

O EIXO GOIÂNIA-ANÁPOLIS-BRASÍLIA E AS NOVAS DINÂMICAS TERRITORIAIS.

Janes Socorro da Luz¹

A área compreendida pelo Eixo Goiânia-Anápolis-Brasília possui uma localização estratégica, apresentando um ritmo acelerado de crescimento demográfico e desenvolvimento econômico. Trata-se de uma área na qual a ação política, através da intervenção estatal, foi decisiva para a produção do espaço. O artigo, além de caracterizar as duas regiões metropolitanas, analisa a produção do território através das implicações que a ação estatal acarreta no contexto da dinâmica urbana, destacando como exemplo a cidade de Anápolis, cuja localização estratégica entre as duas regiões metropolitanas, produz aspectos positivos e também negativos. A problemática que embasa a discussão envolve o questionamento em torno da necessidade de buscar novas formas de abordagens para a compreensão da produção do espaço. Na área destacada a produção e reprodução do espaço ocorrem de forma acelerada, as novas tecnologias e práticas empresariais inserem o eixo na dinâmica global, enquanto, antigas práticas são impactadas pela necessidade de inovação gerada pelo período técnico-científico e informacional. Assim, o artigo enfatiza como a área do eixo está se configurando e os impactos sobre o processo de produção do território, com destaque para o caso de Anápolis.

Palavras chaves: Eixo, território, cidade média e metrópole

Considerações iniciais:

O artigo analisa a dinâmica territorial que caracteriza a produção do eixo, inicialmente, denominado Goiânia-Brasília ao surgimento do eixo Goiânia-Anápolis-Brasília. O artigo desenvolve uma (re)leitura da região a partir de um recorte histórico que contempla o processo de produção do território goiano e, também, de implantação do Distrito Federal. O processo, de modo geral, é apresentado a partir da perspectiva do desenvolvimento da cidade de Anápolis. Uma cidade localizada em uma situação geográfica estratégica entre duas metrópoles jovens e de grande dinamismo: Goiânia e Brasília. Cidades milionárias que surgiram graças às iniciativas de modernização e interiorização do povoamento dos governos Vargas, década de 1930, e Kubistchek, década de 1950. As análises são preliminares, contudo, relevantes para a compreensão de uma região dinâmica e que passa por transformações que exigem uma (re)leitura constante.

¹ Universidade Estadual de Goiás
Unidade Universitária de Ciências Sócio-Econômicas e Humanas
janesluz@ibest.com.br

O processo de produção do território:

O início do desenvolvimento econômico do Estado de Goiás ligado as atividades primárias (agricultura, pecuária e exploração mineral) foi marcado pelo isolamento. Contudo, o Estado de Goiás possui uma localização privilegiada dentro do espaço nacional, estando em contato com as regiões da Amazônia, Nordeste e Centro-Sul, na qual se insere. Sendo que a ocupação mais efetiva do seu território se iniciou a partir do ciclo da mineração, meados do século XVIII, quando se formaram os primeiros núcleos urbanos.

Com a decadência da mineração ocorreu a estagnação da economia goiana que passou a desenvolver a agropecuária de subsistência. Uma situação que seria rompida com a expansão do café para o interior paulista e mineiro, alcançando, também, a parte sudoeste do Estado e a microrregião do Mato Grosso Goiano, região na qual localizam-se as principais cidades de Goiás. Com a expansão do café para o interior, final do século XIX e início do século XX, Goiás passou a atrair o interesse dos paulistas, mineiros, paraenses e nordestinos, além dos imigrantes japoneses, italianos e sírio-libaneses. O desenvolvimento da cultura cafeeira e do arroz, retirou o Estado da situação de estagnação em que se encontrava desde a decadência da mineração.

No século XX, a década de trinta representou, para Goiás, a chegada da modernidade, expressa na construção de Goiânia para ser a nova capital do Estado e na expansão da ferrovia até Anápolis. A ferrovia dinamizou o comércio local e possibilitou a entrada de imigrantes que ajudaram povoar o interior do Estado, segundo Estevam:

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 com o médio-norte do estado, onde impulsionou a rede mercantil (1998, p.136)

Através da ferrovia, Goiás inseriu-se no mercado nacional, exportando produtos agrícolas para o Sudeste e importando produtos industrializados, nesse contexto, o papel de Anápolis é significativo. Das primeiras décadas de sua existência à década de 1940, a cidade possuía uma área de influência que abrangia 36% da área do Estado e influenciava economicamente mais de 31 municípios².

Portanto, para a compreensão do desenvolvimento de Goiás é necessário analisar a evolução econômica de Anápolis impulsionada pelo desenvolvimento do transporte

² Polonial (1995).

ferroviário, cuja estação final localizava-se na cidade. Em especial do comércio atacadista, importante para a instalação da rede de infra-estrutura que possibilitou o desenvolvimento regional, além da consolidação de Goiânia e implantação de Brasília.

A partir da década de cinquenta, consolidou-se a inserção de Goiás no espaço produtivo nacional. O crescimento econômico de Goiânia e a força comercial de Anápolis aliaram-se, estabelecendo uma ampla rede de serviços e atividades econômicas que propiciaram as condições para a escolha de Goiás para a implantação do Distrito Federal que, com a construção de Brasília, promoveu a abertura das rodovias de integração nacional, a exemplo da Belém-Brasília, ações estatais decisivas que possibilitaram a rápida modernização do estado de Goiás.

O crescimento econômico de Goiânia no setor comercial, nas décadas de 1930 e 1940, representava uma concorrência direta para os comerciantes anapolinos, no entanto, a monopolização do transporte ferroviário por Anápolis possibilitava a manutenção de um setor comercial dinâmico.

No entanto, o advento do transporte rodoviário, nas décadas de 1950 e 1960, favoreceu o setor comercial de Goiânia que passou a competir com o comércio anapolino, principalmente, no setor varejista, enquanto no setor atacadista a complementaridade entre os dois centros permitiu que as fronteiras estaduais fossem ultrapassadas concorrendo com as cidades de Araguari e Uberlândia, os principais centros comerciais do Triângulo Mineiro que, ainda hoje, possuem fortes relações comerciais com o estado de Goiás. Segundo Estevam “o eixo Goiânia-Anápolis representou um genuíno complexo mercantil liderando a aplicação de capitais a nível estadual, chegando a sediar 70,0 % das sociedades anônimas do estado em 1960” (1998, p.137).

As décadas de 1970 e 1980, são marcadas pela crise política e econômica que atingiu o país com a entrada do 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 direcionou-se para o desenvolvimento da atividade industrial, construindo o Distrito Agro-Industrial de Anápolis (DAIA).

Um processo que, se por um lado reduziu a capacidade competitiva comercial, gerou nos atacadista na década de 1990, em contrapartida, a iniciativa de modernização do setor com o desenvolvimento do processo de especialização do setor, adequando-o às exigências impostas pelo período técnico-científico e informacional. Muitas empresas atacadistas transformaram-se em atacadistas-distribuidores, segundo a Associação Brasileira dos

Atacadistas e Distribuidores (ABAD) ou em atacadistas-transportadores modernos, como consideramos³.

A inserção de Anápolis no eixo Goiânia-Brasília:

A leitura da produção do espaço a partir da importância da cidade de Anápolis representa uma nova forma de olhar para a região do eixo Goiânia-Brasília e fornece subsídios que auxiliam na compreensão do processo de produção do espaço regional de dentro para fora, privilegiando a escala local e com a atenção em uma cidade média de importância regional que está situada, estrategicamente, em uma região também estratégica, próxima de duas metrópoles⁴, contudo, não-pertencendo a nenhuma das regiões metropolitanas vizinhas, emblemáticas do processo de modernização implementado em Goiás no século XX.

Em relação à Goiânia Cavalcanti destaca:

A cidade de Goiânia tem como associação mais imediata à idéia de uma cidade planejada e moderna. Foi fundada em 1933 e se liga ao processo de mudança da capital do Estado de Goiás, na década de 1930, projeto de caráter modernizador.(2001, p. 25)

No caso de Brasília, as questões de localização estratégica e interesse de interiorização são reafirmadas, conforme destaca Steinberger:

Sua posição central e sua localização em uma área, geoestrategicamente escolhida, eram uma bandeira da antiga classe dirigente do país, destinadas a resolver os históricos problemas nacionais e regionais de interiorização do desenvolvimento e de integração do território nacional por meio da expansão da fronteira econômica. (1999,p.35)

Nesse sentido, as cidades de Goiânia e Brasília surgem da iniciativa estatal e passam a representar o ideário de modernização e progresso articulado ao processo de conquista e ocupação das áreas de fronteira. Contudo, um recorte territorial e temporal, abrangendo as três últimas décadas do século XX, que considere leitura das características internas da área onde foram implantadas as novas cidades apontará para a existência de um centro de importância regional que exerce um papel importante de abastecimento e que, graças à sua posição estratégica, se destaca como principal núcleo de desenvolvimento regional: a cidade de Anápolis.

³ Luz (2002) Dissertação de mestrado sobre a especialização produtiva do setor atacadista anapolino.

⁴ Brasília e Goiânia estão situadas a 150 e 50 quilômetros, respectivamente, de Anápolis.

A valorização da trajetória da cidade de Anápolis, nas três últimas décadas do século XX, e do processo de (re)produção do seu espaço urbano permite dimensionar com maior precisão a área que foi escolhida para sediar duas capitais, uma estadual e outra federal. Partimos, assim, do pressuposto de que a escolha dos locais para a edificação de Goiânia e Brasília ocorreu em função, também, da existência na área de um centro de abastecimento que servisse de apoio para o processo de construção das cidades. Enquanto, ao mesmo tempo, funcionava como centro de triagem e captação de recursos humanos e materiais necessários para o sucesso dos projetos de implantação das novas cidades. Funções que foram desempenhadas pela cidade de Anápolis que possuía uma infra-estrutura⁵ capaz de atender às novas demandas.

Com relação ao papel de Anápolis Waibel destaca:

O espírito pioneiro, por conseguinte, se expande da frente ativa para a retaguarda, ao longo das estradas de comunicação até a base principal. E esta base é Anápolis, o grande 'depósito' da faixa pioneira do sul de Goiás. O povoamento de Anápolis não foi consequência da estrada de ferro⁶, mas é consideravelmente mais antigo. (1947,p. 6)

No caso específico da cidade de Anápolis, a relevância da dimensão regional destaca a importância de articular a análise regional e as questões inerentes ao processo de (re)produção do espaço urbano, justificada pela situação geográfica da cidade em relação ao eixo Goiânia-Brasília, que consideramos para efeito de análise, possível de ser concretizado com a inserção de Anápolis. Pois embora,

pressionado entre duas grandes aglomerações, o que compromete seu potencial de expansão futura, dada à função de grande mercado exercida pelo Distrito Federal, Anápolis, pela sua posição geográfica e pelo seu papel histórico, ainda absorve relevantes estímulos econômicos na divisão territorial do trabalho no eixo Goiânia-Brasília. (IPEA, IBGE, Nesur-UNICAMP, 1999, p. 24)

⁵ Na década de 1920 a cidade já possuía usina de energia, cerâmica e torrefações de café. O primeiro banco instalado na cidade, em 1934, foi o Banco Hipotecário e Agrícola de Minas Gerais e, em 1940, comerciantes locais inauguraram, "*com capitais próprios*" o que seria o "*primeiro banco genuinamente goiano*" SILVA (1997:86), o Banco Indústria e Comércio de Goiás.

⁶ A estação final da Estrada de Ferro Goiás foi inaugurada em 1934, transformando-se em um marco na história da cidade.

Nessa direção, percebemos que a importância regional de Anápolis estabelece uma rede de relações que a transforma em referência regional e nacional. Importância que pode ser exemplificada, também, pelo interesse dos governos estadual e federal na área, cujas intervenções com a criação de programas estratégicos e de infra-estrutura influíram de forma decisiva para o desenvolvimento da cidade.

Desta maneira as diferentes formas de infra-estruturas de transporte, comunicação, além de outras, implementadas no local representam elementos fixos que promovem os fluxos, por sua vez, representados pela circulação de mercadorias, pessoas e idéias. A fluidez gerada pela presença de uma rede de infra-estrutura moderna⁷ articulando fixos e fluxos geram os eixos urbanos⁸.

O fenômeno da urbanização, por um lado, está associado ao desenvolvimento regional e à (re)produção das cidades, dentro de uma racionalidade que engendra uma relação dialética entre o ter e o não ter, poder e técnica. Por outro lado, na dimensão intra-urbana, são estabelecidos diferentes padrões de apropriação e uso do solo, no qual se implantam diferentes formas de ocupação: dos bairros nobres aos cortiços, dos edifícios aos barracões. Assim, consideraremos, doravante a denominação eixo Goiânia-Anápolis-Brasília para identificar esta área especial que constitui a dimensão regional deste artigo.

No novo Brasil urbano, contudo, as transformações econômicas e políticas têm alterando o ritmo e direcionamento do processo de urbanização, desenhando novas formas de organização do espaço urbano, com destaque para as aglomerações urbanas não-metropolitanas. Aspecto ressaltado no relatório sobre a Caracterização e Tendências da Rede Urbana do Brasil⁹:

O processo de desconcentração da economia, iniciado na década de setenta, reforçou a integração da rede urbana nacional e engendrou uma nova articulação entre as estruturas espaciais que a compõem. Os novos processos de integração produtiva e articulação funcional entre regiões e/ou centros urbanos conformaram a existência de dois movimentos distintos, porém complementares. Por um lado, ampliaram-se e

⁷ Principalmente no setor de transportes.

⁸ O estudo dos eixos está associado à ação estatal, voltada para o planejamento territorial. No Brasil, os eixos ganharam relevância com o Projeto Brasil em Ação, Governo Fernando Henrique Cardoso, que projetou vários eixos de desenvolvimento para o país, articulando estratégias de implantação de infra-estruturas regionais os setores de transporte, energia e comunicação. Ablas (2003) Galvão e Brandão (2003). Outra dimensão, dos eixos está associada às relações de complementaridade que se (re)produzem territorialmente, a exemplo do eixo Goiânia-Anápolis-Brasília.

⁹ Considerando os impactos espaciais da transformação da estrutura produtiva, parte IV, Caracterização da Rede Urbana do Brasil, (IPEA/IBGE/UNICAMP-Nesur, 1999, p. 1).

diversificaram-se as funções desempenhadas pelos centros urbanos, tornando mais complexa suas atividades e, por outro lado, ampliaram-se os requerimentos de articulação e integração entre eles. (IPEA/IBGE/UNICAMP-Nesur, 1999, p1)

Enquanto fenômeno social, a urbanização, se destaca como um processo típico da sociedade moderna que encontra na cidade as melhores condições para se desenvolver. No caso, a urbanização é identificada como “processo, e a cidade, forma concretizada deste processo” (Spósito, 1989, p.11). Assim, na medida em que o fenômeno se desenvolve, ele transforma o espaço e produz territorialidades que exigem, cada vez mais, o aperfeiçoamento das técnicas e infra-estruturas, produzindo um sistema urbano no qual se destacam as metrópoles. As cidades médias, articuladas em um sistema de cidades, atraem uma parte significativa dos recursos humanos, técnicos e financeiros oriundos das metrópoles. Segundo Santos e Silveira:

Com a instalação de um número cada vez maior de pessoas em um número cada vez menor de lugares, a urbanização significa ao mesmo tempo uma maior divisão do trabalho e uma imobilização relativa e é, também, um resultado da fluidez aumentada do território. (2001, p. 21)

As transformações econômicas e políticas têm alterando o ritmo e direcionamento do processo de urbanização, desenhando novas formas de organização do espaço urbano, com destaque para as aglomerações urbanas não-metropolitanas. Aspecto ressaltado no relatório sobre a *Caracterização e Tendências da Rede Urbana do Brasil*¹⁰:

O processo de desconcentração da economia, iniciado na década de setenta, reforçou a integração da rede urbana nacional e engendrou uma nova articulação entre as estruturas espaciais que a compõem. Os novos processos de integração produtiva e articulação funcional entre regiões e/ou centros urbanos conformaram a existência de dois movimentos distintos, porém complementares. Por um lado, ampliaram-se e diversificaram-se as funções desempenhadas pelos

¹⁰ Considerando os impactos espaciais da transformação da estrutura produtiva, parte IV, *Caracterização da Rede Urbana do Brasil*, (IPEA/IBGE/UNICAMP-Nesur, 1999, p. 1).

centros urbanos, tornando mais complexa suas atividades e, por outro lado, ampliaram-se os requerimentos de articulação e integração entre eles. (IPEA/IBGE/UNICAMP-Nesur, 1999, p1)

O processo de desmetropolização contribui para a estabelecer em diferentes partes do território o modo de vida urbano. De acordo com a definição de Santos, o processo pode ser visto como “repartição com outros grandes núcleos de novos contingentes de população urbana”. (1996, p.81).

A dissolução da metrópole, por sua vez envolve a propagação de modo de vida metropolitano. Por um lado, o fenômeno da urbanização está associado ao desenvolvimento regional e à (re)produção das cidades, dentro de uma racionalidade que engendra uma relação dialética entre o ter e o não ter, poder e técnica. Por outro lado, na dimensão intra-urbana, são estabelecidos diferentes padrões de apropriação e uso do solo, no qual se implantam diferentes formas de ocupação: dos bairros nobres aos cortiços, dos edifícios aos barracões.

Na atualidade, a análise da urbanização destaca a questão das cidades médias, como uma forma diferenciada de apropriação e (re)produção do processo de produção do urbano. O novo Brasil urbano têm redefinido o papel das cidades médias, considerando a importância de sua localização e heterogeneidades. As cidades médias para Silveira e Santos,

Comandam o essencial dos aspectos técnicos da produção regional, deixando o essencial dos aspectos políticos para aglomerações maiores, no país ou no estrangeiro, em virtude do papel dessas metrópoles na condução direta ou indireta do chamado mercado global. (2001, p. 283)

É no contexto espacial regional que o estudo das cidades médias ganha significado e amplitude. A cidade média conecta o próximo com o distante, nesta dimensão, as relações se tornam mais complexas, manifestando o conflito entre o interno e o externo, o novo e o velho. Enquanto, de forma mais generalizada, a metrópole é associada como espaço de ocorrência das inovações técnicas, a cidade média, se confronta com a existência de elementos tradicionais e modernos ocupando o mesmo espaço. Parte de sua dinâmica está associada aos processos de drenagem da renda do campo e apresenta, na escala intra-urbana, espaços que atendem a esta demanda. Outra parte, está articulada às redes técnicas, para quais a relação tempo-espaço possuem outro significado, ou seja, a velocidade e a fluidez são expressões imperativas no dia-a-dia.

As cidades médias, contemplam diferentes temporalidades, a acessibilidade, fruto de uma localização privilegiada, permite que as inovações cheguem com rapidez, além de garantir a mesma fluidez para o escoamento da produção. As cidades médias, em geral, representam centros comerciais e industriais de projeção regional. Sendo dotadas de um mercado consumidor expressivo, estas cidades apresentam uma realidade que se destaca pela qualidade de vida e diversidade de atividades e serviços ofertados.

As discussões em torno das cidades médias possuem duas dimensões: a primeira, associada aos programas de desenvolvimento urbano, décadas de 1960 e 1970¹¹; a segunda, envolve a questão a identificação das cidades de acordo com a posição hierárquica, em função do número de habitantes¹², surgiu em função da ampliação dos problemas urbanos, principalmente, nas grandes metrópoles, nas décadas de 1960 e 1970. Períodos em que o Estado, administrado por governos militares, adotaram o planejamento como forma de intervir nos problemas urbanos e, conseqüentemente, reduzir as “*tensões*” (grifo nosso) nas áreas densamente povoadas. As ações de desenvolvimento das cidades médias objetivavam, segundo Rochefort:

Desenvolver prioritariamente algumas cidades médias para refrear o crescimento das metrópoles e, à medida que as cidades são escolhidas no interior do território, levar para esses espaços subdesenvolvidos atividades e homens que permitam um desenvolvimento da economia regional. (1998, p. 93)

Dois aspectos chamam a atenção na citação anterior de Rochefort: primeiro que as cidades médias foram selecionadas; segundo, que se tornariam centros irradiadores de desenvolvimento regional. A seleção das cidades seguiu alguns critérios, inicialmente, foram elaborados estudos de caracterização das redes funcionais, envolvendo as superintendências regionais de desenvolvimento; depois, eram desenhados os perfis das cidades, articulando os possíveis projetos de investimentos¹³. Com relação ao desenvolvimento regional, se destacam as iniciativas federais através do repasse de recursos provenientes do Fundo Nacional de Desenvolvimento Urbano e do Bird. Com

¹¹ Neste caso, se usa, também, o termo cidades de porte médio.

¹² Neste caso, o critério é mais flexível e varia de acordo com a abordagem, no geral são consideradas as cidades com população entre 50.000 e 500.000 habitantes. Santos (1994,1997) utiliza, também a expressão cidade intermediária.

¹³ De acordo com Steinberger e Bruna (2001, p 52)

relação ao caráter de pólos de desenvolvimento¹⁴ atribuído às cidades médias Andrade destaca:

Em resumo, podemos dizer que para Perroux, o pólo é o centro econômico dinâmico de uma região, de um país ou de um continente, e que o seu crescimento se faz sentir sobre a região que o cerca, de vez que ele cria fluxos da região para o centro e refluxos do centro para a região. (1987, p. 59)

No caso brasileiro, as transformações do espaço produtivo ocorreram em conjunto com a apropriação das áreas de cerrado, pela agricultura moderna e voltada para a exportação. O Brasil rural, especializado, produz novas centralidades e impõe um ritmo acelerado de desenvolvimento, gerando o crescimento acelerado das metrópoles e, respectivos, entornos¹⁵. Para Santos:

Essas novas relações dentro do território brasileiro estão a nos indicar que o processo de metropolização vai prosseguir paralelamente a um processo de desmetropolização. As maiores cidades continuarão a crescer, enquanto novas grandes cidades surgirão, com a coexistência de movimentos que sé em aparência são contraditórios, porque obedientes a uma mesma lógica socioeconômica e geográfica. (1994, p. 22)

Em se tratando de entornos metropolitanos, dos quais Anápolis não faz parte, é interessante observar que a população do estado de Goiás de acordo com o Censo Demográfico 2000, era de 5.003.228 pessoas, cerca de 42% da população da região Centro-Oeste. Sendo que no mesmo período, a Região Metropolitana de Goiânia apresentava 1.639.516 habitantes, enquanto, Distrito Federal e seu entorno já ultrapassava 2.600.000 habitantes¹⁶.

A importância da posição geográfica estratégica de Anápolis 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

¹⁴ Perroux diferencia os pólos em: pólos de crescimento, que surge graças à presença de uma indústria motriz e existe quando á crescimento global da economia; os pólos de desenvolvimento, pó sua vez, combinam mudanças sociais e mentais, quase sempre planejado pelo homem.

¹⁵ A expressão entorno se refere à região compreendida pela área de influência imediata das metrópoles. No caso de Brasília, a região do Entorno se transformou em região-programa, passível de intervenções dos governos federal e estadual, abrange 19 municípios goianos e 2 mineiros, mais o Distrito Federal .

¹⁶ A população de Anápolis é de cerca de 280.000 habitantes.

(SUDECO) e Fundação Universidade de Brasília (FAU) que apresentou os resultados de uma pesquisa envolvendo a área da Região Geoeconômica de Brasília¹⁷. De acordo com os resultados da pesquisa os centros urbanos foram classificados de acordo com a capacidade polarizadora, ou seja, “os centros que possam eventualmente comandar a atração de populações, induzindo novos fatores de urbanização para a Região, a fim de diminuir a pressão sobre Brasília”(SUDECO/FAU, 1973, p.71). Considerava elementos como os equipamentos urbanos, a atividade industrial, a localização espacial da cidade e a taxa de urbanização. De acordo com a SUDECO/FAU, a cidade de Anápolis foi classificada como a que apresentava os melhores indicadores de centralidade urbana depois de Goiânia e Brasília dentro da região pesquisada.

O segundo trabalho é mais recente, foi apresentado pelo IPEA/IBGE/UNICAMP em 1999, caracterizando a rede urbana brasileira. Ele considera aspectos como: padrões de articulação, recortes territoriais, novas espacialidades e mobilidade espacial da população. Nessa pesquisa a influência exercida por Anápolis é reconhecida, principalmente, sobre os municípios próximos e, apesar, do crescimento metropolitano das capitais próximas, Anápolis mantém-se como um centro dinâmico com uma área de influência própria formada pela Microrregião de Anápolis.

Os municípios que formam a Microrregião de Anápolis, no entanto, não constituem aglomeração urbana¹⁸, pois a interação entre o centro Anápolis e demais cidades não atingiu o nível metropolitano. Por sua vez, o Município de Anápolis é composto pelos distritos de Goialândia, Interlândia, Joanópolis e Souzaânia. Localidades que demonstram uma redução significativa de sua população em função da urbanização de Anápolis.

O posicionamento estratégico de Anápolis também ocorre com relação à região Metropolitana de Goiânia, sendo possível verificar a expansão desta sobre a área de influência de Anápolis, direcionando para a futura absorção de Anápolis pela Região Metropolitana de Goiânia. Um aspecto apontado pelo estudo da SUDECO/FAU em 1973 e reafirmado pela pesquisa desenvolvida pelo IPEA/IBGE/UNICAMP em 1999. Aspecto que ganha relevância, na atualidade, com a possibilidade de criação da Região Metropolitana Ampliada de Goiânia, em discussão desde de 1999, para agregar as cidades de Anápolis e Terezópolis, Com trata-se de um trabalho inconcluso, destacamos a justificativa apresentada para a inclusão dessas cidades na região metropolitana.

¹⁷ 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.

¹⁸ “Em sua manifestação mais completa, as aglomerações atingem a escala metropolitana, constituindo nós de diferentes tipos de redes, apresentando grande complexidade de funções e principalmente grande concentração populacional” (IPEA/IBGE/UNICAMP, 1999:06)

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”.

A inserção de Anápolis concretizará a Região Metropolitana Ampliada de Goiânia e contribuirá 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 complementam no campo econômico e relacionam-se dinamicamente.

Efetivamente, a localização estratégica de Anápolis contribui para o desenvolvimento da atividade comercial atacadista, 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, já que a melhoria das redes técnicas favorece a organização e da rede de transportes a distribuição, possibilitando que a atividade comercial realize-se com áreas mais distantes.

Assim, a importância da localização estratégica de Anápolis para o desenvolvimento regional é reafirmada ao consideramos a articulação, atual, da cidade que proporciona a existência de um eixo dinâmico interligando Brasília-Anápolis-Goiânia. Assim, Anápolis ao mesmo tempo em que se integra na dinâmica urbana interregional mantém um comércio atacadista competitivo e um setor industrial em crescimento, além de permitir que as empresas, situadas no espaço intra-urbano, usufruam da localização privilegiada e estratégica da cidade através dos investimentos e contingentes populacionais atraídos pelas metrópoles próximas.

Considerações finais:

A relação entre a dinâmica local e o desenvolvimento regional configura-se de forma diferenciada na produção do território. No contexto regional, a produção do eixo Goiânia-Anápolis-Brasília representa um elemento novo na discussão do fenômeno da urbanização e suas repercussões. Na dimensão local, o crescimento acelerado das regiões metropolitanas exige iniciativas de desenvolvimento que conduzem para a especialização das atividades econômicas típicas do espaço urbano, como detectamos nas pesquisas sobre a cidade de Anápolis, reforçando a importância do local para a compreensão do regional.

REFERÊNCIAS

- ANDRADE, Manuel Correia de. Espaço, **Polarização & Desenvolvimento: uma introdução à economia regional**. 5ª ed. São Paulo: Atlas, 1987.
- CORRÊA, Roberto Lobato. **Trajetórias Geográficas**. Rio de Janeiro: Bertrand do Brasil, 1997.
- EGLER, Cláudio A . G. Crise e dinâmica das estruturas produtivas regionais no Brasil *In* CASTRO, Iná Elias et alli (org). **Brasil: Questões Atuais da Reorganização do Território**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1996, p. 201.
- CAVALCANTI, I. Souza. **Geografia da Cidade**. Goiânia: Alternativa, 2001.
- GOTTDIENER, Mark. **A produção social do espaço urbano**. São Paulo: EDUSP, 1993.
- INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA, **Censo Demográfico/Resultados preliminares**, 2000.
- INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA (coord. geral) **Caracterização da atual configuração, evolução e tendências da rede urbana do Brasil: determinantes do processo de urbanização e implicações para a proposição de políticas públicas**. Mimeografado, Brasília, 1999.
- ROCHEFORT, Michel. **Redes e sistemas: ensinando sobre o Urbano e a Região**. São Paulo: HUCITEC, 1998.
- SANTOS, Milton . **Espaço & Método**. São Paulo: Nobel, 1985.
- _____. **A Natureza do Espaço: técnica e tempo – razão e emoção**. São Paulo: HUCITEC, 1996.
- _____. **Metamorfoses do espaço habitado**. 5ª ed. São Paulo: HUCITEC, 1997.
- SANTOS, Milton & SILVEIRA, M. Laura. **O Brasil: território e sociedade no início do século XXI**. Rio de Janeiro: Record, 2001.
- SECRETÁRIA DE PLANEJAMENTO DO ESTADO DE GOIÁS. **Plano Plurianual 2000/2003**. Goiânia, 2000.
- SPOSITO, M. E. Beltrão. **Capitalismo e urbanização**. São Paulo: Contexto, 1989.
- _____. (org) **Urbanização e região**. Presidente Prudente(SP): Unesp, 2002.
- STEINBERGER, M. Formação do Aglomerado urbano de Brasília no Contexto Nacional e Regional In PAVIANI, A. **Brasília – gestão urbana: conflitos e cidadania**. Brasília: EdUnb, 1999.
- VILLAÇA, Flávio. **Espaço Intra-Urbano no Brasil**. São Paulo:Studio Nobel/FAPESP/Lincoln Institute, 1998.
- WAIBEL, Leo. Uma viagem de reconhecimento ao sul de Goiás, **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro, ano IX, n. 3, p. 03-32. jul./set. 1947.