei nº 13.591 de 18 de janeiro de 2000, denominado programa de desenvolvimento industrial de Goiás e trata-se de um incentivo financeiro aos empreendimentos industriais que realizem projetos econômicos considerados de interesse do Estado, relativo à implantação de novo empreendimento, expansão e diversificação da capacidade produtiva, modernização tecnológica, gestão ambiental, aumento de competitividade e revitalização de unidade industrial paralisada, tendo como prioridade o desenvolvimento econômico do Estado (CASTRO, 2004). Foi criado para corrigir problemas estruturais do FOMENTAR, que necessitava de uma reformulação após 15 anos de atividades. Com o PRODUIR, o acesso de pequenos e microempresários às linhas de financiamento foi facilitado. O programa propiciou a redução do custo de financiamento de até 73% do ICMS devido pelo período de até 15 anos (REVISTA GOIÁS INDUSTRIAL, 2001, p.08).

<sup>39</sup> No *Anuário Estatístico de Goiás* de 1990, o DAIA é apresentado com os serviços de infra-estrutura completos: eixos principais e secundários pavimentados, sistema de abastecimento de água, captação, adubação, tratamento e distribuição, com reservatórios, sistema tratamento de esgoto, terminais telefônicos e serviços de administração e apoio às empresas.

as atividades ligadas ao ramo comercial atacadista, como os oferecidos à atividade industrial na implantação dos distritos, fizeram com que as empresas do ramo atacadista se transferissem para outras regiões do Brasil ou até mesmo para os distritos criados e implantados no próprio estado de Goiás<sup>40</sup>. Este problema relacionado aos incentivos fiscais refletiu também sobre a atividade comercial atacadista de grande peso econômico para o município, fazendo com que se transferissem para Uberlândia, no triângulo mineiro. Na concepção da ACIA<sup>41</sup> existiam ainda outros aspectos que corroborados geraram paralisação do sistema econômico anapolino. Segundo o presidente dessa associação, Sultan Faluh, o despreparo dos estabelecimentos bancários para suportar a demanda de recursos necessários à instalação das indústrias, foi também um dos fatores causadores da estagnação do DAIA na década de 1980.

Segundo Santos (1999), em 1998 existiam no DAIA em funcionamento 64 (sessenta e quatro) empresas, com 18 (dezoito) desativadas, além de 7 (sete) em fase de construção e 3 (três) em início de funcionamento. As empresas em funcionamento eram em sua maioria ligada à construção civil (42%), seguidas de laboratórios farmacêuticos e indústrias ligadas aos alimentos e às embalagens (11%).

Não obstante esta problemática houve a investida do Distrito Federal que rompeu, momentaneamente, o acordado para a Região Geoeconômica de Brasília, pela necessidade da implantação de um parque industrial em Ceilândia, com respaldo do órgão de planejamento do Governo de Brasília. Enfim, o somatório destes elementos colaborou de fato para a estagnação econômica do município, que ao longo deste período se recuperou com a capitalização do espaço por meio das articulações do Estado, sendo considerado atualmente, um dos municípios de maior arrecadação.

---

<sup>40</sup> Neste período, o presidente da Associação Comercial e Industrial de Anápolis – ACIA – Sultan Faluh, comentou: “[...] temos em vigor uma política financeira e econômica muito rígida que provoca, de um lado a retração de créditos, e, por outro, nos poucos créditos existentes os juros absurdos. Assim aliados à inexistência de financiamentos por parte dos bancos oficiais do Estado, tem contribuído para o retardamento na ocupação do DAIA [...]” (CASTRO, 2004, p. 33).

<sup>41</sup> Segundo Castro (2004), em 1936 foi idealizada a Associação Comercial e Industrial de Anápolis – ACIA, objetivando o crescimento sócio-econômico do município através do processo de industrialização. Essa associação, segundo Macedo (2007), foi fundada em 1958, denominada Associação Industrial de Anápolis – AIA, com o objetivo de apoiar o empresariado do setor industrial, promovendo a industrialização mais efetiva e maior entrosamento entre os comerciantes e industriais anapolinos (Macedo, 2007, p. 177).

### **2.2.1 Caminhos Recentes percorridos do DAIA**

Hoje, o DAIA conta com 94 (noventa e quatro) empresas instaladas em área de 879,47 hectares, o DAIA dispõe de infra-estrutura completa, estação de tratamento de água e efluentes, rede de energia elétrica com subestação própria, rede de telefonia, sede administrativa, condomínio tecnológico, relatório de impacto ambiental aprovado, etc. O distrito conta com indústrias de médio e grande porte em funcionamento, e várias em fase de implantação. Existem dados da própria administração que somam a quantidade de aproximadamente 9.025 (nove mil e vinte e cinco) empregos diretos, que se contrapõem aos dados do Plano Diretor do Município, revelando valores inferiores à administração com 7.208 (sete mil, duzentos e oito) empregos diretos.

Atualmente, o DAIA atende uma diversidade de tipos/ramos da atividade industrial, tendo como destaque o pólo farmoquímico (Quadro 2), classificado como o 3º maior pólo desse segmento no Brasil. Este evento ocorreu, em 1999, com o incentivo do governo federal a políticas de medicamentos genéricos, implantados por todo o país, que geraram reflexos na economia goiana, com a instalação no DAIA de segmento relacionado à indústria farmacêutica, denominado Pólo Farmoquímico.

Em pesquisa de campo, em 2007, nos foi cedido, pela administração do distrito, quadro referente a 2006 de todas as empresas em atividade no DAIA. Por meio desta listagem foram relacionadas às indústrias por tipo/ramo de produção, que se encontram logo abaixo (Quadro 1), resultando ao final em um gráfico (Gráfico 1), em porcentagem, que demonstra as divisões por tipos/ramos, destacando e confirmando a supremacia da indústria farmoquímica.

Dados do Plano Diretor de Anápolis (2005/2006) apontam os laboratórios farmoquímico como as empresas mais geradoras de empregos diretos, contribuindo com 55% do total de posto de trabalho oferecidos no DAIA. De fato, o setor farmacêutico, de acordo com dados coletados na administração do DAIA em 2007, representa aproximadamente 26% das indústrias instaladas no distrito.

Segundo dados da Secretaria de Planejamento e Orçamento do Estado de Goiás, o Pólo Farmoquímico conta com 23 (vinte e três) empresas, uma produção anual de mais de 600 milhões de unidades de medicamentos e cerca de 6 mil empregados. E por meio de incentivos fiscais oferecidos pelo Programa Produzir do Governo Estadual foram aprovados, pela Secretaria da Indústria e Comércio – SIC, 54 novos projetos de empresas do ramo

farmacêutico que pretendem se instalar no Estado, principalmente, em Anápolis, Goiânia e Rio Verde. Mas Anápolis ainda possui a liderança em relação aos outros municípios goianos já que abarca o maior número de empresas do pólo farmoquímico como pode ser percebido no Quadro 2.

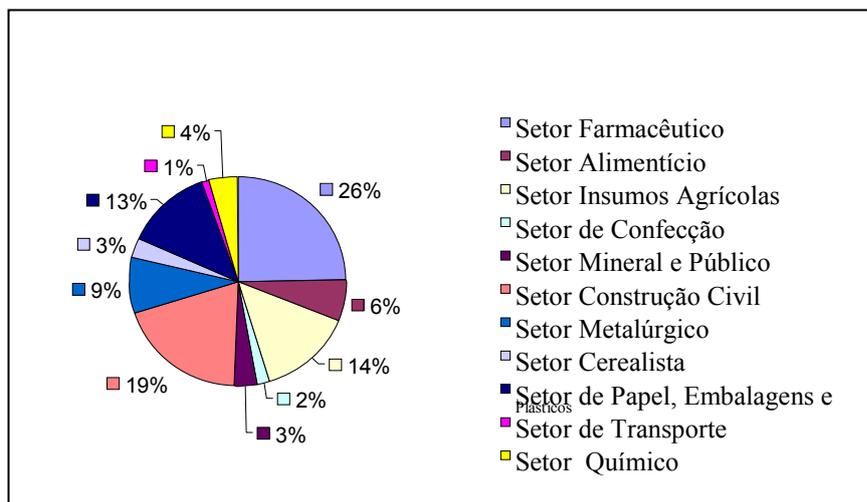


Gráfico 1 – Distribuição de Indústrias por Setor de Atividades  
Fonte: Dados obtidos em pesquisa de campo, 2007.

Na avaliação do Sindicato das Indústrias Farmacêuticas as empresas do segmento químico e farmacêutico se instalaram em Goiás, atraídos pelos incentivos fiscais, pelo trabalho desenvolvido para a formação de mão-de-obra especializada e pela existência de cursos de graduação em farmácia industrial, tendo a Universidade Federal de Goiás - UFG e a Universidade Estadual de Goiás - UEG como instituições responsáveis pela formação de profissionais habilitados para a atuação na indústria farmacêutica. Importante destacar que houve a criação de uma instituição, Instituto da Gestão Tecnológica e Farmacêutica – IGTF, que subsidia o segmento farmacêutico por meio de cursos relacionados à área.

OUADRO 1 - INDÚSTRIAS POR TIPO/RAMO DE PRODUÇÃO

Setor Farmacêutico	Setor Alimentício	Setor Insumos Agrícolas	Setor de Confeção	Setor Mineral e Público	Setor Construção Civil	Setor Metalúrgico	Setor Cerealista	Setor de Papel e Embalagens e Plásticos	Setor de Transporte	Setor Químico
AB-Farmoquica	Arroz Central	ADM-do Brasil	Brasmo	Centro de Gemologia	A Estrutural	Art Frio Móveis de Aço	Cereal Cereais	Carta Goiás	Fachinni	Beraca Sabará
Champion Farmoquímico	Companhia Leco	Aubos Araguaia	Hering Têxtil S/A	Inmetro	Bracil Brandão	Fundição Almeida	Companhia Met.Paulista	Cartonagem Anapolina		Centrox Oxidos
DHL-Distribuidora Roche	Doce Vida	Aubos Moema		Porto Seco	Cecrisa	JBS-Tanques	Granol	Copa Limpa		Heri Ind.Química
Extra Caps	Ind.Bebidas Star	Agrocrista			Cel Engenharia	Metais Chimix		DVG-Plastubos		Sulfago
Farm.Melcon	Roan	Alisul			Ciplan	Metalúrgica Dobração		Embalagem Embalagens		
FBM-Indústria Farmacêutica	Sotriço	Bunge Fertilizantes			Colatex	Metalúrgica Esperança		Goiás Pack		
Genix		Centro Oeste Rações			Concreto Redimix	Metalúrgica Irmãos		Inaplá		
Geolab indústria Farmacêutica		Fersan			Construtora Moema	Nova Metalúrgica		Megaplast		
Gérbras		Fertilizantes C.Oeste			Elka Conexões			Parafix		
Goyazes Biotecnologia		Fertilizantes Mitsui			Gravia Esquality			Plastix		
Grenpharma		Michigan			Inacel			Polar Plast		
IdeaIfarma		Navimix			Isoeste			Tubolar		
JRD-Ind. Farmacêutica		Sologran			Iso-Frio					
Laboratório Dueto					Madenobre					
Laboratório Genoma					Pafisa					
Laboratório Kinder					Precon					



QUADRO 2 - EMPRESAS DO PÓLO FARMOQUÍMICO E LOCALIZAÇÃO

INDÚSTRIAS	LOCALIZAÇÃO
Champion Farmoquímico	Anápolis
Cifarma Indústria Farmacêutica Ltda	Goiânia
Equiplex Indústria Farmacêutica Ltda	Aparecida de Goiânia
Geolab Indústria Farmacêutica Ltda	Anápolis
Gênix Indústria Farmacêutica Ltda	Anápolis
Greenfarma Química e Farmacêutica Ltda	Anápolis
Halex Istar Indústria Farmacêutica Ltda	Goiânia
Indústria Farmacêutica Melcon	Anápolis
Indústria Química do Estado de Goiás S/A – Iquego	Goiânia
Laboratório Ducto Ltda	Anápolis
Laboratório Genoma Ltda	Anápolis
Laboratório Itafarma Ltda	Anápolis
Laboratório Kinder S/A	Anápolis
Laboratório Neo Química Com. Ind. Ltda	Anápolis
Laboratório Teuto Brasileiro Ltda	Anápolis
Novafarma Indústria Farmacêutica Ltda	Anápolis
Pharma Nostra Comercial Ltda	Anápolis
Tokarski Com. E Ind. Ltda	Goiânia
Vitapan Indústria Farmacêutica Ltda	Anápolis
Extrocaps Comercial Ltda	Anápolis
AB Farmoquímica Ltda	Anápolis
FBM – Fábrica Brasileira de Medicamentos	Anápolis

Empresas do pólo farmoquímico existentes em Goiás. (REVISTA ECONOMIA E DESENVOLVIMENTO, 2005, p. 17)

A tendência é que o pólo farmacêutico se transforme em um pólo de produção e distribuição de medicamentos, com destaque para as empresas sediadas em Anápolis, avalia Ridoval Chiareloto [Secretário da Indústria e Comércio]. Ele ressalta que a implantação da Plataforma Logística Multimodal de Goiás, o aeroporto internacional de cargas do município e o Porto Seco terão papel fundamental na consolidação e expansão do pólo, que já é um dos Arranjos Produtivos Locais (APLs) economicamente mais dinâmicos do Estado (REVISTA ECONOMIA E DESENVOLVIMENTO, 2005, p. 17).

Em pesquisa atual, constatou-se que esses pólos de desenvolvimento determinados como pólos dinâmicos da economia goiana têm cada qual sua função pré-definida, o que pode ser observado, por exemplo, em matéria veiculada na *Revista Economia e Desenvolvimento* (2002) que evidencia a distribuição geográfica desses

pólos, tendo no Município de Anápolis o representante de atividades econômicas distintas representado no Quadro 3. Recentemente, Anápolis recebeu a implantação de uma montadora coreana – HYUNDAI e de acordo com a mídia veiculada pelo Estado, essa indústria terá como uma de suas funções, a viabilização de um novo pólo automotivo em Goiás.

QUADRO 3 – SETORES INDUSTRIAIS, PÓLOS DINÂMICOS E ANÁPOLIS

Setor	Pólos Dinâmicos	Principais Municípios
Industrial	Pólo Farmacêutico	Anápolis e Goiânia
	Pólo de Confecções	Goiânia, Jaraguá, Trindade, Anápolis, Jataí, Rio Verde, Goianésia e Catalão
	Pólo Agroindustrial	Rio Verde, Itumbiara, Goiatuba, Santa Helena, Catalão, Luziânia, Goiânia, São Luís dos Montes Belos
	Pólo Coureiro/Calçadista	Senador Canedo e Região do Vale do Meia Ponte
Agropecuário	Pólo de Desenvolvimento Pecuário	Nova Crixás, Rio Verde, Jataí, São Miguel do Araguaia, Caiapônia, Quirinópolis,
	Pólo Agrícola	Rio Verde, Jataí, Santa Helena, Montividiu, Mineiros, Luziânia, Ceres, Catalão
Mineral	Pólo Mineral	Catalão/Ouvidor, Minaçu, Niquelândia, Barro Alto, Crixás, Cezarina, Cocalzinho
Comércio e Serviços	Pólo de Comércio	Goiânia e Anápolis
	Pólo de Serviços (Educação)	Região Metropolitana de Goiânia
	Pólo de Serviços (Saúde)	Goiânia
	Pólo de Serviços (Turismo)	Caldas Novas, Rio Quente, Pirenópolis, Alto do Paraíso, Goiânia, Aruanã, São Simão

Fonte: Revista Economia e Desenvolvimento, 2002.

As vantagens logísticas, os incentivos governamentais, a “qualidade de vida” do município e a crescente qualificação de sua mão-de-obra consolidaram em definitivo o DAIA como o maior pólo industrial de Goiás.

Conciliando as vantagens de localização geográfica e a intenção política de geração de emprego e renda, para complementação dos serviços do DAIA, foram criados a Estação Aduaneira Interior – Porto Seco e a Plataforma Logística Multimodal, que vem de encontro às necessidades de viabilização do processo produtivo e contam com o rápido escoamento da produção, auxiliando, portanto, no processo de circulação, distribuição e consumo. Diante disso, é possível perceber que a implantação dessas

superestruturas, também denominados fixos, determina e auxilia a sustentação do tripé produção, circulação e consumo gerando, conseqüentemente, o fluxo e interligando, por fim, as redes urbanas e suas funções relativas à hierarquia e às atividades econômicas.



Figura 9 – Estação Aduaneira Interior. Porto Seco em Anápolis. (REVISTA ECONOMIA E DESENVOLVIMENTO, 2000, p. 23)

A Estação Aduaneira Interior, visualizada na imagem acima (Figura 9), foi inaugurada em 1999. Denominada Porto Seco, têm o objetivo de facilitar as importações e exportações através de mecanismos alfandegários e serviços específicos, de produtos de diferentes origens. É uma empresa privada com atividades voltadas para embarque e desembarque de cargas, com características marítimas, mas que nesse caso atua com o movimento da rede ferroviária. Está localizada no DAIA com a função de facilitar e agilizar o transporte de mercadorias desse distrito, assim como bens industrializados de quaisquer outras empresas. Dentre os principais benefícios está a redução dos custos operacionais e de importação, suspensão de impostos como o ICMS e o IPI, a descentralização e desburocratização dos processos de importação e exportação (SILVA, 2002). Sua infra-estrutura conta com posto da Receita Federal, agência bancária, Ministérios da Agricultura e da Saúde, como pode ser observado no quadro abaixo (Quadro 4).

QUADRO 4 - INFRA-ESTRUTURA DO PORTO SECO CENTRO-OESTE

Características	Área (em m <sup>2</sup> )
Capacidade de armazenagem	10.742
Pátio para contêineres	12.760
Conjunto de silos graneleiros (60 mil toneladas)	8.780
Área de ramais ferroviários	2.400
Vias internas	24.713
Restaurante	310
Área Verde	18.947
Escritório administrativo	986
Escritório para o Ministério da Agricultura	60
Escritório para o Ministério da Saúde	64
Laboratório	47
Ilha de fiscalização	541
Casa de apoio ao caminhoneiro	103
Central de segurança	39

Fonte: Revista Economia e Desenvolvimento, jan/mar de 2000, p.23.

A Plataforma Logística é composta por Centro de Transportes Terrestres, Pólo de Serviços e Administração, Terminal Ferroviário de Carga, Aeroporto Internacional de Cargas e Terminal Aéreo de Cargas. Com uma área de implantação de 6.967.790 m<sup>2</sup>, localizada entre o DAIA e importantes eixos rodoviários de integração, foi constituída como Sociedade Anônima através da lei nº 14.754 de 22/04/2004, sendo considerada acionista fundadora jurisdicionada à Secretaria de Planejamento e Desenvolvimento de Goiás, responsável pela incorporação, implantação, administração, operação e exploração.

Segundo informações do site da Secretaria de Planejamento e Desenvolvimento de Estado de Goiás - SEPLAN, a Plataforma Logística Multimodal<sup>42</sup>

<sup>42</sup> Conceitualmente, se define como sendo uma “[...] zona delimitada, onde são exercidas, por diversos operadores, atividades relativas ao transporte e à logística” (Revista Economia e Desenvolvimento, 2002, out./nov., p. 18). A multimodalidade representa a adoção e integração de mais de um meio de transporte (aéreo, rodoviário, ferroviário e hidroviário). De acordo com pesquisa realizada pela Federação das Indústrias do Estado de Goiás – FIEG – em artigo veiculado pela Revista Goiás Industrial (2003, p. 18), o modal ferroviário no Brasil encontra-se em *déficit*, com dificuldades em atender a demanda necessária

foi criada com os seguintes propósitos: dinamizar o processo produtivo, melhorar a qualidade do serviço de distribuição, possibilitar canais modernos e eficientes de comercialização e distribuição, reduzir custos, permitir uma convergência agregada de modais, utilização de infra-estrutura agregada, modalidades distintas de transportes, entre outros. Ou seja, exercer a função de atividades relacionadas ao transporte, à logística, à distribuição de mercadorias, tanto de trânsito externo, quanto interno, incluindo bases industriais que agregam valor à mercadoria.

A intenção do Governo do Estado com a implantação dessa Plataforma é criar bases de desenvolvimento e de dinamismo para a economia goiana, através do agronegócio, farmacêutica, vestuário, mineração, da indústria automotiva e implementos agrícolas. Além disso, a plataforma pode oferecer serviços de transporte, armazenagem, logística integrada, gestão de informações logísticas e controle de fretes e documentação. Segundo o artigo “*Anápolis vai sediar projeto de Plataforma Logística de Goiás*” (Revista Economia e Desenvolvimento, 2002, out./nov., p. 17- 20), o principal objetivo desse Macro-projeto foi impulsionar e dinamizar os processos produtivos existentes, com a redução dos custos, implantação de infra-estrutura e logística, apoiada na multimodalidade.

Segundo informações da Secretaria de Planejamento e exposição do projeto, contido na *Revista Economia e Desenvolvimento (2002)*, este projeto será implantado em etapas, que já se encontram estabelecidas em documento<sup>43</sup> oficial do Estado, constando de três etapas. Em um primeiro momento ficaram estabelecidas as seguintes funções a serem implantadas: frete rodoviário, administração, segurança e *tradings*, pólo de serviços, área verde, área de preservação permanente e sistema viário; na segunda parte ficaram previstas as mesmas funções da primeira, excetuando a administração; e na terceira, o terminal de frete ferroviário, o aeroporto de cargas e as

---

para suprir às necessidades de logística de transporte para as exportações goianas. Existe, portanto, um entrave notório no quesito transporte. O Estado de Goiás se encontra distante dos portos, esse fator encarece os produtos destinados à exportação, devido a elevados custos de fretes. O que essa problemática nos evidencia é o fato de que as ferrovias brasileiras encontram-se relegadas a segundo plano, devido à prioridade dada ao transporte rodoviário. Mas o problema não reside somente na relevância garantida ao rodoviário, esta questão percorre também os aspectos relativos à indisponibilidade de equipamentos para a aquisição no mercado, à monopolização do mercado consumidor, que tem sua produção comercializada somente com uma companhia e ainda, à transposição de algumas formas de relevo da topografia brasileira.

<sup>43</sup> Projeto de Cooperação Técnica Internacional – Estudo de Viabilidade para a Implantação de Plataforma Multimodal em Anápolis. Consta nesse documento que esse projeto se fundamenta em uma política maior, política do Governo Federal, pautada na estratégia do Avanço Brasil, sistematizado sob a égide dos Eixos Nacionais de Integração e Desenvolvimento.

indústrias de agregação de valor. Na Figura 10 é possível perceber as etapas de implantação, por meio do zoneamento proposto.

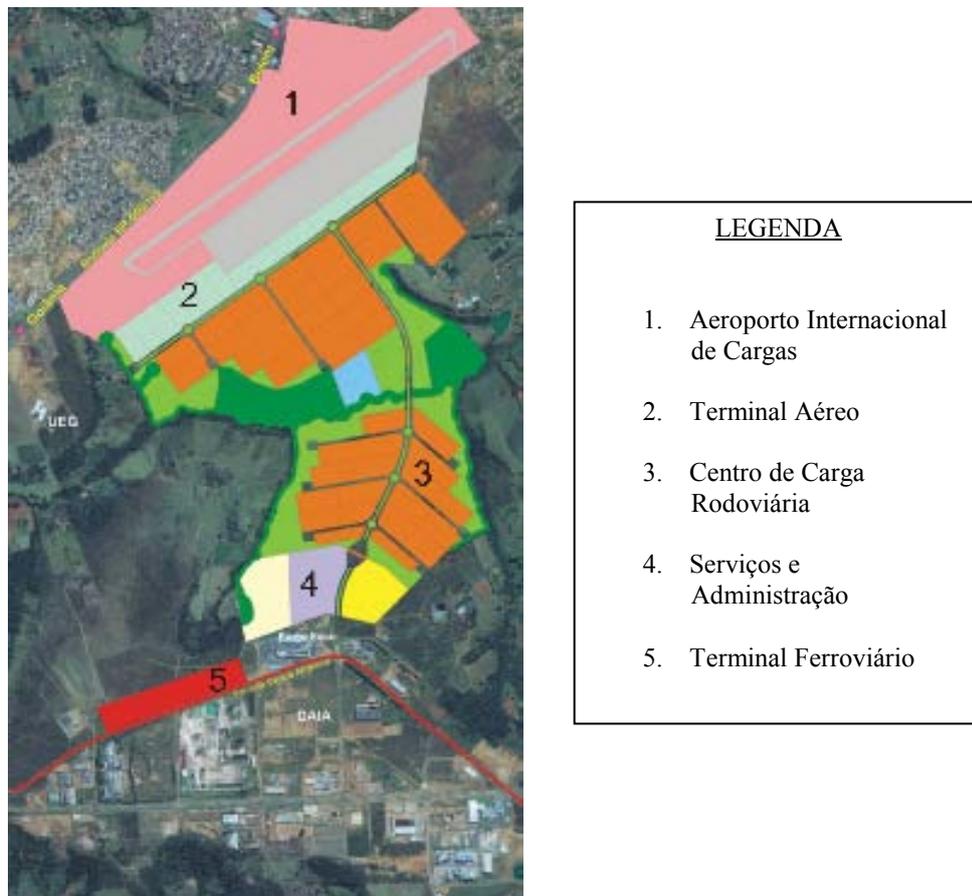


Figura 10 – Zoneamento de Implantação da Plataforma Logística Multimodal. Fonte: Revista Economia e Desenvolvimento, 2002.

Na geografia existem debates relativos à logística. Becker (2000) conduz sua discussão se referindo à racionalidade da logística como forma de exercício amplo do poder de dominação, o que se remete materialmente no espaço, configurando, assim, o caráter geoestratégico da economia, o que deixa pairando no ar um sentido metafórico de guerra à economia. Outro aspecto relevante, de acordo com Santos e Silveira (2001), no processo logístico, é a forte relação que se estabelece entre o Estado e as empresas (o capital), pois aquele empreendem programas com altos investimentos em infra-estrutura para oferecer condições necessárias ao processo de transformação do território nacional em um espaço de economia global, paralelamente, a um arsenal financeiro, fiscal e monetário que serve como base para as novas relações sociais. E para atingir patamares mais altos de acumulação do capital é essencial a conquista de novos espaços, novos lugares, para que a dinâmica se torne realmente viável e possível. A intensificação

dessas articulações e de todas essas dinâmicas também são constituídas pelo meio técnico-científico-informacional, já que representa a materialização quantitativa e qualitativa do território no espaço.

É necessário, ainda, lembrar que o atual estágio de desenvolvimento do capitalismo se destaca pela intensa utilização de recursos para criar toda uma rede de infra-estrutura voltada, principalmente, para o aprimoramento e a otimização do processo de acumulação capitalista. Ressalta-se, portanto, o papel das revoluções logísticas no contexto da globalização, já que impulsionada pelas revoluções logísticas, a globalização incorpora as tecnologias ao transporte e alavanca o processo de articulação do território por meio do capital, o que de certo modo permite criar novas redes e intensificar aquelas já existentes, além da “promoção” do desenvolvimento regional representando uma nova materialidade do território, baseado na ciência, na tecnologia e na disseminação da informação.

Por meio do artigo veiculado na Revista Economia e Desenvolvimento (2005, p. 90), “*Anápolis, um município onde a modernidade já chegou*”, percebe-se o discurso governamental sobre a cidade de Anápolis que a classifica como importante pólo de desenvolvimento do Centro-Oeste, colocando em evidencia: sua história de entreposto comercial; cidade ferroviária, devido à existência da estrada de ferro; seu suporte econômico, social e administrativo, para a construção de Goiânia e Brasília, além da localização da base aérea e do distrito agroindustrial e “avanço” educacional. No mesmo artigo o atual prefeito da cidade de Anápolis, Pedro Sahium, enfatiza que esse momento, a implantação da Plataforma Logística de Anápolis representa, “um divisor de águas na história econômica do Estado”.

Percebemos, desse modo, que a história econômica recente de Anápolis se confunde com a implantação do DAIA, ou melhor, que o distrito possui considerável importância na formação sócio-econômica da cidade de Anápolis. Assim, ao longo desta análise será possível compreender a maior amplitude dessa relação e mais que a relevante posição geográfica e econômica de Anápolis para o estado de Goiás e a rede urbana que se insere, que compreende sua estrutura interna – intra-urbana – e externa – interurbana que será abordada logo em seguida.

Façamos das palavras de Castro (2004), nossas conclusões para o momento. O DAIA gera, em partes, riquezas e benefícios, tanto para o município de Anápolis quanto

e, principalmente, para todo o Estado de Goiás. Além disso, interliga regiões correspondentes ao seu mercado consumidor, extrapolando as fronteiras do Centro-Oeste, articulando e dinamizando informações e riquezas, que certamente interferiram e interferem no permanente desenvolvimento das regiões que se encontra em sua área de influência e abrangência.

### **2.3 Uma Centralidade Regional**

A cidade de Anápolis, atualmente, é alvo de inúmeras pesquisas, sendo consenso sua centralidade. Tornando, portanto, a necessidade real de expressar e evidenciar nesta pesquisa sua função, já que na literatura analisada é fato consolidado e corroborado à dinâmica econômica, calcada no tripé produção, circulação e consumo.

Além dessa característica, ao escrever e pesquisar sobre a realidade dessa cidade, é freqüente o número de artigos jornalísticos e científicos destinados a enfatizar sua importância para a economia goiana, mesmo considerando a mídia como estratégia de política do Estado para lançá-la frente às necessidades de exploração e ocupação do território pelo capital. Montessoro (2006) e Brito (2007), cada qual com sua análise ressaltam, inquestionavelmente, a centralidade de Anápolis.

Brito (2007) demonstra por meio de análises do espaço urbano e suas dimensões: históricas, físico-territoriais, sócio-econômicas, infra-estrutura urbana. Estas perpassam pelo planejamento e gestão, pois “o processo de produção da estrutura urbana” é resultado de interferências no “processo dinâmico e contínuo da produção do território da cidade”, que se encontra sujeito aos interesses de agentes privados aliados ao poder público, detentores do poder, questionando e constatando ao final o insucesso dos Planos Diretores e das administrações públicas municipais.<sup>44</sup>

Montessoro (2006), em sua análise aprofunda no questionamento sobre centralidade, buscando no conceito explicar o espaço urbano como lugar de consumo, nos evidenciando a centralidade intra e interurbana da cidade de Anápolis, atendo-se, sobretudo, à estrutura interna da cidade que, conseqüentemente, é reflexo de um processo externo de forças e fluxos gerados pelo capital.

---

<sup>44</sup> Vale ressaltar que essa constatação motivou artigo na mídia, veiculado em *O Popular*, em 17 de dezembro de 2006, que afirma sobre a sucessão de erros das gestões administrativas que afetaram a cidade de Anápolis, contemporizando desde 1993 aos dias atuais, somando 15 anos de crise administrativa, cujos reflexos atingem a infra-estrutura urbana e o funcionalismo público.

Ambas demonstraram e apresentaram, em suas discussões, os elementos componentes da natureza do espaço urbano, tais como: a estrutura, o conteúdo, a forma e a função, tornando-o geográfico, considerando, sobretudo a configuração socioespacial de Anápolis.

Estes aspectos nos permitem colocar em questão que os elementos abordados, da estrutura intra-urbana da cidade, determinam a centralidade interregional, aspecto primordial para esta análise, que não pode ser avaliada em separado de sua complementariedade intra-urbana. Beltrão Sposito (2001) enfatiza e ressalta a importância em se articular as diferentes escalas: a interurbana e a intra-urbana, já que existe a possibilidade de ampliar a análise devido a crescente articulação das mesmas, que estruturam o espaço e as redes urbanas, verificados conforme os fluxos gerados em direção à cidade, que alimentam tanto o sistema interno, quanto o externo.

É importante considerar como premissa os dois aspectos. A compreensão da estrutura interna da cidade, que é produto de contínua transformação, reestruturação urbana, assim como dos fluxos gerados pelos arranjos resultantes de sua localização no território, urbano, elementos estruturadores do espaço e da constituição de redes urbanas.

A multiplicação e a diversificação de áreas de concentração de atividades comerciais e de serviços, produto de recente processo de urbanização, são de fato pontos geradores de fluxos que, por sua vez, estabelecem centralidades e produzem, sobretudo, dinâmicas econômico-territoriais. Tal fato é visivelmente aplicado à lógica, da dinâmica ocorrida em Anápolis, considerando tanto as atividades comerciais, de varejo e atacado, quanto o setor industrial, que somados ditam as regras da dinâmica orquestrada pelo domínio territorial do capital.

Essa redefinição da lógica de reestruturação interna das cidades resulta, ainda, de uma tendência de concentração econômica de empresas do setor comercial e de serviços, o que leva a uma ampliação dos estabelecimentos de médio e grande porte, ligados muitas vezes de porte nacional e transnacional (SPOSITO, 2001, p. 236).

Fato conferido por Luz (2001), em sua análise, ao afirmar que Anápolis está inserida na rede urbana regional como “centro dinâmico”, responsável por manter relações comerciais e estruturais<sup>45</sup> de integração do território goiano.

Existe, portanto, pontos nodais que geraram centralidades em decorrência dos fluxos que são alimentados pelo consumo intra-urbanos, interurbanos e regionais, o qual caracterizam centralidades regionais, resultando estruturas de grande envergadura, fato correspondente à situação e capacidade de atração inerente a Anápolis.

Montessoro (2006) ao evidenciar a centralidade de Anápolis, revela que as transformações na estrutura interna direcionadas pela expansão urbana e explosão de consumo são fatores determinantes e propulsores da economia, tanto em âmbito local, regional, quanto global. A referida autora ainda afirma que essas transformações impulsionadas pelo mercado rompem fronteiras e reestruturam o espaço interior das cidades. A título de enfatizar e exemplificar, podemos demonstrar por meio do deslocamento e da considerável quantidade de empresas ligados ao ramo industrial implantadas no DAIA. Apenas este fato confere a situação de interferência na estruturação urbana, gerando novos fluxos que redefinam a própria (re) produção espacial e as novas relações sociais para a cidade.

Contudo, retomando nosso enfoque de uma centralidade regional, desvelada por Beltrão Sposito (2001) sobre a importância dessa complexidade, pois as relações entre as cidades da rede não são, apenas, de dependência das menores em relação às maiores, dinâmica cuja compreensão se construiu no próprio conceito de hierarquia urbana. É assim possível, neste momento, demonstrar as relações de competição e cooperação entre cidades de mesmo porte e importância funcional em uma rede, como entre cidades de diferentes portes e suas importâncias funcionais dentro de uma rede ou de redes urbanas distintas. Ainda em suas premissas, demonstra a importância em considerar a diversificação das expressões de centralidade intra-urbana e da centralidade interurbana, visto que novas formas de comércio promovem novos fluxos entre cidades de diferentes portes, permitindo, sobretudo, a emergência de uma centralidade múltipla e complexa.

---

<sup>45</sup> Quando nos remetemos a estruturas colocam-se em voga os eventos estruturadores que se relacionam diretamente a Anápolis, como: instalação de ferrovias, construção de Goiânia e Brasília, Colônia Agrícola Nacional de Ceres - CANG, rodovia Belém-Brasília, implantação da Base aérea em Anápolis, implantação do Distrito Agro-Industrial, criação da estação aduaneira (Porto Seco), Serviço de Vigilância da Amazônia - SIVAM, Plataforma Multimodal, que por fim demonstram a importância da cidade para a integração regional e nacional.

Essa generalização da ocorrência de uma centralidade múltipla e complexa em áreas urbanas não metropolitanas ocorreu em função de: - entrada nessas cidades de capitais comerciais de grande porte, com novas lógicas locacionais; - aumento do interesse dos capitais imobiliários na construção de novos equipamentos comerciais e de serviços, de forma associada ou não a esses capitais comerciais; - acelerada expansão territorial urbana, gerando tecidos descontínuos e fragmentados; - ampliação da diferenciação sócio-espacial, refletindo-se, muitas vezes, em exclusão sócio-espacial; - melhoria das formas de transporte, com destaque para o aumento do uso do transporte individual (SPOSITO, 2001, p. 237).

Há que se ressaltar, ainda sob a perspectiva de Sposito (2001), que o processo dinâmico de uma centralidade é determinado por elementos de diferentes naturezas, considerando os aspectos de uma centralidade interurbana, que percorrem as transformações das funções urbanas na divisão territorial do trabalho, se estabelecendo a partir de uma rede urbana; o ritmo de crescimento econômico e demográfico das cidades; processo de expansão urbana; instalação de novas infra-estruturas para circulação e transportes, refletindo diretamente sobre os fluxos internos e externos; além de outros relativos às forças internas da cidade, fatores que se interligam ao processo de consolidação de Anápolis.

De encontro à ênfase dada aos fluxos, e em consonância com os princípios afirmados, é por meio destes e do movimento no território, que se representam os pontos nodais intra e interurbanos, sendo possível revelar a localização e a importância da centralidade para as diversas dimensões que compõem a cidade.

Entre os aspectos presentes na conceituação das cidades e na sua hierarquização dentro de uma rede urbana, está a função que o núcleo urbano exerce na região em que está inserido. Esta definição é dada principalmente pela função urbana que a aglomeração representa no complexo geográfico dado. As cidades compõem um sistema que integra outro sistema, cujo papel é essencial na estruturação e organização do espaço geográfico de uma região. As aglomerações urbanas mantêm e reforçam laços de interdependências tanto entre elas, quanto em relação às regiões das quais funcionam como pólo dentro de determinado território (BRITO, 2007, p. 18).

Na análise de Sposito (2001) que tem como estudo de caso Presidente Prudente, cidade do interior paulista, enfatizou-se as transformações ocorridas na dinâmica econômica do estado de São Paulo. Para isto considerou que muitas mudanças refletiram no papel desempenhado por Presidente Prudente na rede urbana de São Paulo. Diferente não é a situação de Anápolis, que desde sua constituição como cidade

possui fortes relações com as capitais que a sucederam, Goiânia e Brasília, e as cidades que compõem o território goiano. A centralidade a nível interurbano teve sua intensidade acentuada, que podem ser conferidos por meio dos tipos de informações e dados estatísticos referenciados neste capítulo.

As atividades comerciais e industriais são bons indicativos, assim como o investimento do Estado em infra-estrutura de monta para sustentá-la como pólo e centro dinâmico da economia goiana. Seu alto grau de importância e seu papel atrativo e difusor econômico influenciam, de fato, sua posição como pólo regional econômico, reflexo das lógicas de atuação do capitalismo, que concentram e redefinem papéis regionais.

Se utilizarmos das conclusões de Sposito (2001) e Montessoro (2006) para cidades médias, que vão de encontro com esta pesquisa, afirmamos que estas

[...] apresentam uma dinâmica de descentralização das atividades terciárias, que ocorre mediante uma recentralização e não apenas pela dispersão destas no interior das mesmas. Na verdade, isto ocorre devido ao aumento das áreas centrais, com destaque para as novas formas comerciais, que redefiniram o paradigma da relação centro/centralidade, podendo esta ser considerada múltipla (MONTESSORO, 2006, p. 67).

Montessoro (2006) afirma em sua análise sobre a importância de Anápolis para a relação dos fluxos econômicos que se dimensionam e redirecionam no território, permitindo o acesso entre os demais estados e a integração do território nacional. Além disso, frisa que essa integração é fundamental para se compreender o crescimento e o desenvolvimento econômico do Estado de Goiás, já que algumas mudanças nos últimos anos apontam um crescente dinamismo mediante a ampliação das relações comerciais e a articulação com os outros estados e países no contexto da economia atual.

Somado a isto, Anápolis possui evidente “importância econômica e regional, que expressa uma centralidade interurbana em escala nacional” que a classifica, como apontado em dados estatísticos, para o segundo lugar no que tange aos fatores crescimento e desenvolvimento.

Para Freitas<sup>46</sup> (2004) e Montessoro<sup>47</sup> (2006), a cidade de Anápolis, devido a sua influência como centro de importância regional, possui problemas característicos de ordem metropolitana, uma grande demanda em infra-estrutura básica e problemas relacionados aos vetores de expansão urbana. Temática debatida por Brito (2007) em sua análise, que enfatizou com vigor tal problemática já que os Planos Diretores, partindo de 1969, não solucionaram a problemática, fato que em 1985 foi consumado com a ampliação da linha de perímetro urbano da cidade, incidindo decisivamente sobre a qualidade da estrutura urbana produzida, determinado crescimento demográfico, logo pela malha urbana em expansão, alimentados pelas lógicas e dinâmicas do capital, percebidas e expostas na estrutura interurbana.

A centralidade é fundamental na definição do fenômeno urbano (LEFEBVRE, 1999, p. 109-124) e é a principal característica dessa categoria de cidades [cidades médias], uma vez que nela se apóia o seu poder de articulação entre os diferentes níveis de centros urbanos, a sua atuação como centro de oferta de bens e serviços para a sua área de influência, e como nó de diferentes tipos de rede, funções que estão no cerne do conceito de centralidade (BRANCO, 2006, p. 250).

A evolução demográfica anapolina também é um fator importante para compreendermos a dinâmica econômica, principalmente relacionada ao setor terciário e o potencial consumidor, pois revelam as relações mediadas entre o capital e a (re) produção da cidade propriamente dita, além de proporcionar as condições necessárias à constituição de uma cidade de porte médio (MONTESSORO, 2006).

Com o auxílio dos estudos de Montessoro (2006), Freitas (2004), Luz (2001) e Brito (2007) foi possível extrair elementos para elaboração de um quadro (Quadro 5) que demonstra a articulação de Anápolis, tanto nos aspectos do intra-urbano, quanto no interurbano, buscando no momento contextualizar e enfatizar a existência e a relevância do DAIA e seus elementos estruturadores, que geraram o evidente destaque regional de Anápolis. Para isso, foi adotada periodização que melhor se adequou às etapas de consolidação e ocupação do território anapolino.

---

<sup>46</sup> Esse autor demonstra em suas análises que Anápolis, definitivamente, exerceu uma função estratégica ao “[...] consolidar as demais cidades recém-criadas [Goiânia e Brasília], deixando, por outro lado, de atrair a população que buscava novas oportunidades, pois a consolidação das novas capitais, tinha o papel de exercer maior centralidade do ponto de vista de atração de populações e atividades produtivas. Nesse contexto, Anápolis acabou assumindo um papel secundário nas atividades regionais” (MONTESSORO, 2007, p. 231).

<sup>47</sup> Vale ainda ressaltar, que a mesma enfatiza seu caráter de centro regional, buscando motivações no fluxo migratório, que tem características metropolitanas, e justificam as transformações recentes quanto à dinâmica da reprodução do espaço urbano com dimensões em níveis interurbano e interregional.

A partir dos elementos expostos no quadro a seguir e apontamentos referentes à constituição sócio-econômica e físico-territorial de Anápolis, foi possível visualizar e dimensionar a relevância desse município para a construção do território goiano.

**QUADRO 5 – RELAÇÃO ENTRE A PERIODIZAÇÃO DE ANÁPOLIS, SEU SISTEMA URBANO E O DISTRITO AGROINDUSTRIAL**

<b>Periodização</b>	<b>Situação Intraurbana</b>	<b>Situação Interurbana</b>	<b>Situação do DAIA</b>
<b>1870-1935</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Fundação da Vila Santana das Antas</li> <li>- Fazenda agro-pastoril;</li> <li>- Início do povoamento, com evidente crescimento populacional em nº relativos</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Interiorização da lavoura cafeeira</li> <li>- Chegada da ferrovia (1935)</li> <li>- Expansão relativa do contexto regional</li> </ul>	-
<b>1935-1970</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Crescimento Populacional</li> <li>- Fundação da Faculdade de Ciências Econômicas de Anápolis</li> <li>- Colônia Agrícola Nacional de Ceres (1941), sediada em Anápolis</li> <li>- Expansão urbana, em meados de 1950, surgimento de loteamentos em decorrência da construção das cidades e implantação da rodovia Belém-Brasília (FREITAS, 2004)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Advento do transporte ferroviário na fronteira agrícola</li> <li>- Ascendência do rodoviarismo</li> <li>- Construção de Goiânia e Brasília</li> <li>- Marca o papel da função regional de Anápolis</li> </ul>	-
<b>1970-2008</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Plano diretor de 1985, por meio de diagnóstico objetiva restringir a expansão</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Implantação da base Aérea, com declaração do município como área de segurança nacional</li> <li>- Construção da Ferrovia norte-sul (em curso)</li> <li>- Implantação da sede da UEG</li> <li>- Instalação do Pólo Farmoquímico</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Início da implantação do DAIA (1973)</li> <li>- Estação Aduaneira Interior/ Porto Seco(1999)</li> <li>- Início da Implantação da Plataforma Multimodal</li> <li>- Assinatura do protocolo de intenções para instalação do segundo entreposto aduaneiro da Zona Franca de Manaus (2008)</li> </ul>

Fonte: Adaptação própria, 2008.

### **CAPÍTULO III - ANÁPOLIS E SUA ARTICULAÇÃO NA REDE URBANA DE GOIÁS**

Este capítulo retoma a leitura em escala distinta do primeiro e segundo capítulos, comprovando as diferentes perspectivas que podemos analisar um município. Afastamos, portanto, do tecido urbano e seus elementos internos estruturadores e remetemos a uma importância regional. Assim buscamos demonstrar que apesar da caracterização como centralidade regional, decorrente de sua localização e inserção econômica, é possível perceber, mesmo a nível regional, que a problemática se esbarra tanto na estrutura intra-urbana quanto interurbana, por consequência interregional.

No entanto, o objetivo deste capítulo é demonstrar os diferentes momentos e funções desempenhadas por Anápolis em uma escala mais ampla, contemplando seu destaque na região Centro-Goiano, no Eixo de Desenvolvimento Goiânia-Anápolis-Brasília. A sua classificação como cidade média, a faz apresentar como a grande maioria das cidades dessa classificação, ou seja, espaços caracterizados por uma gama de problemas urbanos decorrentes de imposições determinadas pelo capital e por sua função regional.

Necessário frisar que o Eixo de Desenvolvimento que se encontra em processo de consolidação tem suas origens na estruturação do território goiano e brasileiro, que influenciou e estruturou, Anápolis, dando-lhe a configuração, destaque e função atual. Isto tem sido razão de análises e pesquisas que a colocam em um momento único para aprofundarmos nas razões que a levaram aos recentes problemas intra-urbano caracterizados no Plano Diretor (2007) do município, além de outras pesquisas que se aprofundaram na problemática estrutura interna de Anápolis.

Vale ainda ressaltar sua função articuladora que a todo o momento evidencia a importância de Anápolis para o contexto do território goiano e do Distrito Federal. Estas possuem seus fluxos e dinâmicas imbricadas, em função de uma rede urbana estruturada e complexa, que interliga as capitais, à cidade de Anápolis, e a todo o território brasileiro. Portanto, um centro polarizador da rede urbana do centro goiano e do eixo estabelecido. Isto demonstra a influência e a abrangência de Anápolis no

contexto de Goiás, por existir um relativo “desenvolvimento” econômico que não implica, necessariamente, em um desenvolvimento urbano.

### **3.1 Anápolis e o Centro Goiano no Contexto da Rede Urbana Brasileira**

Segundo Corrêa (1989) o estudo da rede urbana ganhou importância devido ao processo de urbanização que influenciou diretamente a sociedade. Este processo colaborou para que a rede se consolidasse, manifestando-se de modo significativo e evidente. Isto foi traduzido em função da produção, circulação e consumo, que somado a estes aspectos houve ainda uma articulação de regiões, que em detrimento de uma economia mundial estabeleceu uma hierarquia configurando, assim, a rede urbana.

Mas não foi somente a aceleração do processo de urbanização que determinou a relevância das redes urbanas. A redefinição da divisão social e territorial do trabalho gerou novas articulações funcionais, além de mudanças em sua estrutura. De acordo com Corrêa (1989) houve na verdade uma estruturação espacial em detrimento da expansão capitalista e da difusão do sistema de planejamento em sua dimensão espacial que, por conseguinte, envolveu um conjunto de centros funcionalmente articulados.

Importante destacar que na Geografia a rede urbana é pesquisada levando em consideração a diferenciação das cidades em termos de suas funções; suas dimensões básicas de variação; suas relações entre tamanho demográfico e desenvolvimento; sua hierarquia urbana e suas relações entre cidade e região (CORRÊA, 1989). Ao que parece, estes princípios não revelam de fato todas as variáveis que caracterizam as peculiaridades da hierarquia de uma rede urbana. Ou seja, a classificação quanto aos princípios expostos acima possui “deficiências” que não são capazes de mostrar, em sua concretude, a estrutura e a dimensão real de uma rede urbana considerando, a complexidade das relações sócio-econômicas, sendo possível, apesar dos fatos, construir um panorama geral estruturado das redes.

No Brasil, a partir de estudos sobre redes, surgiram “concepções” de descentralização econômica, que levaram a criação de pólos de desenvolvimento, apoiados no processo de descentralização industrial. Este fenômeno buscou espaço necessário para sua organização, tendo nas cidades médias um lugar propício para a implantação destes pólos, denominados distritos agroindustriais. Daí a razão em se

evidenciar Anápolis, já que sua configuração espacial tem relação estreita com este processo, além de apresentar fortes relações de seu intra-urbano com seu interregional, considerando sua relevância econômica em função das atividades comerciais e industriais desempenhadas na rede urbana brasileira. Este processo confere uma situação peculiar e um contexto diferenciado no universo dos municípios goianos, assim como de outros distritos agroindustriais no próprio estado. Para compreendermos esta relação, buscaremos inicialmente abordar conteúdos de importância teórica que represente o contexto afirmado.

### 3.1.1 Conceitos Norteadores

Segundo Corrêa (1989) a teoria das localidades centrais focaliza a centralidade como ponto fundamental para se compreender as redes, e analisar a realidade de uma hierarquia urbana. Na atualidade, a teoria das localidades centrais é o que de fato mais se aproxima da hierarquia urbana construída pelo Instituto de Pesquisas Aplicadas – IPEA que segue as seguintes classificações: metrópole regional, capital regional, centro sub-regional, centro de zona e centro local, determinada hipoteticamente de acordo com o Quadro 6 abaixo.

QUADRO 6 - REPRESENTAÇÃO HIPOTÉTICA DE HIERARQUIA URBANA E FUNÇÕES CENTRAIS

Centros	Funções centrais
Metrópole Regional	abcd efgh ijkl mnopqrst
Capital Regional	Efgh ijkl mnopqrst
Centro sub-regional	ijkl mnopqrst
Centro de Zona	mnopqrst
Centro Local	qrst

Fonte: Córrea (1989).

Além da hierarquia urbana estabelecida foram determinados os níveis de intensidade das centralidades das cidades brasileiras que se classificaram em máximo, muito forte, forte, forte para médio, médio, médio para fraco, fraco, muito fraco, que resultaram no Quadro 7. Estes níveis foram definidos a partir de um conjunto de funções centrais que possibilitaram refletir os distintos níveis de centralidade das cidades brasileiras.

Correlacionando as hierarquias urbanas e as relações entre as localidades centrais, definidas por este conjunto de funções e por meio de matrizes, cartogramas e

cruzamento destas informações, foi possível compreender como se articula a rede urbana brasileira. De acordo com a Figura 11, no caso específico de Anápolis,

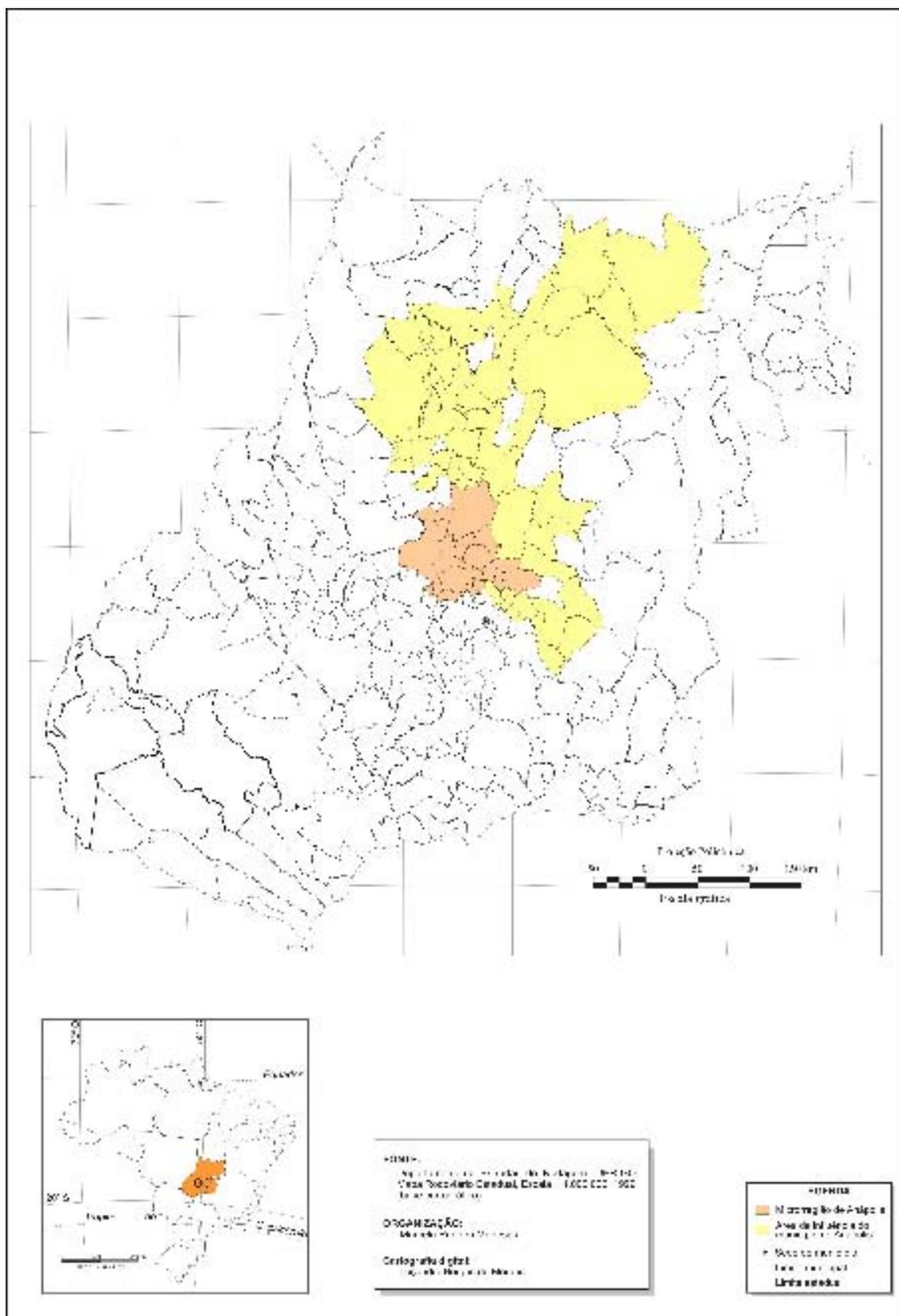


Figura 11 - Estado de Goiás: Microrregião e Área de Influência de Anápolis

observou-se um nível de classificação forte e uma interação espacial entre as cidades que engloba um conjunto de municípios que extrapola sua microrregião<sup>48</sup>.

QUADRO 7 - NÍVEIS DE CENTRALIDADE DAS CIDADES  
BRASILEIRAS

Níveis	Números de Cidades	Padrões de Cidades
Máximo	9	Metropolitano
Muito Forte	24	Predominantemente Submetropolitano
Forte	35	Predominantemente de Capital regional
Forte para Médio	108	Predominantemente de centro sub-regional
Médio	141	Tendendo a centro sub-regional
Médio para Fraco	195	Predominantemente de Centro de Zona (ou centro Local)
Fraco	250	Tendendo a centro de Zona (ou Centro Local)
Muito Fraco	3.733	Municípios subordinados

Fonte: IPEA/IBGE/UNICAMP (2002).

A fundamentação teórica para esta pesquisa foi a “*Região de Influência de Cidades – 1993*”, que se baseou na teoria das localidades centrais elaborada pelo geógrafo alemão Walter Christaller. Em 1933, o geógrafo determinou os seguintes princípios gerais: o número; o tamanho e a distribuição dos núcleos de povoamento (grandes, médias, e pequena cidades, e ainda minúsculos núcleos semi-rurais), ou seja, atividades de distribuição de bens e serviços para uma população externa, residente na região complementar (hinterlândia, área de mercado, região de influência) e em relação a qual a localidade central tem uma posição privilegiada (CORRÊA, 1989).

Para isso, Christaller definiu ainda dois outros conceitos, o de alcance espacial mínimo (minimum range threshold) e máximo (maximum range). Este se refere à área determinada por um raio a partir da localidade central: dentro desta área os consumidores efetivamente deslocam-se para a localidade central visando a obtenção de bens e serviços. Enquanto aquele compreende a área em torno de uma localidade central que engloba o número mínimo de consumidores que são suficientes para que uma

<sup>48</sup> As cidades que compreendem a Microrregião de Anápolis se localizam em suas proximidades, sendo elas: Araçu, Brazabrantes, Caturai, Damolândia, Heterai, Inhumas, Itaberai, Itaguri, Itaguarú, Itauçu, Jaraguá, Jesupolis, Nova Veneza, Ouro Verde de Goiás, Petrolina de Goiás, Santa Rosa de Goiás, São Francisco de Goiás e Taquaral de Goiás, somando um total de 18 (dezoito) municípios. Enquanto sua polaridade exerce uma atração por aproximadamente uma cem municípios.

atividade comercial ou de serviços, uma função central possa economicamente se instalar (CORRÊA, 1989, p. 21).

Para Santos (2001), a rede de localidades centrais divide-se em circuito inferior e superior representando, de fato, o processo econômico urbano e seus subsistemas, que determinam a organização espacial. Os circuitos superior e inferior da economia são “projeções espaciais” (CÔRREA, 1996) reflexos dos “meios sócio-espaciais” e de classes sociais distintas. Ou seja, estes planos da economia representam grupos sociais distintos, de altos e médios *status* e outro de baixo *status*. Constitui, portanto, a interpretação do comportamento espacial de classes sociais distintas que coexistem em um mesmo espaço e forma um mesmo subsistema, que compõem um sistema maior, o urbano:

Esses dois planos em que se divide a rede de localidades centrais apontam para a diferenciação de consumo entre os grupos sociais e, em paralelo, para um diferente comportamento espacial dentro do mesmo espaço de coexistência, como ocorre na própria reprodução do modo de produção capitalista. Assim, verifica-se que a rede de localidades centrais constitui um meio do qual se utiliza o processo de acumulação capitalista e no qual reproduz-se a diferenciação de classes sociais (REGIC, 1993).

Contudo, Santos (2001) questionou a aplicabilidade da teoria das localidades centrais para os países subdesenvolvidos, já que os limites, no circuito inferior, revelam algumas facetas que não se conjugam à teoria proposta. Deste modo, é importante ressaltar uma existência real e concreta de localidades centrais que expressem tanto a constituição de um meio para a reprodução das classes sociais, quanto o processo de acumulação capitalista. Conferindo, a partir desses aspectos, características contraditórias, que se constituem de fatores e incluem a sociedade e o capital, como pontos imensuráveis e constantes transformações.

Há que se considerar aos conceitos remetidos, alcances espaciais (máximo e mínimo) e circuitos (superior e inferior da economia), pois representam de forma integrada e complementar a estrutura organizacional da economia, que desvelam a intencionalidade na organização socioespacial, considerando os aspectos que não podem ser quantificados pelo cartesianismo humano. São estes elementos os circuitos espaciais de produção, determinantes e definidores dos fluxos materiais e imateriais, do capital e da informação, que redefinem, em grande parte, o uso do território (ARROYO, 2006).

Para Santos (1988), o mundo encontra-se em subespaços articulados dentro de uma lógica global.

Essa articulação se expressa através do movimento de inúmeros fluxos de produtos, idéias, ordens, informação, dinheiro, excedente, enfim, através da circulação. Cada subespaço pode ser alcançado por uma ou várias fases de um ou vários circuitos de produção, o que permite explicar sua inserção na divisão interna e internacional do trabalho. Essa análise nos dá a organização local e sua posição na hierarquia do poder mundial (SANTOS, 1988, p. 50).

No caso do Brasil, como evidenciado anteriormente, o processo de desconcentração da economia brasileira, na década de 70, como discutido no capítulo anterior, fez com que se evidenciasse a complexa e integrada estrutura da rede urbana nacional, fenômeno este que integrou os processos de produção, circulação e consumo, articulando regiões.

O Estado de Goiás, como comentado no capítulo anterior, foi território fundamental desse fenômeno que se confirmou por meio de diversas pesquisas desenvolvidas, demonstrando a ocupação e “urbanização” de muitos municípios goianos em detrimento da desconcentração industrial. É possível destacar nesse momento, como afirmado logo acima, a ênfase dada aos pólos de desenvolvimento e no caso mais evidente a implantação de distritos agroindustriais em Goiás, através de “políticas” de desenvolvimento regional voltadas para a industrialização. Enfim, todo esse processo determinou e ampliou a articulação e a integração entre as regiões e os centros urbanos, em um único sentido. Esses movimentos configuraram-se, simultaneamente, como reflexo e como suporte à desconcentração das atividades econômicas e à interiorização do desenvolvimento, com um padrão de urbanização restrito, até então, aos maiores centros urbanos nacionais.

Baseado em estudos realizados pelo IPEA/IBGE/UNICAMP (2002) que tinham como objetivo central compreender a integração do conjunto de cidades que polarizam o território brasileiro e os fluxos de bens, pessoas e serviços, conclui-se nas análises e caracterizações que existem especificidades e diferenças de renda e produtividade entre regiões e estados do país. A pesquisa mostrou que as contradições existentes também são resultados do processo de formação e desenvolvimento histórico da sociedade brasileira, que as áreas com baixa concentração de renda, assim como agentes e atividades de alta qualificação e rendimento, integraram em sistema

globalizado de acumulação do capital, mantendo o desequilíbrio do processo de urbanização brasileira.

Nesta ótica compreende-se a rede urbana nacional como

[...] o conjunto das cidades que polarizam o território brasileiro e os fluxos de bens, pessoas e serviços que se estabelecem entre elas. Em uma visão simplificada, é formada por centros, com dimensões variadas, que estabelecem relações dinâmicas entre si como campos de forças de diferentes magnitudes. São essas interações que respondem não apenas pela atual conformação espacial da rede, mas também por sua evolução futura, cuja compreensão é fundamental para o estabelecimento de metas de políticas públicas de desenvolvimento. A classificação da rede urbana brasileira foi desenvolvida com base em um conjunto de critérios e procedimentos articulados às tipologias de tamanho dos centros urbanos, ocupacional e de dependência funcional desses, bem como da forma urbana assumida pelos centros (IPEA, IBGE, UNICAMP, 2002, v. 2, p.28).

Esta pesquisa baseou-se na teoria das localidades centrais proposta por Christaller, que também foi alicerce teórico para o desenvolvimento do estudo que resultou na “*Região de Influência de Cidades*” – REGIC<sup>49</sup> (1993), produto de constantes esforços no sentido de debater e descortinar as redes geográficas no Brasil. Na concepção do REGIC, enfatizou-se a importância em se compreender as redes, já que são instrumentos viabilizadores da circulação e da comunicação, fundamentais para a organização do espaço. E essa organização pode ser revelada através dos elementos fixos (cidades, casas, fazendas, indústrias) – fruto do trabalho social dos homens, que é complementada pela interação dos fluxos<sup>50</sup>. Nesse estudo foram explicitados os diferentes níveis, intensidades e sentidos dos fluxos, que se configuraram desigual e simultaneamente, indicando a lógica de expansão do capital e configurando os diferentes tipos de redes.

---

<sup>49</sup> A pesquisa de regiões de influência tem como marco a Divisão do Brasil em Regiões Funcionais Urbanas (1972), tendo como base os dados relativos ao ano de 1966. Em 1987, foi publicado novo estudo denominado Regiões de Influência das Cidades, baseado em dados de 1978. Em continuidade aos estudos referentes à mesma pesquisa, foi publicada nova versão do Projeto Regiões de Influência das Cidades – REGIC (1993), que representa acima de tudo a continuidade do esboço sobre a rede urbana brasileira, apresentando as regiões de influências das cidades brasileiras, ou seja, o conjunto de centros urbanos em sua hierarquia como lugares centrais, suas respectivas áreas de influência. Seguindo ao final e mais atual pesquisa, referente ao assunto e realizada pelo IPEA/IBGE/UNICAMP (2002), a “*Caracterização e tendências da rede urbana no Brasil*”, que apresenta mais detalhadamente as relações estabelecidas pela rede urbana brasileira.

<sup>50</sup> Fixos e Fluxos, fundamentação teórica referente à Santos (2001), já discutidos no capítulo anterior.

Retomando o viés da atual pesquisa realizada pelo IPEA/IBGE/UNICAMP (2002), “*Caracterização e tendências da rede urbana no Brasil*”, o período da década de 60 representou um marco na economia brasileira, principalmente quando se diz respeito à agricultura e sua modernização, que certamente refletiu na implantação dos complexos agroindustriais. Houve, de fato, a intensificação da urbanização nas regiões de agricultura moderna, integrada a complexos agroindustriais, particularmente no Sudeste e Sul, bem como as transformações observadas no processo de ocupação das regiões Centro-Oeste e Norte. Isso gerou uma nova dinâmica em pontos estratégicos do território, reforçando as tendências à heterogeneidade interregional. E é neste contexto, no âmbito do presente estudo, que se mostra a necessidade de evidenciar a posição de Anápolis na conjuntura da rede urbana brasileira.

### 3.1.2 A Classificação de Anápolis na Rede Urbana

A pesquisa, “*Caracterização e tendências da rede urbana no Brasil*”, foi dividida em 4 (quatro) fases que foram assim determinadas: a primeira, correspondeu aos estudos regionais, tendo como critérios e indicadores a classificação dos centros urbanos das grandes regiões, a população economicamente ativa urbana, total populacional, densidade demográfica, entre outros; a segunda identificou<sup>51</sup> a configuração, classificando 6 (seis) categorias<sup>52</sup> denominadas: metrópoles globais, nacionais e regionais, centros regionais e centros sub-regionais 1 e 2; a terceira fase compreendeu a organização dos sistemas territoriais e centros regionais que englobam os sistemas urbano-regionais, que encerraram em “três grandes estruturas articuladas e diferenciadas”, Centro-Sul, Nordeste e Centro-Norte, que engloba o eixo Goiânia-Brasília, logo estabelece por si só relações com Anápolis; enquanto a quarta fase observou os centros urbanos que não se restringiu a “uma unidade espacial circunscrita

---

<sup>51</sup> A identificação desses sistemas foi feita a partir de estudo específico de sua dinâmica espacial, com base no fluxo de pessoas, mercadorias e informações, distinguindo como sistemas os conjuntos mais articulados entre si, com contigüidade espacial e dependência funcional. Essas dimensões territoriais assumem diferentes características segundo: o ritmo da urbanização; o nível de adensamento da rede de cidades; o grau de complementaridade entre os centros urbanos que a compõem e os níveis de desenvolvimento humano atingidos pelos habitantes das cidades que as integram, expressos nos indicadores de renda, alfabetização e acesso aos serviços urbanos básicos (IPEA, IBGE, UNICAMP, 2002, v. 2, p.28). A importância destas pesquisas é a apresentação de definições dos diferentes níveis de unidades territoriais em torno de centros urbanos. A relevância desses estudos se encontra nas possibilidades de subsidiar decisões quanto à localização de atividades econômicas e de geração de outros estudos que conduzam à compreensão das estruturas territoriais frutificadas pelos diferentes processos que ocorrem na sociedade.

<sup>52</sup> Essa classificação é mesma proposta pelo REGIC (1993).

aos limites político-administrativos” sua configuração se deu a partir de “especialidades integradas”, ou seja, as aglomerações urbanas que “produziram manchas” correspondentes as suas áreas de ação e abrangência.

Na pesquisa realizada foi constatado dados que confirmam a centralidade de Anápolis perante a região centro-goiano e o estado de Goiás. Como as análises se detiveram, em sua maioria, em dados econômicos e na escala das economias regionais, apresentaremos resumidamente por meio de alguns dados esta caracterização. Anápolis e a região Centro-Goiano nos indicadores relacionados por setor de atividade – dados produzidos pelo IBGE em 1985 – possuem destaque incontestável. Somente o município de Anápolis possui 445.729.603 como indicador de seu valor industrial, sendo este valor disparado em relação aos outros municípios goianos relacionados, além disso, a região a que pertence também se caracteriza por um alto índice do valor de transformação industrial, 2.405.495.227, conforme podemos perceber no Quadro 8 abaixo.

QUADRO 8 - REGIÃO CENTRO-OESTE – INDICADORES ECONÔMICOS POR SETOR DE ATIVIDADES (1985)

Estado/Mesorregiões/ Principais Municípios	Indústria			Comércio		Serviços	
	POT	VTI	EST.	POT	Receita Total	POT	Receita Total
Goiás	61.425	3.389.488.939	20.469	88.044	16.557.579.788	49.025	1.426.916.324
Noroeste Goiano	1.067	32.705.132	1.009	2.947	326.889.552	1.525	33.124.099
Norte Goiano	5.476	504.651.849	1.414	4.066	495.336.870	2.396	60.571.266
Centro Goiano	38.639	2.405.495.227	10.449	54.640	11.900.178.010	30.860	902.897.077
Anápolis	8.575	445.729.603	1.500	7.276	1.449.547.380	2.729	83.163.409
Aparecida de Goiânia	1.185	76.964.272	17	35	5.682.368	584	10.806.199
Goiânia	21.868	1.293.537.501	5.194	37.073	9.427.264.885	21.441	636.057.309
Leste Goiano	1.902	100.454.396	1.683	4.034	506.613.635	2.368	50.537.698
Sul Goiano	13.535	1.002.404.461	5.782	21.021	3.161.237.334	11.383	364.290.121
Itumbiara	1.569	117.864.291	648	3.036	477.610.471	1.164	49.777.592
Rio Verde	1.133	66.989.039	542	2.481	615.323.812	967	34.478.850

Fonte: IBGE (1985). Extraído de IPEA/IBGE/UNICAMP (2002), com algumas subtrações para esta pesquisa.

Segundo conclusões da análise realizada pelo IPEA/IBGE/UNICAMP (2002), o estado de Goiás apresentou 2 (dois) principais subsistemas produtivos: o Centro-Noroeste, nucleado por Goiânia e Anápolis e o Sul goiano, nucleado por Uberlândia (MG), Rio Verde (GO), Ituiutaba (MG) e Itumbiara (GO); concluindo para esta análise que Anápolis, junto de Goiânia, possui forte relações e polaridades para a região Centro-Goiano e o estado de Goiás. No decorrer dos estudos é possível perceber que a maior ocupação por setor de atividades, no caso do Centro-Oeste e mais

especificamente Goiás e a mesorregião Centro-Goiano, é a indústria que, sem sombra de dúvidas, engloba um grande contingente de pessoas. Este indicativo é representativo já que reflete a distribuição de empregos, logo se esbarra em outros índices que se correlacionam, por exemplo, como o consumo. Esta é uma pequena amostra de que a região Centro-Goiano, onde se encontra o município de Anápolis, possui características significativas para a rede urbana de Goiás enfatizando, assim, a grande importância econômica e geográfica de Anápolis para o estado de Goiás.

Nas análises de Luz (2001) é possível ampliar ainda mais a abrangência de Anápolis, quanto a seu desempenho econômico. Segundo a autora, o desempenho do setor comercial atacadista de Anápolis possui papel relevante no desenvolvimento econômico estadual e nacional. Tal atividade permitiu a adaptação da mesma ao processo de modernização das redes técnicas e influenciou sua dinâmica urbana, que se articulou espacialmente, gerando novas relações espaciais entre centros urbanos. Isto atraiu interesses políticos e econômicos, o que valorizou a importância da cidade para a rede urbana estruturada. Outra questão enfatizada pela autora, é a situação geográfica estratégica de Anápolis, que contribuiu tanto para o desenvolvimento industrial e a modernização da atividade comercial, quanto para estabelecer relações de complementariedade com a Região Metropolitana de Goiânia.

A importância da posição geográfica estratégica de Anápolis para o desenvolvimento comercial é enfatizada, através de dois estudos apresentados, respectivamente, em 1973 e 1999. O primeiro corresponde a uma análise empreendida pela Superintendência de Desenvolvimento do Centro-Oeste (SUDECO) e Fundação Universidade de Brasília (FUB) que apresentou os resultados de uma pesquisa envolvendo a área da Região Geoeconômica de Brasília<sup>53</sup> (LUZ, 2001, pg. 70).

Considerando a delimitação da região pesquisada, os estudos realizados pela SUDECO/FUB, avaliaram Anápolis como a cidade que melhor apresentou indicadores de centralidade<sup>54</sup> urbana, depois de Goiânia e Brasília.

---

<sup>53</sup> Segundo Luz (2001), a criação dessa região foi prevista pelo Plano Nacional de Desenvolvimento. A pesquisa apresentava os subsídios necessários para a compreensão dessa área na qual estão inseridas as cidades de Anápolis e Goiânia com as respectivas áreas de influência.

<sup>54</sup> Para Corrêa (1989), a centralidade de um núcleo, por outro lado, refere-se ao seu grau de importância a partir de suas funções centrais: maior o número delas, maior a sua região de influência, maior a população externa atendida pela localidade central, e maior sua centralidade.

A evidente localização de Anápolis foi possível afirmar que esse fato colaborou para o desenvolvimento da atividade comercial atacadista, como afirmado acima, uma vez que as empresas anapolinas alcançam os dois centros urbanos mais populosos da região Centro-Oeste e que apresentam um ritmo acelerado de urbanização que amplia a demanda e acirra a competitividade intra-urbana e interregional (LUZ, 2001, pg. 75).

É, portanto, essencial perceber que as redes também são constituídas por um conjunto de elementos, ou seja, que a interação entre fixos e fluxos as origina, alimentando a lógica de expansão do capital por meio de organização espacial gerada pela confluência dos circuitos da economia, dos alcances espacial máximo e mínimo, ou seja, por elementos intrínsecos à própria organização socioespacial, que tem como força motriz os interesses do capital (SANTOS, 1996, 2001):

Esse processo de movimento - fluxos entre fixos - torna possível a multiplicação dos locais de produção e de distribuição e, simultaneamente, concentra os lugares de decisão em alguns locais-nós [redes], privilegiados no território. Desde já, é possível afirmar que é através de complexas redes de cidades, contendo centros que se articulam pelas funções que oferecem e, ainda, com tendência à hierarquização e/ou especialização, que fluxos de diferentes naturezas, intensidades e direções se realizam sobre o território (REGIC, 1993, p. 15).

Relevando a função essencial e articuladora na região, Anápolis guarda ainda relação importante que, determinará a expansão da Região Metropolitana de Goiânia com a absorção do município, motivando o surgimento da Região Metropolitana Ampliada de Goiânia<sup>55</sup>, o que contribuirá, certamente, para a formação do Eixo Goiânia-Anápolis-Brasília. Um eixo polarizado de um lado por Brasília, capital federal e centro administrativo do país; e de outro lado bipolarizado por Anápolis e Goiânia, centros que se complementam no campo econômico e relacionam-se dinamicamente (LUZ, 2001).

---

<sup>55</sup> “De acordo com justificativa das Diretrizes para o Planejamento Urbano da Região Metropolitana de Goiânia a inclusão de Anápolis e Terezópolis justifica-se pela existência dos seguintes aspectos: existência das nascentes dos principais mananciais de abastecimento de água que servem Goiânia; Anápolis possuir o maior distrito industrial da região e manter um significativo intercâmbio comercial e de serviços com a capital, além de sediar a Estação Aduaneira do Interior (EADI - Centro-Oeste) denominada de Porto Seco (LUZ, 2001, pg. 73).” Para o momento se faz necessário ressaltar que, as relações funcionais estabelecidas por estas cidades provavelmente alcançarão nível de grande amplitude e complementariedade, superando as questões físico-ambientais impostas pela própria natureza.

### **3.2 O Eixo Goiânia-Anápolis- Brasília**

O Eixo Goiânia-Anápolis-Brasília é resultado de estratégias da formação do território brasileiro. Este eixo se coloca como uma estratégia regional e produto da produção da região Centro-Goiano.

Operou-se nas últimas décadas transformações no ordenamento territorial goiano. Tal fato se deu em função de conceitos e estratégias políticas de integração regional, estabelecidas em seu conteúdo que propunha vetores de exportação e investimentos em infra-estrutura, estabelecendo articulação física, política e desenvolvimento econômico (ARRAIS, 2005).

O que demonstramos foi a formação dos nucleamentos destes eixos, decorrentes de um processo histórico de (re) produção do espaço como elemento social articulador do capital tendo como princípios iniciais os núcleos de Anápolis, Goiânia e, posteriormente, Brasília, que coroa e “encerra” a ocupação do espaço. Formam ao final este eixo de desenvolvimento, que apesar de fragmentado, gera grandes fluxos de produção, circulação e consumo, demonstrando as potencialidades e possibilidades de investimento, em tese no terceiro maior mercado consumidor do país.

Vale ressaltar que diante dessa estrutura que se consolida, Anápolis se estabelece como centro logístico e articulador da composição do processo de produção, circulação e consumo, que, no entanto, se mantém restrita nesta posição de elemento chave e função restrita e intermediária as cidades componentes dessa corrente econômica urbanizada.

#### **3.2.1 O Surgimento dos Núcleos Goiânia-Anápolis e Brasília**

A ocorrência desse eixo se iniciou pela construção de Goiânia que no discurso de Getúlio Vargas tornava-se imperioso localizar no centro geográfico do país poderosas forças capazes de irradiar e garantir a futura expansão (ESTEVAM, 1998). Neste período, Anápolis exercia sua função de entreposto comercial de modo que ainda não existiam cidades que possuíam maior polaridade, que ao longo do tempo foi estabelecido pela existência e atratividade de Goiânia-Anápolis.

A implantação de Goiânia representava um rompimento do poder exercido pelas oligarquias goianas, sobretudo, a ocupação de território e garantia da expansão capitalista por meio da incorporação de novas frações de território nacional, e se constituía de um marco significativo na política de interiorização do Estado Novo.

Estevam (1998) em sua análise, afirma que acreditavam no potencial da nova capital, determinando-a como pólo de desenvolvimento industrial, fato que não se consumou, mesmo tendo sido destinada para tal função. De acordo com o mesmo autor, com a construção de Goiânia, Anápolis perdeu parcela de sua força econômica, função esta que havia sido construída ao longo de seu surgimento e de sua formação. Mas tão logo os trilhos chegaram a Anápolis, em 1935, a população restabeleceu estímulo e vigor para que as atividades econômicas comerciais tomassem força.

A construção de Goiânia gerou um processo migratório intenso e para que a cidade fosse ocupada houve uma grande oferta de lotes. Como os períodos se confundem, novamente, as histórias das cidades se cruzaram. Com a finalização da estrada de ferro em Anápolis, fez aumentar o número de transferência de propriedades e, nesse momento, o número de transmissões de propriedades foi maior para Anápolis do que para Goiânia, fato que confirma grande fluxo migratório para a região.

Como cidade-mãe do processo de ocupação do território goiano, Anápolis foi parceira de Goiânia, complementando as atividades econômicas que se desenvolviam, considerando que a capital representava o papel político-administrativo determinado pela nascente e crescente hierarquia urbana. Nas décadas de 1940 e 1950, para aumentar a integração do território corroborado aos projetos de colonização CANG em que Anápolis foi município sede do processo, Goiás foi contemplado com um pacote rodoviário. Este aspecto determinou uma nova realidade e redefiniu o papel do estado na divisão territorial do trabalho (ESTEVAM, 1998).

Este período foi de suma importância para a articulação de alianças políticas, com respaldo financeiro de grandes projetos de infra-estrutura, que tiveram como conclusão a construção de Brasília. A implantação da nova capital veio organizar o espaço sócio-econômico do planalto central brasileiro. Em termos de infra-estrutura, duas ações governamentais ganharam vulto logo na segunda metade da década de 1950 e foram fundamentais para o futuro de Goiás: as medidas incentivadoras no sentido da geração de energia elétrica e o mencionado aprimoramento dos meios de transporte.

A implantação das rodovias federais “estreitaram as ligações entre o centro dinâmico do país e as mais diversas áreas do território nacional”.

Neste aspecto, uma das mais importantes para Goiás foi a integração Brasília-São Paulo através da BR-116 (hoje BR-050) que, corta o Triângulo Mineiro. A economia paulista, sem dúvida mantinha

interesse e mesmo necessidade de alargar suas vias de acesso em direção às economias complementares; a Goiás também interessava a integração mercantil com São Paulo pois esta possibilitaria a concentração de impulsos dinâmicos em seu próprio território. Enquanto São Paulo buscava alargar o mercado interno na medida do crescimento de sua indústria - Goiás e Triângulo, Mineiro disputavam a polarização da intermediação do mercado interno. Tanto que, durante o planejamento da rodovia Brasília-São Paulo aprofundou-se a rivalidade Uberlândia-Uberaba e o traçado da mesma incrementou forte conflito intra-regional de interesses. Até então, Uberlândia monopolizava a principal via rodoviária de acesso ao sudoeste goiano, conforme visto anteriormente. Todavia, com a abertura da estrada ligando o sudoeste a Goiânia parte do monopólio foi quebrado. Por sua vez, a ligação Brasília-Anápolis-Goiânia susteve nova demanda de suprimentos para a capital federal, redefinindo o quadro de transportes regional e permitindo a Goiânia e Anápolis fortalecer-se como centros mercantis concorrentes de Uberlândia e Uberaba (ESTEVAM, 1998, p. 129-130).

Além de beneficiar a integração do país, a rodovia BR-153, conhecida como Belém-Brasília, colaborou para o incremento da taxa de urbanização regional engendrando o surgimento de pequenos entrepostos comerciais ao longo da mesma.

### **3.2.2 A Urbanização/Infra-Estrutura – Elemento de Integração do Eixo**

A implantação das rodovias<sup>56</sup> foi de suma importância para o estabelecimento do eixo, assim como para todo o território goiano e brasileiro. Neste período, as ferrovias ficaram excluídas do processo de circulação/fluxos, renegadas ao segundo plano, consideradas decadentes em função das transformações estruturais, econômicas e políticas, assistidas pelo território, fazendo das auto-estradas meios fundamentais para o desenvolvimento do país.

No entanto,

[...] o pacote rodoviário acelerou a integração de Goiás no comércio nacional e modificou as comunicações intra e inter-regional estado. No contexto, foi intensa a exploração, ocupação e povoamento da zona Mato Grosso de Goiás que tornou-se, economicamente, a zona mais promissora do estado. O adensamento demográfico, o acelerado

---

<sup>56</sup> Segundo Fausto (2008), este era uma dos objetivos da política econômica que fazia parte do Programa de Metas do governo de Juscelino Kubitschek, que tinha 31 objetivos distribuídos em seis grandes grupos: energia, transportes, alimentação, indústria de base, educação e a construção de Brasília. Outrossim, era parte de uma política da ‘civilização do automóvel’, que visava a instalação de indústria automobilística. “A partir de 1960, a tendência a fabricar automóveis cresceu a ponto de representar quase 58% da população de veículos em 1968. Entre 1957 e 1968, a frota de automóveis aumentou cerca de 360% e a de ônibus e caminhões, respectivamente, cerca de 194% e 167%. Por outro lado, como as ferrovias foram na prática abandonadas, o Brasil se tornou cada vez mais dependente da extensão e conservação das rodovias e do uso dos derivados do petróleo na área de transportes” (FAUSTO, 2008, p. 429).

desdobramento de municípios e a significativa produção agropecuária na sua abrangência possibilitaram a emergência e a consolidação de Anápolis e Goiânia enquanto vigorosos centros urbano-comerciais como será tratado a seguir (ESTEVAM, 1998, p. 132).

As transformações estruturais geraram modificações regionais e refletiram diretamente sobre a economia goiana. O suporte de infra-estrutura possibilitou, na década de 1960 e 1970, a desconcentração industrial articulada pela região sudeste do país, gerando frutos a economia goiana. No entanto, o comércio em Goiás se manteve vinculado ao centro dinâmico paulista, justamente no momento em que São Paulo garantia sua posição estratégica na integração do mercado nacional, a concentração demográfica e de serviços nos centros urbanos de Goiás engendrou um mercado interno relativamente vigoroso para produtos industrializados.

Neste período ficou evidenciada a expansão comercial e logística, em detrimento da exportação de alimentos e matérias-primas destinados aos principais centros do país e importação de manufaturas industriais destinadas às populações no interior do estado. Neste período, houve grande articulação de dois maiores centros urbanos de Goiás, Anápolis e Goiânia, que se integraram comercialmente se especializando em atividades terciárias, principalmente comércio de transporte de mercadorias.

Estevam (1998), em sua análise, enfatiza um importante aspecto, a relação de natureza complementar entre Goiânia e Anápolis, alimentada por uma concorrência integrada, fato este consequência da implantação de Goiânia que tinha como finalidade o desempenho de sua função político-administrativa no estado de Goiás.

A questão chave era a função de entreposto comercial, que já destacava Anápolis como centro econômico dinâmico, em função de sua localização estratégica, bem como no entroncamento de estradas do centro-sul goiano, fato decisivo na posição e escolha do governo federal de Anápolis para sede da estação final da ferrovia. Logo se concluiu que, caso Anápolis não possuísse tais características caberia a Goiânia, como designado, desempenhar sua função de ponto nodal econômico da região, além de outras funções acumuladas dentro da hierarquia urbana que se construía.

Contudo, não foi somente a ferrovia que proporcionou a emergência de Anápolis como centro comercial; além de sediar a estação final da ferrovia, a cidade valeu-se de sua localização de entroncamento rodoviário constituindo centro de ligação com o médio-norte do estado, onde impulsionou rede mercantil. O monopólio anapolino -

transporte ferroviário – foi quebrado em 1951 quando os trilhos chegaram a Goiânia vindos de Leopoldo de Bulhões; entretanto, mesmo perdendo esta exclusividade Anápolis já havia se consolidado como centro comercial. Os cerealistas anapolinos haviam tecido forte malha de relações mercantis como médio-norte goiano valendo-se da rodovia federal em direção a Ceres, rota prolongada no final da década de 1950 e denominada Belém-Brasília (ESTEVAM, 1998, p. 136).

Durante um período de tempo Goiânia e Anápolis mantiveram relações de complementariedade no aspecto comercial. Anápolis monopolizava o setor ferroviário e Goiânia estabelecia suas relações comerciais por meio das rodovias.

Com a intensificação do processo de urbanização e migração na nova capital possibilitaram o crescimento do comércio varejista, tendo um incremento de 70% e do comércio atacadista, com a implantação de infra-estrutura de transportes. Goiânia superou quantitativamente Anápolis na aplicação de capital, no entanto, consolidaram o eixo comercial Goiânia-Anápolis que retirou boa parte da influência comercial do Triângulo Mineiro sobre o território goiano. A supremacia dessa articulação foi por um tempo rompida com a transferência dos atacadistas anapolinos para o Triângulo Mineiro, mais especificamente Uberlândia, fato ocorrido em decorrência do incentivo fiscal garantido ao setor industrial em detrimento do setor comercial atacadista, que não obteve êxito em solicitar ao governo do estado incentivos fiscais destinado às indústrias. Provavelmente, seja este um dos fatos que caracterize a crise econômica sofrida pelo DAIA nos anos 80. Em suma, o processo de integração nacional fortaleceu os núcleos mercantis de Anápolis e Goiânia em função da expansão do centro dinâmico da economia nacional e da ampliação da fronteira agrícola de São Paulo.

O processo de urbanização, em decorrência da expansão das atividades econômicas apoiadas no setor terciário e exportação de produtos manufaturados, aumentou a taxa de urbanização com crescimento geométrico, confirmados na Tabela 13, nas décadas de 1940 e 1950, superando até mesmo a média nacional, influenciados também pela taxa geométrica de crescimento da população urbana do estado como um todo.

A tendência no período foi de aceleração do processo de urbanização, expressa pelo aumento quantitativo de núcleos urbanos e pelo incremento da população urbana alojada em sedes distritais e municipais. O fenômeno foi relativamente tênue nas áreas do norte e vigoroso nas proximidades do eixo Goiânia-Anápolis onde algumas cidades apresentaram consideráveis taxas de crescimento no período 1950-1960. O movimento de urbanização esteve condicionado, por um lado, pela política de transportes efetivada pelo governo federal

(caso típico do norte goiano) e, por outro, pela dinâmica econômica do país no processo de integração nacional do comércio de mercadorias (caso do sul goiano) (ESTEVAM, 1998, p. 149).

### 3.2.3 Os Núcleos Formadores do Eixo e suas Atuais Relações

Arrais (2005) classifica Goiânia-Anápolis como um dos núcleos formadores do eixo, estabelecendo a relação de complementariedade, já definida por Estevam (1998) em seus estudos. Este núcleo corresponde à região mais dinâmica da economia goiana devido a grande concentração de serviços, instituições, unidade de ensino superior e serviços de lazer (cinemas, *shopping centers*, parques, etc), indústrias, que se confirmam a primazia econômica e a polaridade exercida perante a hierarquia urbana e a região Centro-Goiano, podendo ser percebidas no Quadro 9 abaixo.

QUADRO 9 - REGIÃO URBANA CENTRO-GOIANO  
NÚCLEO GOIÂNIA-ANÁPOLIS: ALGUNS INDICADORES DE  
POLARIZAÇÃO

Município	Total de estabelecimentos de saúde - 2005	Nº de agências bancárias - 2005	Nº de escolas de ensino fundamental e médio - 2002	Nº de instituições de ensino superior - 2002	Nº de unidades de comércio - reparação de veículos automotores, objetos pessoais e domésticos - 2001
Goiânia	314	164	741	23	21.469
Anápolis	91	24	179	06	3.679
Aparecida de Goiânia	46	13	173	03	2.243
Senador Canedo	26	02	52	00	351

Fonte: SEPLAN/SEPIN, 2005.

Para o mesmo autor, a relação que se estabeleceu entre Goiânia e os demais municípios é simbiótica diferindo do ponto de vista da integração diária e de peso econômico que existe com Anápolis. Mas o que se percebe, por meio do Quadro 10, é a existência de uma interdependência entre Goiânia e Anápolis que possuem relação diária alimentada pelos fluxos representados por meio de intensos deslocamentos de estudo e trabalho quantificados no quadro (Quadro 10).

Anápolis se encontra classificado como terceiro município do Estado do ponto de vista demográfico e segundo em grau de importância sócio-econômica, com várias estruturas que o destacam no contexto do território goiano.

O município de Anápolis possui elementos que compuseram e estruturaram a rede de sua dinâmica interna e externa. O DAIA, como já apresentado, possui infraestrutura de monta, que em distintos eventos agrega novas estruturas ao seu parque industrial. Exemplos estes que o colocam em destaque como ponto nodal logístico, tendo agregado ao seu espaço físico a Estação Aduaneira Interior/Porto Seco,

Plataforma Logística Multimodal e, recentemente, um entreposto aduaneiro da Zona Franca de Manaus<sup>57</sup>.

QUADRO 10 - NUCLEO GOIÂNIA-ANÁPOLIS: POPULAÇÃO RESIDENTE E DESLOCAMENTO PARA TRABALHO E ESTUDO - 2000

Município	População em 2000	Trabalhavam ou estudavam no município de residência	Não trabalhavam nem estudavam	Trabalhavam ou estudavam em outro município da Unidade da Federação	Trabalhavam ou estudavam em outra Unidade da federação
Goiânia	1.093.007	772.837	303.328	10.215	6.096
Anápolis	288.085	183.093	97.944	3.575	3.235
Aparecida de Goiânia	336.392	154.132	105.978	74.255	1.895
Senador Canedo	53.105	21.836	18.739	12.264	258
Total do Estado	5.004.197	3.026.158	1.654.729	165.829	155.297

Fonte: IBGE, 2008.

Além desses elementos estruturais de envergadura regionais, já apresentados, Anápolis consolidou dois pólos: o farmoquímico e o ensino superior, representado pela sede da Universidade Estadual de Goiás – UEG, que possui mais 15 (quinze) cursos em diferentes áreas.

O perfil econômico de Anápolis, devido aos investimentos em infraestrutura (tronco multimodal) e no pólo farmacêutico, favoreceu seu desempenho e, em certa medida, atendeu também a demanda de emprego de Goiânia, uma vez que é [...] mais comum pessoas morarem em Goiânia e desenvolverem atividade (estudo e trabalho) em Anápolis. O mesmo podemos dizer de inúmeras empresas em Goiânia que têm área de atuação a cidade de Anápolis e vice-versa (ARRAIS, 2005, p. 160).

Em consonância com Estevam (1998) e Arrais (2005) colocamos em evidência a grande importância da ligação de Anápolis e Goiânia, com origens no processo de formação territorial do Centro-Goiano. A relação estabelecida, inicialmente por uma concorrência, tão logo foi superada pela necessidade de complementação econômica,

<sup>57</sup> Em um jornal local denominado *Diário da Manhã*, o artigo apresenta a oportunidade do Estado na geração de empregos ao possibilitar tal investimento. “A assinatura do protocolo de intenções para instalação do segundo entreposto aduaneiro da Zona Franca de Manaus em Anápolis atrairá para o município investimentos da ordem de R\$ 1 bilhão nos próximos dois anos e consolida a permanência do comércio amazonense em Goiás. Com capacidade para abastecer 126 milhões de consumidores em todo o Brasil, a implantação do entreposto implicará aumento dos investimentos logísticos no município, a partir da implantação da Plataforma Logística Multimodal de Goiás (PLMG), e na geração de cerca de 10 mil empregos. O documento foi assinado ontem no Palácio Pedro Ludovico Teixeira pelos governadores dos Estados de Goiás e Amazonas, Alcides Rodrigues e Eduardo Braga. O entreposto funcionará como braço avançado da Zona Franca de Manaus, possibilitando que os estoques da área comercial amazonense estejam em Anápolis sem a cobrança de impostos. Segundo o governador Eduardo Braga, a Zona Franca deverá produzir este ano cerca de R\$ 30 bilhões em produtos. Estima-se que o centro de distribuição instalado em Goiás movimentará cerca de R\$ 1,5 bilhão em mercadorias por ano” (DIÁRIO DA MANHÃ, 2008, julho, p.12).

fundamental para o próprio estado que, no entanto, determinou maior desempenho e desenvolvimento de um município em detrimento do outro.

Segundo Arrais (2005) Brasília para a Geografia Goiana é motivo de silêncio. O fato é que com a ocupação do território goiano, para a implantação do Distrito Federal,<sup>58</sup> houve um grande crescimento geométrico que determinou a fragmentação deste espaço. Esta ocupação se deu de forma aparentemente homogênea, apresentando uma não relação do novo território, Distrito Federal, com o já existente, como se não houvesse alguma relação estabelecida com o território goiano. Cabe ressaltar que apesar da inserção deste “organismo estranho” ao território goiano, é evidente que a existência e a inserção do Distrito Federal em Goiás trouxeram, tanto elementos positivos, como a implantação de infra-estrutura, quanto negativos, como as mazelas urbanas provocadas pelo contingente populacional do entorno do Distrito Federal, entre outros problemas.

O território existente sofreu alterações, transformações evidentes. Atualmente pode-se afirmar que os limites do território da capital federal suplantaram a relações de dependência e complementariedade, que além de herdarem fatores que estruturassem os municípios e a rede urbana goiana deixaram problemas urbanos.

A implantação desse novo território, Brasília, sobre o já existente, trouxe consigo conseqüências evidentes e relacionadas ao planejamento de sua estrutura principal. Seu desenho segregado “expulsou” para seu entorno os problemas oriundos do processo migratório, deixando para Goiás a missão de resolver esta problemática. Mas um fato não se pode questionar, a evidente centralidade de Brasília para seu entorno e para o eixo que se consolida, o “Eixo Goiânia-Anápolis-Brasília”, representado na (Figura 12).

Segundo Arrais (2005), o que é possível apreender, nessa ordem espacial, é uma estrutura polinucleada, segregada e com correntes problemas de mobilidade. O mesmo autor ainda evidencia um importante aspecto em sua análise que é o crescimento quantitativo e qualitativo do setor terciário. Tal situação se faz necessário enfatizar em função da forte relação econômica polarizadora que estabelece o eixo. Em sua pesquisa confirma a interligação dos núcleos Goiânia-Anápolis a Brasília, por meio de dados que

---

<sup>58</sup> Necessário esclarecer que o Distrito Federal é composto por Regiões Administrativas, assim como estado brasileiro, sendo determinada por: Brasília, com o Plano Piloto (o eixo monumental, eixo rodoviário e as asas norte e sul) e as cidades satélites, que se interagem com seu próprio território e Goiás, tendo nas adjacências o Entorno do Distrito Federal, uma das mesorregiões goianas, que se encontra mais próxima e sofre, atualmente com a do rápido processo de urbanização, migração para esta região. Assim como outros projetos, Brasília era um dos objetivos do Plano Metas de Juscelino Kubitshek.



comprovam a consolidação do deslocamento, em função do estudo e trabalho que integram as cidades, apesar de suas distintas áreas de influência e perfis socioeconômicos resultados de diferentes funções na divisão territorial do trabalho na rede urbana brasileira.

A interligação destes núcleos decorre da formação territorial de Goiás, e conseqüente ampliação de infra-estrutura motivada pela ocupação espacial do país, que se estabeleceu em detrimento dos transportes, da comunicação, ou seja, a evidência do meio técnico-científico-informacional, discutido por Santos & Silveira (2001). Estes são determinados pela articulação e dinâmica sobre o espaço, composto por distinta e diversificadas atividades econômicas que, por sua vez, determinaram uma divisão regional do trabalho neste novo eixo de consumo que se estabelece. Mas o viés do presente trabalho é apenas demonstrar que no Eixo Goiânia-Anápolis-Brasília se situa Anápolis com função representativa perante a construção das cidades ligadas a ela pelos extremos, desempenhando por meio de seu papel articulador de funções de recíprocas para a consolidação deste eixo. Vale ressaltar um importante detalhe para esta questão. A forte influência do planejamento estratégico em construir, no Centro-Goiano, um ousado projeto de caráter político, construído nos bastidores para produzir e mais uma vez capitalizar uma região, em decorrência de interesses de diversos atores sociais que se espacializam no território.

### **3.3 As Cidades Médias e o Desenvolvimento Urbano**

As cidades não metropolitanas no Brasil têm apresentado um desempenho importante no desenvolvimento urbano, visto que se distinguem pelos índices de crescimento populacional e econômico. As cidades médias possuem papéis fundamentais nas relações, sobreposição de funções e articulações, enquanto espaços diversificados de atividades comerciais e de serviços, pela implantação de novos e sofisticados serviços relacionados à logística, comunicação, informação, transporte, educação, saúde e educação, assumindo características de pólos regionais, com expressivo conteúdo nacional (BESSA & SOARES, 1999). Neste caso, a intenção é compreender, a partir de processos e dinâmicas, sobretudo a econômica, os reflexos destes sobre as dimensões espaciais e a localização geográfica.

Estabelecem, portanto, relações em nível de escala regional, ou seja, intermedeiam cidades pequenas e metrópoles, regiões, e até relações em grande escala e exercem, portanto, um controle e domínio relativo. De acordo com Sposito(2006)<sup>59</sup>, para se compreender uma cidade média deve-se apreender aspectos relacionados ao intra e interurbano, por isso, a razão em detalhes a situação atual de Anápolis e sua relação intra e interurbana no capítulo 2 e tendo como base os processos de industrialização e urbanização do Brasil e de Goiás, que conferíssemos ao final os elos entre a cidade média Anápolis e o território nacional.

As cidades médias e pequenas têm forte ligação com o que se estabelece no campo, comandam as atividades agrícolas, coordenam a lógica do capital, da produção do espaço, da formação territorial, as produções agropecuárias e industriais, em suma, participam ativamente do ordenamento espacial. Este exercício do controle e domínio do espaço ocorre em função dos novos eixos de comunicação e transporte estabelecidos que, por sua vez, possibilitam e constituem a divisão territorial do trabalho. Promovem, portanto, uma expansão de uma região, que é dividida por uma polaridade, ou seja, por uma especialização intra e interurbana, propiciando relações mais complexas de competitividade e complementariedade.

Segundo Sposito (2006), durante a segunda metade do século XX se estabeleceram relações hierárquicas que foram sobrepostas por relações horizontais de complementariedade, sendo possível que o espaço territorial, que antes se estabelecia, se ampliasse ainda mais, englobando o espaço regional. Houve uma desmonta, um “ordenamento do territorial”, o que deu à indústria a “possibilidade” de compor e manter uma articulação por meio de redes.

Para Corrêa (2006) é necessário estabelecer parâmetros que classificam uma cidade como média. Primeiramente, é fundamental considerar 3 (três) elementos: o tamanho demográfico, as funções urbanas e a organização interna das cidades. Determinando-se, para tanto, quanto maior seu tamanho demográfico, suas funções e sua organização, maior será sua articulação na rede urbana.

---

<sup>59</sup> Algumas colocações realizadas se tratam de transcrições obtidas por meio da participação do “II Simpósio Internacional sobre Cidades Médias”, realizado em Uberlândia, em 2006, evento este em que estavam presentes Maria da Encarnação Beltrão Sposito e Roberto Lobato Correa, cujas palestras proferidas foram a respeito do assunto em foco.

De acordo com esse mesmo autor, existem 3 (três) aspectos que dificultam a definição de uma cidade média: seu tamanho absoluto, sua escala espacial e seu recorte temporal. Em relação aos aspectos demográficos, o tamanho absoluto deve estabelecer parâmetros de comparação e, para tanto, qual seria esse parâmetro? A escala, qual seria a escala espacial para se definir uma cidade média? Em relação ao tamanho absoluto deve-se relativizar o tempo. Como podemos perceber, são mais as características e o desempenho dessas cidades, enquanto pólos, que nos possibilita classificá-las como cidades médias. Os parâmetros de dimensões físicas, para a análise das relações sócio-econômicas, e principalmente humanas, nem sempre caracterizarão de fato uma cidade média. Por isso, concordamos com Corrêa (2006) ao revelar que esse conceito pode ser transitório e relativo, já que ainda não existem pesquisas que afirmem com certeza em função de que nossos parâmetros ainda se fixam nas metrópoles.

Em sua exposição problematizou e questionou sobre os seguintes pontos: a origem dessas cidades seriam “invenções” ou emergiram de uma realidade? Nesse momento há um apontamento a ser evidenciado. No caso do Brasil, em sua grande maioria, as cidades surgiram de forma espontânea. Houve uma conjunção de processos de crescimento urbano e econômico, resultado de uma diferenciação produtiva, estabelecida pela divisão territorial do trabalho que determinou uma distinção na produção, uma hierarquia urbana, mantendo uma relação de integração de funções e de produção, gerando uma rede complexa, momentos conseqüentes do processo de domínio espacial pelo capital. Resultados de aspectos histórico-geográficos, sócio-econômico e políticos, que ao final geraram integração, articulação e uma diferenciação regional.

Nessa profusão de elementos ainda existem outros que podem caracterizar e estabelecer parâmetros para se determinar quais seriam as características que constroem e fazem uma cidade média.

A localização geográfica se relaciona com uma burguesia empreendedora e relações de interação espacial. O caso de Anápolis vem de encontro a estes aspectos, sendo possível em sua história perceber que houve uma burguesia ascendente responsável por atividades comerciais de varejo e atacado, que desguarnecidos de apoio político se apoiaram na ideologia do governo militar com a implantação do DAIA, que na década de 70 são apoiados pelo ex-prefeito, posteriormente nomeado governador do estado, Irapuam Costa Junior. Este mesmo agente sócio-político por meio de

investimentos e incentivos do governo federal auxiliou para a instalação do pólo de crescimento, vinculados à atividade industrial. Sabe-se, como já mencionado, que o desenvolvimento era ponto básico do tripé de ação estratégico do governo militar, período em que foram implantados os distritos agroindustriais. Fundamental afirmar que sua origem, como entreposto comercial e sua localização estratégica, é condição “*sine qua non*” para que se firmasse como centro dinâmico e irradiador econômico.

Além desses fatores, Anápolis estabeleceu fortes relações de interação espacial no território goiano. Participou ativamente do processo de construção de duas importantes capitais, Goiânia e Brasília. Atualmente sustentam intensas e importantes relações comerciais com o estado e o país, mantendo relações fortes, complexas, multidirecionais, em distintas escalas que se esbarram em territórios locais e globais, teorizando, as horizontalidades e verticalidades propostas por Santos (2003).

Corrêa (2006), em suas fundamentações, propõe ainda características que classificariam uma cidade média, por exemplo, reserva de mão-de-obra, que é alimentada por processos migratórios. Ao final afirma que essas cidades dependem do processo de globalização, assim como Silveira (2002)<sup>60</sup> em seu artigo, considera o processo de globalização nefasto e responsável por transformar essas cidades em pivôs centrais do processo de exploração do trabalho, que são resultados de narrativas vinculadas ao mercado e à competitividade. Assim como Uberlândia, Anápolis é resultado de um intenso processo de urbanização, sofrido pelas cidades brasileiras, a partir dos anos 70, que caminha em paralelo com o crescimento demográfico percebido no Figura 13.

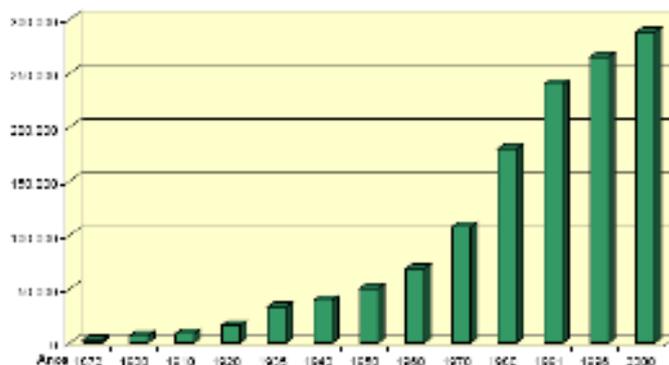


Figura 13 - Fonte: Dados Censitários de Anápolis, IBGE, 2000.

<sup>60</sup> Maria Laura Silveira analisou em um artigo publicado na Revista do Departamento de Geografia da UERJ – Universidade Estadual do Rio de Janeiro, a relação da globalização, trabalho e cidades médias,

A modernização da agricultura e as políticas de industrialização, aliados de inovações tecnológicas impostas à economia regional, fizeram com que houvesse uma reestruturação da rede urbana. Mais uma vez se confirma o par urbanização e industrialização, motivo pelo qual foi destinado parte desta pesquisa, por acreditar que esse dueto é fundamental para se analisar a configuração da rede urbana que, no caso, se refere a Goiás e, especificamente, sobre a importância da consolidação de Anápolis como alicerce da formação da região econômica e hierárquica que compõe.

O processo de industrialização instaurado em Anápolis determinou, como afirmado anteriormente, a implantação de diversas estruturas que atualmente alimentam a complexa e rica rede de fluxos comerciais. Esses fatores determinaram migrações que transformaram a estrutura demográfica de Anápolis, apresentado intenso e rápido crescimento (Gráfico 2).

Os efeitos deletérios das transformações ocorridas em Anápolis podem ser percebidos em seu espaço intra-urbano, que sofreram profundas modificações, debatidas por Brito (2007) e Montessoro (2006), reprodução desordenada da mancha urbana, degradação da qualidade de vida urbana e ambiental, bem como processo de segregação socioespacial discutido por Freitas (2004).

Apesar de alguns processos de degradação urbana metropolitanos alcançar Anápolis, seu desenvolvimento demográfico e econômico determinou uma função e dinâmica regional distinta na rede urbana de Goiás. Seu papel perante a articulação construída, tanto em âmbito regional, quanto nacional, a transformaram em uma cidade pólo com uma expressiva área de abrangência e influência, e um intensivo dinamismo econômico e funcional (BESSA & SOARES, 1999).

Mas o que se percebe na literatura pesquisada foi uma unanimidade em afirmar que não existe um conceito redondo para se classificar cidades médias, o fato é que de porte médio, intermediária, são objetos de debates e, ainda de consenso geral, há inexistência de um padrão definido. O fato é que desempenham importantes papéis na dinâmica do sistema urbano e colocam também outras temáticas que se relacionam como conceito de hierarquia urbana e a necessidade de novas estratégias de desenvolvimento.

Em sua análise, Montessoro (2006) questiona a renovação da hierarquização do sistema urbano<sup>61</sup> atendo-se a questão da relação entre as cidades médias, a metrópoles e as capitais. Segundo a autora:

[...] essas considerações interessam à compreensão de algumas dinâmicas sobre a reestruturação econômica das cidades médias em função das novas estratégias do setor terciário, com enfoque para as novas estratégias comerciais e socioespaciais. No entanto, não podemos avaliar uma cidade média apenas com base no número de habitantes que possui, pois o que vem caracterizando esse tipo de cidade são as relações que mantém com a rede de cidades, expressando o que Santos (1994) denominou de fluidez do território mediante os progressos nos transportes e os avanços nas comunicações (2006, p. 253).

Ressalta-se ainda a particularidade de Anápolis, que recebeu incentivos fiscais, valorizando o setor industrial em detrimento do setor comercial, fato que provocou um desenvolvimento desigual das atividades econômicas de Anápolis. Luz (2001, p. 26) endossa com sua pesquisa que a valorização do setor industrial alterou a dinâmica da economia urbana reduzindo a influência exercida, até então, pela atividade comercial.

Outro aspecto importante, como anteriormente debatido, é a circulação, que por meio dos fluxos gera uma hierarquia entre as localidades. Essa hierarquização é provocada pelo diferencial produzido, o excedente, que é coordenado ora pelas empresas, ora pelo Estado. Ela está em permanente mudança em função de estratégias definidas por seus agentes, tanto compostas pelos interesses das empresas, quanto pelos agentes componentes da sociedade, que por sua vez compõem o Estado.

Em sua análise sobre a *“Dinâmica territorial, circulação e cidades médias”*, Arroyo (2006) expõe que as condições de fluidez e porosidade territorial que as cidades médias constituem são conseqüências e se revertem diretamente em benefício de sua população. No entanto, a capacidade de gerarem excedentes não implica na apropriação, tão pouco refletiu em uma gestão local promissora, caso comprovado por Brito (2007) em sua pesquisa.

---

<sup>61</sup> A cidade é uma totalidade dentro de outras duas totalidades - o mundo e a formação socioespacial que, por sua vez, se expressam e se concretizam na cidade. Esse movimento imbricado determina seu dinamismo, sua espessura, que será maior na medida em que aumenta o número de eventos e de atores envolvidos. Ao referir-se ao sistema urbano contemporâneo, Milton Santos assevera que “essa espessura lhe é dada, exatamente, pelo uso da ciência, da tecnologia e da informação, e cria as condições para maior divisão do trabalho, mais solidariedade e maior peso dos fatores organizacionais, levando a maior rapidez, e maior vigor, nas mudanças de hierarquia” (SANTOS, 1993, p.125).

Tomando as considerações de Saquet (2006), que tratam das relações políticas de industrialização no Sudoeste do Paraná, percebemos “certa similaridades” a Anápolis, enquanto processos de implantação de Parques Industriais, que tem como intuito o desenvolvimento dos municípios atraídos por investimentos industriais com a geração de emprego e renda, fato que no Atlas de Desenvolvimento Humano no Brasil (2003) nos mostra em relação à renda, grande disparidade no município de Anápolis.

### **3.3.1 Anápolis e a Classificação de Cidade Média**

Tendo como base a pesquisa de Branco (2006) relativa às cidades médias, demonstraremos como se encontra Anápolis na classificação que se insere no contexto da rede urbana brasileira. Para esta análise considerou-se, em especial, a capacidade de articulação destas cidades para com as grandes metrópoles e cidades menores, considerando o patamar populacional, econômico e qualidade de vida.

Vale ressaltar que a identificação de Anápolis como cidade média é em decorrência de sua força de atração e articulação perante a rede, isto é, de seu papel funcional enquanto cidade que desempenha funções urbanas em várias escalas, considerando a centralidade urbana, a extensão física, as características funcionais e o tamanho econômico.

Segundo Branco (2006), a preocupação em definir e conceituar cidades médias surgiu de estudos e análises realizados na década de 70, resultado de tentativas de elaboração de políticas e programas que visavam a difusão do processo de desenvolvimento, com base nos pontos nodais da rede urbana, que tinham como base as cidades médias. Além disso, são resultados de políticas que se materializaram no Plano Nacional de Desenvolvimento Urbano II – PNDU II, explicitadas no Programa de Cidades de Porte Médio, que consideraram, principalmente, a centralidade urbana, a extensão física, as características funcionais e o tamanho econômico. Nas décadas seguintes, com a mudança de ótica na política governamental, privilegiando o planejamento setorial, houve uma descontinuidade na elaboração e implementação de programas de planejamento territorial, onde a questão das cidades médias se inseria.

Em consonância com Branco (2006), que se apóia em Amorim e Serra (2001), partindo do princípio de que as cidades médias desempenham funções específicas no sistema urbano e espelham diferentes modos de produção em suas diferentes etapas e

fase do sistema, determinamos como características definidoras de uma cidade média os seguintes aspectos:

[...] três novas funções que podem ser desempenhadas por essas cidades em decorrência do processo conhecido por "globalização": a de articuladoras privilegiadas nos "eixos ou corredores de desenvolvimento" (AMORIM; SERRA, 2001, p. 28); atuação que podem exercer nos sistemas de redes regionais ou nacionais; e como fator de sucesso na localização de tecnopólos (BRANCO, 2006, p. 247).

Como já abordado, no mesmo período, Sposito (2001) agregou contribuição teórica ao conceito confirmando e estabelecendo questões para a definição de cidades médias adotando, para tanto, perspectiva geográfica, enfatizando a importância da situação ou posição geográfica das relações espaciais da cidade, especialmente as que dizem respeito em consenso ao seu papel na divisão do trabalho, das funções que desempenham e da distância de centros de maior nível hierárquico. Destaca ainda a importância do avanço tecnológico, sobretudo da comunicação, que permite dissociação entre os centros de tomada de decisão e os centros produtivos, que geram novas perspectivas locais para as cidades médias.

Branco (2006), em sua análise, demonstra um quadro simplificado dos níveis de hierarquia urbana a partir dos anos 50 e sua tendência atual, onde percebemos a importância de sua exposição.

Acrescenta-se que não existe, ainda, uma metodologia operacional para identificação de um conjunto de cidades médias em nível nacional. No entanto, apoiadas em Tomé, é possível destacar a particularidade da relação topológica de intermediação entre os grandes centros de decisão e as respectivas áreas de influência urbanas e/ou rurais, que se estrutura da seguinte forma: nos anos 50 e 60 haviam as funções urbanas e uma hierarquia que se classificava da seguinte forma; superiores (metrópole mundial e nacional), médias superiores (metrópoles regionais), médias (cidades grandes), médias-inferiores (cidade média), inferiores (cidade pequena e centro rural) e, mais atualmente, com a tendência, mantendo os mesmos parâmetros de funções urbanas e hierarquia urbana sintetizando-se em: superiores (metrópole mundial e nacional), intermediária (rede urbana e regional-nacional) e inferiores (território urbanizado e inter-circular).

Vale enfatizar que, assim como os outros pesquisadores, Branco (2006) considerou como parâmetros definidores: o tamanho populacional e econômico, o grau de urbanização, a centralidade e qualidade de vida; elementos que se encaixam no perfil

de Anápolis, definindo-a, segundo os parâmetros exposto, como cidade-média, intermediária ou de porte médio e, principalmente, como centro regional dinâmico articulador.

Para definir alguns parâmetros foi realizada pesquisa em 3 (três) etapas. A primeira etapa resultou em uma seleção de cidades que tivessem o perfil determinado pelos critérios expostos acima. A segunda etapa se utilizou de dados cruzados com o transporte aéreo e a terceira etapa com base no *REGIC (1993)*, que foi subdividida em duas fases, determinando ao final tipologia de cidades.

Na primeira etapa foram identificadas as cidades médias brasileiras, selecionadas num universo de centros urbanos, dos quais se elegeu Anápolis, mantendo os critérios acima expostos, sendo identificadas 66 (sessenta e seis) cidades, cuja distribuição espacial refletiu a configuração territorial da distribuição da população e da rede urbana brasileira. Para a segunda etapa se utilizaram das relações de linhas aéreas regulares e o conjunto final de centros urbanos que apresentaram as características de cidades médias, enquadrando Anápolis como um desses centros urbanos.

A terceira etapa baseada no *REGIC (2000)*, já abordada neste estudo, foi subdividida em duas fases, que além dos outros elementos citados tiveram como referência os seguintes parâmetros, para a primeira fase: tamanho populacional e econômico, que representado pela população total e urbana, unidades locais de empresas, população economicamente ativa, agências bancária e pessoal ocupado, total assalariado; o nível de urbanização, fator definido pela taxa de urbanização e número de domicílios total e urbanos; a centralidade interurbana que contempla dois aspectos: as ligações por fluxos de bens e serviços e aéreos e qualidade de vida urbana que está dimensionada pelo total de domicílios ligados à rede geral de água e esgoto. Já na segunda fase da terceira etapa, estabeleceu-se uma tipologia, que se baseou em um valor da mediana<sup>62</sup> dos centros selecionados, identificando-se quatro tipos:

[...] o primeiro referente às cidades que apresentaram valores iguais ou superiores à mediana em todos os indicadores; o segundo, onde os centros apresentaram valores superiores à mediana em pelo menos

---

<sup>62</sup>Tal expressão se refere à mediana dos indicadores selecionados que, segundo a autora, não interferem nos valores extremos, que foram traduzidos em informações e conferem à solicitação elementos para se identificar as determinadas cidades. Esses indicadores se relacionaram a População Urbana, População Total, Taxa de Urbanização, Domicílios Urbanos, Total de Domicílios, Domicílios ligados à rede geral de água, Domicílios ligados à rede geral de esgoto, População Economicamente Ativa, Número de Unidades Locais de Empresa, Pessoal Ocupado Total, Pessoal Ocupado Assalariado e Número de Agências Bancárias (BRANCO, 2006, p. 256).

sete dos indicadores selecionados; o terceiro, onde os centros apresentaram valores superiores a mediana em pelo menos um dos indicadores selecionados; e o quarto, onde todos os valores ficaram abaixo da mediana (BRANCO, 2006,p. 256)

Têm-se, portanto, ao final uma tipologia de cidades médias, cujo resultado contempla Anápolis classificando-a como tipologia complexa, que tem sua síntese mapeada na Figura 14.

Ao final da análise de Branco (2006), Anápolis recebeu classificação no primeiro tipo de cidade média, juntamente com seis cidades do Estado de São Paulo, duas em Minas Gerais e uma no Rio Grande do Sul, partindo dos quesitos estabelecidos somados ao produto interno bruto municipal, que tem em Anápolis cidade de expressiva produtividade e área de influência, relevante tamanho populacional, resultado de estudos realizados pelo IPEA/IBGE/UNICAMP (2002), abordado anteriormente, representados por meio de mapeamento das áreas de influência das cidades.

Ao concluir sua pesquisa, Branco (2006) revela a possibilidade de haver novos estudos sobre a temática já que é necessário seu aprofundamento e aperfeiçoamento para a definição de cidade média, sendo importante agregar novas características para se identificar uma cidade média, sugerindo a centralidade intra-urbana e o turismo como pontos a serem atacados para se perceber e compreender melhor a nova dinâmica do sistema urbano que se instaura.

O que se percebe é que nenhum pesquisador afirmou uma certeza absoluta sobre o conceito de cidades médias, o que se confirma, no entanto, são elementos que as distinguem das demais, para Amorim e Serra (2001, p. 9).

Entretanto, ainda para os mesmos autores, as cidades médias possuem particularidades e podem ser classificadas por meio dos seguintes atributos: interações constantes e duradouras tanto com seu espaço regional subordinado, quanto com aglomerações urbanas de hierarquia superior; tamanho demográfico e funcional suficiente para que possam oferecer um leque bastante largo de bens e serviços ao espaço microrregional a elas ligado; suficientes, sob outro ponto, para desempenharem o papel de centros de crescimento econômico regional e engendrarem economias urbanas necessárias ao desempenho eficiente de atividades produtivas; capacidade de

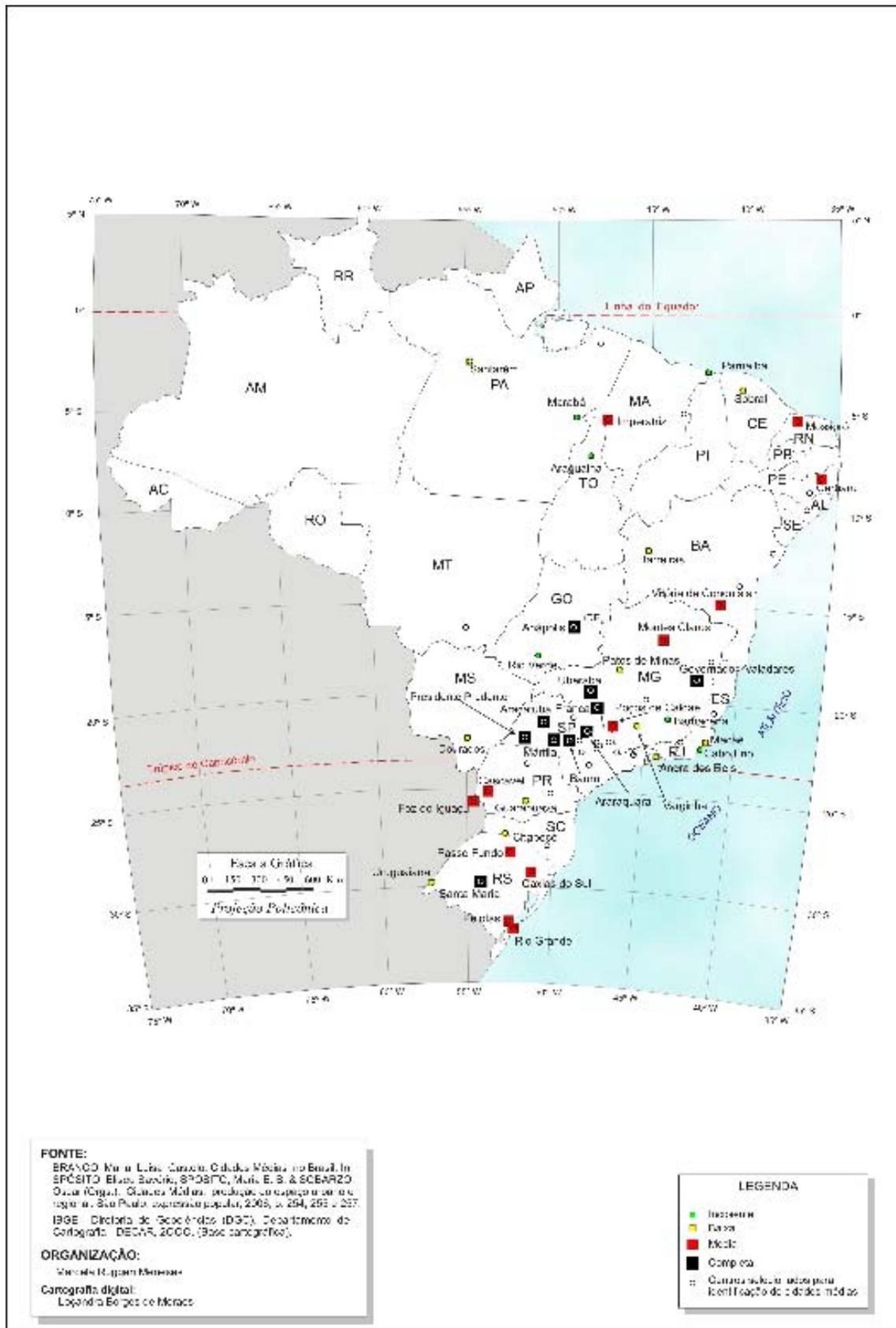


Figura 14 - Tipologias de Cidades Médias no Brasil

receber e fixar os migrantes de cidades menores ou da zona rural, por meio do oferecimento de oportunidades de trabalho, funcionando como pontos de interrupção do movimento migratório na direção das grandes cidades, já saturadas; condições necessárias ao estabelecimento de relações de dinamização com o espaço rural microrregional que o envolve; e diferenciação do espaço intra-urbano, com um centro funcional já bem individualizado e uma periferia dinâmica, evoluindo segundo um modelo bem parecido com o das grandes cidades, isto é, por intermédio da multiplicação de novos núcleos habitacionais periféricos.

De acordo com Sposito (2001), existe um desafio: determinar o conteúdo teórico conceitual para a expressão já consagrada de cidade média que, para Silveira (2003), se define como cidades que comandam a produção regional em seus aspectos técnicos, apesar de sua dimensão política, possuir relações estabelecidas com as maiores aglomerações.

Diante de características que qualificam as cidades médias como pólos regionais, dinamizadores da economia, ainda se evidenciam um apontamento maior que são os problemas urbanos internos. Há, nesse ponto, uma contradição. Como uma cidade com tais peculiaridades, ponto articulador de um eixo, de uma região, possui características que não representam o desenvolvimento urbano?

Para esse questionamento buscamos a concepção de Souza (2003) em o “*ABC do Desenvolvimento Urbano*”, ao esclarecer o que de fato seria desenvolvimento urbano. Inicialmente, enfatizamos que as taxas e índices econômicos de uma cidade garantiriam, certamente, avanços na estrutura (intra-urbana), no entanto essa premissa não confere a lógica de pensamento expressa nos dados estatísticos. O que se configura é uma variedade de problemáticas, incompatíveis com tais determinações. Sob um ângulo social abrangente, ou seja, que leve em conta os interesses legítimos de toda a sociedade, o desenvolvimento que importa não é ou deve ser meramente econômico, mas sim socioespacial (SOUZA, 2003, p. 96).

Apoiando-se no princípio de Souza (2003), fundamental seria somar os benefícios econômicos aos urbanos, podendo-se estabelecer articulações que determinam o desenvolvimento urbano, que na filosofia do autor se denomina “desenvolvimento socioespacial”.

Um desenvolvimento urbano autêntico, sem aspas, não se confunde com uma simples expansão do tecido urbano e a crescente

complexidade deste, na esteira do crescimento econômico e da modernização tecnológica. Ele não é, meramente, um aumento da área urbanizada, e nem mesmo, simplesmente, uma sofisticação ou modernização do espaço urbano, mas, antes e acima de tudo, um desenvolvimento socioespacial na e da cidade: vale dizer, a conquista de melhor qualidade de vida para um número crescente de pessoas e cada vez mais justiça social (SOUZA, 2003, p. 101).

O que o autor faz em sua análise é descortinar o conceito de desenvolvimento econômico e o comprometimento deste para com o desenvolvimento socioespacial. A preocupação em se debater o significado da palavra desenvolvimento remete à década de 50, período em que a expressão foi mais utilizada para se referir às grandes expectativas geradas por seus efeitos econômicos. Mas, para esse autor, o que vem a ser desenvolvimento econômico? Na sua essência, uma combinação de duas coisas: crescimento econômico e modernização tecnológica (SOUZA, 2003), fato que se confirma em uma grande maioria de cidades médias, englobando Anápolis, com seu aparato tecnológico industrial e seu crescimento econômico.

Fazemos das proposições do autor nossos questionamentos, apontando ser necessário reconhecerem que há um sistema político, valores e padrões culturais que, somados a uma organização espacial, definem e determinam o aumento da produção de bens e o progresso técnico, o meio técnico-científico-informacional, que influenciam no nível de bem-estar e justiça social de uma sociedade (SOUZA, 2003).

O desenvolvimento econômico por si só é insuficiente para evidenciar o desenvolvimento social, que abrange a totalidade social em suas várias dimensões: econômica, política, cultural e espacial. Ressalta, sobretudo, que a dimensão espacial da sociedade, ou seja, que o espaço social esquecido pelos teóricos do “desenvolvimento”, foi reduzido a espaço econômico, que nada mais é que a projeção abstrata da dimensão econômica no espaço.

Souza (2003) analisa o espaço sob a perspectiva lefebvriana e critica a visão parcelar do espaço, enfatizando que o espaço social é a natureza transformada e condicionada pelas relações sociais. Outrossim, a organização espacial e as formas espaciais, refletem a sociedade que as produziu e influenciam nos processos sociais subsequentes. As formas a que esse autor se refere dizem respeito ao substrato espacial, que representa tanto o produto da sociedade, quanto um condicionador das relações sociais.

O grande ponto de divergência desta análise, como foi intensamente apresentado e debatido, é que apesar de uma intensa dinâmica externa, Anápolis se mostra com sérios problemas internos decorrentes da contradição entre pertencer à complexidade territorial da rede urbana e do Eixo de Desenvolvimento Goiânia-Anápolis-Brasília que se configura.

À primeira vista, percebe-se que toda infra-estrutura para atender às necessidades da indústria, possibilitou a Anápolis uma grande oferta de emprego e renda aos cidadãos que nela habitam. A verdade é que a instalação, dessas estruturas de nível interregional e internacional, garantem somente ao Estado e a economia goiana, destaque e aparente desenvolvimento, já que a cidade vive de fato situação de extrema estagnação e insatisfatória qualidade de vida. A realidade urbana é acobertada em números e manipulada pelos interesses econômicos do Estado.

Existe de fato uma contradição, o Estado e ao mercado, mediadores entre o externo e o interno, entre o novo e o velho. O primeiro regula com “mão invisível” interferindo de modo incisivo no funcionamento da economia, enquanto o segundo, que possui em suas mãos elementos capazes de controlar e estabelecer o equilíbrio econômico necessário aos seus interesses, restaura e resignifica o espaço e o tempo.

Outra questão importante, para este contexto, são os diferentes níveis de Estado existente na esfera do desenvolvimento socioespacial de um município. Anápolis apresentou, na diversidade de escalas analisadas, um intenso domínio do Estado sobre o seu território, ou seja, sofre com a “exploração” de seu espaço o que em nenhum momento reflete seus aspectos positivos no âmbito municipal. Enfim, os processos de configuração espacial, neste caso, são oriundos de interações econômicas de escala regional, que não alcançam o município nos mínimos aspectos relativos a sua estrutura urbana interna.

Cabe ressaltar, que neste contexto, se insere o DAIA, elemento determinante e representante, por haver estabelecido relações mais sólidas para a economia regional em vista da local. Além disso, segundo Castro (2004), este complexo industrial proporcionou ocupação para a Região Geoeconômica de Brasília e áreas adjacentes à Região Metropolitana de Goiânia, o que acabou por determinar e configurar o Eixo de Desenvolvimento Goiânia-Anápolis-Brasília e a rede urbana da região Centro Goiano, estabelecendo um centro de fluxos dinâmicos e complexos, tendo Anápolis com “cabeça de chave”, ou melhor, centralidade regional expressiva e pólo convergente e divergente

das diversas relações determinadas pelos fluxos e pelas dinâmicas apontadas conforme a produção, a circulação e o consumo. Esta situação foi oriunda de uma política de domínio territorial, que perpassa pela “variável” da urbanização e industrialização. Foi direcionada pela implantação dos distritos agroindustriais, ou seja, pelas políticas de industrialização ditadas pelo capital e administradas pelo Estado, em função da descentralização industrial, que trouxeram e definiram a integração do território nacional por meio da articulação dos centros econômicos regionais, com a construção de Goiânia e Brasília e todos os elementos estruturantes necessários para se estabelecer os fluxos, e, por conseguinte, a redes urbanas interligadas por seus pontos nodais, que determinaram uma trama, ou seja, um sistema integrado de cidades, que tem em Anápolis forte expressão econômica rebatida em sua organização espacial regional.

Anápolis foi classificada na tipologia complexa, segundo critérios adotados para classificação de cidades médias. Estas têm apresentado destaque quanto ao seu perfil de qualidade de vida, crescimento econômico, de grande relevância para os sistemas urbanos. Apesar de sua expressividade econômica regional revelada em índices e crescimento econômico, Anápolis apresenta índices sociais, que descortinam uma realidade urbana interna distinta da externa. Vale enfatizar que contraditoriamente, crescimento econômico não significa crescimento social, de acordo com Souza (2003), “desenvolvimento socioespacial”, qualidade de vida, e que acima destes indicadores existe a presença do capital e do estado, que por sua vez “possibilitaram” à indústria a espacialização de seus interesses, que determinaram e intensificaram fixos e fluxos, capitalizando o espaço, em detrimento de uma cidade que pouco representa a riqueza gerada, subordinada pela lógica do capital.

Ainda segundo Souza (2003) seria possível resolver essa problemática transformando as relações sociais e do espaço social, simultaneamente, formulando-se a partir de uma análise dos problemas, estratégias que, teoricamente, percorreriam as várias dimensões que compõem as relações concretizadas no espaço, considerando a relação dialética existente entre o espaço e a sociedade, visto a intencionalidade de transformar a natureza em espaço geográfico que, simultaneamente, modifica o homem e suas mútuas relações (DEUS, 2002).

O certo é que os espaços se caracterizam por um desenvolvimento desigual e fragmentado, sendo necessária elaboração de políticas urbanas integradas que passem por todo o território goiano e se desdobrem em processos que contemplem o

desenvolvimento desde o município ao Estado. Isto garantiria continuidade e processos que se estenderiam aos indicadores de desenvolvimento socioespacial, apresentando pela lógica, características que aproximassem de uma cidade com real qualidade de vida. Mas isto não significa tratar homogeneamente os espaços, significa, sobretudo, compreender a potencialidade de cada município em sua especificidade.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Nesta pesquisa foram analisados elementos que corroborados motivaram a consolidação de Anápolis como centro regional. Determinou-se, para tanto, como aspectos fundamentais, a urbanização e industrialização, ambas compreendidas como processos, responsáveis pelos demais fenômenos que se estenderam pelo território goiano e brasileiro.

Para isso, elaboramos a princípio, questionamentos norteadores do desenvolvimento da pesquisa, além de determinantes significativos que nos possibilitassem percorrer o caminho necessário para as respostas e conclusões relativas às indagações pontuadas. Para construir esse diálogo, interrogamos, por exemplo: Quais os reflexos e/ou impactos do processo de industrialização para a configuração urbana de Anápolis? E para a população? A cidade e a população de Anápolis se beneficiaram com a riqueza gerada pela atividade industrial? O capital gerado pela atividade industrial circula pela cidade de modo que seja possível perceber o desenvolvimento, ou seja, transformações positivas nas diversas dimensões que compõem uma cidade?

De início, constatamos uma cidade que apesar de elevados índices econômicos e de desenvolvimento humano, vive sob um caos funcional e estrutural, que reflete diretamente sobre a vida de seus cidadãos. Diante de um processo industrial permanente, em oposição aos aspectos positivos de determinados indicadores, existem aspectos evidentes de uma urbanização insatisfatória. Em contraposição existe um município que possui papel fundamental, podendo-se dizer essencial para o funcionamento do eixo Goiânia-Brasília. Intermediária e ao mesmo tempo complementar, Anápolis localizada entre duas capitais e metrópoles encontra-se, de acordo com dados de seu Plano Diretor (2005/2006), estagnada, enquanto o Estado e a mídia são enfáticas ao afirmar que a cidade possui grande representatividade econômica para Goiás.

Como existir uma cidade com tamanhos contrastes? Ao observar a escala territorial apresentam-se grandes problemas urbanos opondo-se à escala regional que estabelece importância fundamental. Portanto, como fica essa cidade, no dilema entre os espaços, entre pertencer a uma região e uma rede economicamente desenvolvida e ser uma cidade “estagnada”?

Ao percorrer a história da formação econômico-industrial brasileira, percebemos que o processo de desconcentração industrial juntamente com a necessidade de ocupação territorial, compreendendo, sobretudo, o fenômeno da urbanização, fez com que Goiás e Anápolis se estabelecessem, respectivamente, como uma rede estruturada e um centro dinâmico regional, para que se consumasse a máxima do capital através do domínio da ordenação territorial.

A industrialização goiana é decorrência de um processo global do capitalismo devido à nova dinâmica estratégica que, naquele momento, se proliferou por meio de uma economia voltada para o espaço urbanizado. Com o aprimoramento e a otimização do regime de acumulação capitalista que passou de rígido a flexível, houve a necessidade de implantação de infra-estrutura que possibilitasse estabelecer os fluxos e os fixos, ou seja, a implantação de rodovias e cidades, como Goiânia e Brasília, para que se constituísse uma região e representasse a ocupação e o domínio espacial no território brasileiro.

Estas transformações foram decorrentes de alterações na dinâmica do processo global do capitalismo em função desta política estratégica que se configurou economicamente na organização espacial (SOYA, 1993). Com a crise do rígido regime de acumulação do capital se estabeleceram diretrizes para a reestruturação do capitalismo, que contavam com a desvalorização da força de trabalho, redução dos componentes dos custos de sua reprodução e utilização de meios tecnológicos para reorganização do processo de produção, circulação e consumo (BENKO, 1996), (SANTOS, 2006).

Este acontecimento influenciou a economia brasileira provocando a desconcentração econômico-industrial, que refletiu na organização espacial do território brasileiro, goiano e anapolino. Ou seja, o investimento na estratégia de políticas públicas destinadas ao desenvolvimento regional, calcados na industrialização e urbanização se concretizou em Goiás e Anápolis. No entanto, essa política de desenvolvimento regional voltada para a industrialização de Goiás, através da implantação dos distritos agroindustriais, não correspondeu às expectativas relacionadas ao crescimento seguidas do desenvolvimento.

A implantação do Distrito Agroindustrial, no caso de Anápolis, trouxe influências para a história sócio-econômica tanto do Estado quanto do município. Este teve como premissa os pólos de crescimento, adotados pelos agentes sociais hegemônicos como modelo de desenvolvimento. Isto representou a flexibilização dos

processos que implicou em uma nova configuração internacional da divisão do trabalho, refletindo diretamente na organização do espaço goiano. A mobilidade com que se deram estes fenômenos gerou outros desdobramentos, que associados se instauraram de acordo com os interesses do capital.

Os elementos de produção, circulação e consumo se apropriaram espacialmente e influenciaram a dinâmica econômica anapolina em função da flexibilização, ou melhor, da “facilidade” com que o capital se apropriou do espaço urbanizado. Anápolis e seu relativo crescimento econômico, vinculado ao setor comercial atacadista através do espaço local e intimamente relacionado com a atividade industrial, que se conecta ao desenvolvimento pela via regional, faz parte da dinâmica determinada pelo fluxo e contínua fusão entre os elementos necessários para fortalecer o domínio do capital sobre o espaço.

Além disso, Anápolis possui posição geográfica relevante em relação ao processo logístico devido aos programas com altos investimentos em infra-estrutura que ofereceram condições necessárias ao processo de transformação do território nacional, propiciando um espaço global da economia. Junto de incentivos financeiros e fiscais destinados à indústria que articula relações sociais, de alcance e essência capitalista, espacializa a conquista de novos espaços que intensificaram as articulações entre os fluxos e fixos, determinando e transformando as dinâmicas, reconstruindo e materializando no espaço a técnica, a ciência e a informação por meio das redes estruturadas.

A multiplicação e a diversificação de áreas de concentração de atividades comerciais e de serviços, produto de recente processo de urbanização, são de fato pontos geradores de fluxos que, por sua vez, estabeleceram centralidades e produziram, sobretudo, dinâmicas econômico-territoriais. Tal fato é visivelmente aplicado à lógica, da dinâmica ocorrida em Anápolis, considerando tanto as atividades comerciais, de varejo e atacado, quanto o setor industrial, que somados ditam as regras da dinâmica orquestrada pelo domínio territorial do capital.

Somados todos estes eventos, evidente se tornou a centralidade regional de Anápolis, que se estabeleceu diante de uma história de formação territorial, que a determinou ponto de referência para o fluxo comercial e industrial, estruturando a região Centro-Goiano e o estado de Goiás. Estes foram fatores de importância definitiva para a constatação de sua centralidade interurbana e interregional, terminando em

consenso, conforme as pesquisas aqui apresentadas, a evidente centralidade urbana desempenhada por Anápolis perante o Eixo de Desenvolvimento Goiânia-Anápolis-Brasília, assim como sua relação complementar com a Região Metropolitana de Goiânia.

Acrescenta-se a isto, sua tradição de entreposto comercial, que extravasa sua área de abrangência, como constatado na Figura 11, revelando-se um pólo regional, que constitui o terceiro maior aglomerado urbano do país, sendo cidade-mãe de vários processos de constituição da rede urbana de Goiás, receptora estratégica de grandes vetores estruturantes do estado; como: o Distrito Agroindustrial, da Estação Aduaneira Interior – Porto Seco; pólo comercial atacadista; pólo farmacêutico consolidado; pólo universitário; o município possui adjacência com maiores produtores em hortifrutigranjeiros; encontra-se interceptado por uma rica malha rodoviária e ferroviária – Ferrovia Norte-Sul e Centro Atlântica, fato que determina no processo logístico, forte relação entre o Estado e as empresas.

Dentre estes e outros fatores, houve a produção de uma região vinculada ao território goiano, que pode ser entendida como produto de integração de Goiás ao mercado nacional e internacional, bem como das relações capitalistas que se estabeleceram nesse mesmo espaço, facilitadas pela ação dos sucessivos governos que negligenciaram o desenvolvimento social em detrimento do crescimento econômico (ARRAIS, 2006).

Contudo, a abrangência e o desempenho de Anápolis no setor econômico determinaram papel relevante no desenvolvimento econômico estadual e nacional. As atividades permitiram a adaptação ao processo de modernização das redes técnicas e influenciaram sua dinâmica urbana, que se articulou espacialmente, gerando novas relações espaciais entre centros urbanos. Isto atraiu interesses políticos e econômicos, o que valorizou a importância da cidade para a rede urbana estruturada.

Há que se ressaltar a grande evidência e importância da ligação de Anápolis e Goiânia, que tiveram origens no processo de formação territorial do Centro-Goiano. Esta relação que, inicialmente, se estabeleceu pela concorrência, logo foi superada pela necessidade de complementação econômica, fundamental para o próprio estado que, no entanto, determinou maior desempenho e desenvolvimento de um município em detrimento do outro.

Diante do exposto percebemos as peculiaridades de Anápolis que ainda agrega à sua função, o fato de desempenhar importante papel na dinâmica do sistema urbano, tendo como classificação funcional cidade média. Estas cidades têm forte ligação com o comando das atividades econômicas, coordenam a lógica do capital e a produção do espaço, em suma, participam ativamente do ordenamento espacial e de todos os seus respectivos elementos. Assim, promovem a expansão de uma região enquanto ponto nodal da economia, espacializando em suas estruturas internas (intra-urbano) e externas (interurbano) complexa rede competitiva e complementar. Anápolis representa de fato este forte elo das relações e interações espaciais no território goiano, mantendo intensas ligações em decorrência de seu poder de atração e articulação perante a rede, ou seja, desempenha funções urbanas em distintas escalas.

Perante tamanho desempenho regional temos uma cidade “estagnada”. Uma cidade média, um pólo regional dinamizador da economia, que, entretanto, segundo Brito (2007), possui grandes problemas intra-urbanos. Por isso, resgatamos para estas considerações o seguinte apontamento. Há, nesse ponto, uma contradição. Como uma cidade com tais peculiaridades, ponto articulador de um eixo, de uma região, possui características que não representam o desenvolvimento urbano?

Para de Brito (2007) um dos fatores que interferiram diretamente na produção da cidade enquanto estrutura intra-urbana foram os sucessivos insucessos das gestões públicas municipais que não colaboraram para o desenvolvimento e ordenamento territorial, revelando uma cidade excludente social, econômico e fisicamente.

Para Bessa & Soares (1999), estes problemas são comuns nas cidades desta complexidade, já que desempenham funções semelhantes aos de uma metrópole, logo apresentam problemáticas e degradação urbanas de caráter metropolitanos. Anápolis, seu acelerado crescimento demográfico e econômico determinou-lhe uma função e uma dinâmica regional distinta na rede urbana de Goiás, que interferiram em sua dinâmica interna e imediatamente externa.

A nosso ver, o que temos são todos estes fatores que fundidos influenciaram preponderantemente na estagnação físico-territorial da cidade. Em decorrência de funções impostas pelo Estado, coordenados pelo capital que alteraram seu funcionamento, em detrimento de uma ordem em escala regional, subjugada a uma articulação construída, para desempenho em âmbito regional e nacional. Isto a

transformou em centro de expressiva abrangência e influência, com um intensivo dinamismo econômico e funcional, estabelecidos por políticas urbanas de desenvolvimento econômico-industrial que não se estenderam na escala territorial – no âmbito local. Portanto, existe um sistema imposto pelo capital e abarcado pelo Estado que não beneficiou Anápolis, muito menos seus habitantes.

Há, portanto, uma lógica de organização econômica do território que se estende por todos os espaços globalizados. Estes são submetidos ao sistema imposto pela economia globalizada, através dos processos de industrialização e urbanização que dominam as cidades, por meio do Estado e suas políticas de desenvolvimento regional. O fato é que o processo desordenado, acelerado e mal regulado de mundialização da economia, aumenta os riscos de exclusão social, colocando em risco a eficiência econômica e a justiça social, decorrentes de uma outra lógica de interação entre a economia e a política.

Contudo, a indústria ainda se organiza de modo a buscar uma localização mais adequada às suas necessidades. Neste momento, é evidente perceber que o processo industrial se associou a outros fenômenos, como intensamente apresentado neste trabalho. A urbanização como elemento e fator de “desenvolvimento” é ponto-chave para a organização espacial que a indústria almejou e almeja alcançar.

De acordo com Benko (1996), a indústria, máscara do capital, determina a localização de seus espaços mediada por elementos e normas, fundamentais para desempenharem suas funções e, principalmente, atingirem seus lucros. Por isso, a geografia econômica fortalece e acelera o processo de organização das atividades no espaço, baseando-se em conhecimentos teóricos insuficientes devido ao comportamento industrial contemporâneo.

Entretanto, é possível associar, ao caso de Anápolis e seu Distrito Agroindustrial, fatores que a determinaram e ainda determinam como localidade escolhida tanto para a implantação de diversos elementos essenciais para a estrutura organizacional do território goiano, assim como para o desempenho de atividades fundamentais para o suporte da indústria. Existe, portanto, a necessidade de alicerces que justifiquem a implantação de indústrias.

Conforme teorias discutidas por Benko (1996), fundamentada em outros teóricos percebemos que estes elementos podem ser conferidos no território anapolino, tais como: a força de trabalho, a fundação de universidades e institutos de pesquisa, atrativo da paisagem, infra-estrutura de transportes, ambiente político favorável e

economia de aglomeração. Estas são condições favoráveis ao desenvolvimento de todas as atividades relacionadas à indústria, considerando as devidas proporções territoriais e econômicas do Brasil e de Goiás.

Na composição destes complexos, que reproduzem a lógica espacial do capital em detrimento de uma formação socioespacial, que também obedecem à realidade da produção e renovação de novos espaços e a condenação dos antigos. São assim, definidos pelas relações técnicas, sociais e políticas da produção, conseqüentes de políticas de desenvolvimento regional que “aguçam” as concorrências, delineando novos territórios e redes, configurando um cenário urbano interno acometido por problemáticas incontáveis, decorrentes de políticas que atingem e se estacionam no âmbito regional.

Há que se ressaltar ainda a necessidade real de estabelecer políticas de desenvolvimento regional que se estendam a nível local, através da articulação e integração das redes urbanas, o que certamente refletirá em desenvolvimento urbano.

Conclui-se esta pesquisa, na certeza de que ficaram questionamentos no caminho, inesgotados em função de uma temática abrangente e profunda, deixando-nos interrogações que talvez o tempo e o espaço e seus conflitos, sejam capazes de nos responder.