A INFLUÊNCIA DA FERROVIA NORTE - SUL NAS CIDADES POLOS DE CARGAS – O CASO DA MICRORREGIÃO DE ANÁPOLIS- GO – Brasil

Autor: Ms.Juvair Fernandes de Freitas

Doutorando em Geografia – UNICAMP- Campinas – SP, Brasil.

juvair@unb.br

resume:

La investigación tiene como objetivo analizar la influencia de la construcción de las ciudades transborte Norte-Sur del ferrocarril patio cubierto como carga de transbordo, especialmente en lo que se refiere a la implementación de las inversiones a gran escala en la ciudad y caracterizar los indicadores socioeconómicos que permitan el desarrollo del sitio y, analizar el trabajo estratégico del Estado en la estructuración del territorio de Goiás, en las diferentes esferas del poder, a través de la aplicación de las políticas de desarrollo dirigido a el lugar.

Os estudos sobre as cidades no Brasil, de modo geral dedicaram-se a análise das grandes cidades ou das áreas metropolitanas, especialmente nos aspectos que conferem a organização interna dos espaços, dos processos espaciais, das relações interurbanas,do papel do Estado, bem como os

movimentos sociais (SOARES, 2009, p.117). Nos estudos urbanos a ênfase metropolitana, distancia a pesquisa da análise que envolve a escala das pequenas e médias cidades, bem como, da inserção das mesmas no contexto regional mais complexo que compreende, também, a escala metropolitana. Registramos algumas contribuições de Santos (1979), em suas análises sobre as cidades locais, e recentemente, projetos que contemplam está temática, além de SPOSITO, (2008), SOARES (2009), entre outros.

O eixo ferroviário em questão, Ferrovia Norte-Sul (FNS), é concebido como um projeto que contribuirá para dinamizar o desenvolvimento socioeconômico no estado de Goiás. Como desdobramento, tal projeto influenciará em mudanças de ordem econômica e política de cidades localizadas nas microrregiões destacadas neste projeto., tanto as cidades consideradas pequenas e/ou médias.

Vale ressaltar a distinção entre o conceito de cidade de porte médio, desenvolvido pelo IBGE nas últimas décadas do século XX, também empregado pelo Estado no âmbito dos Planos Nacionais de Desenvolvimento (PNDs), entre as décadas de 1960 e 1980, que empregavam os parâmetros demográficos em sua classificação e diferenciação hierárquica. Enquanto, as Cidades Médias se associam a dinâmica territorial, e por último as pequenas cidades com população menores de 20.000 habitantes que são um número muito grande no Brasil mas, com quantitativos populacionais bem menores que as áreas metropolitanas.

Santos (2001, p.280) ao analisar as cidades médias, observa que:

> as cidades são pontos de intersecção e superposição entre as horizontalidades e as verticalidades. Elas oferecem os meios de consumo final das famílias e administrações e o consumo intermediário das empresas. Assim funcionam como entreposto e fábricas, isto é, como depositárias e como produtoras de bens e de serviços exigidos por elas próprias e por seu entorno.

Nesse sentido, as idéias desenvolvidas por estes autores se articulam com a análise que queremos para as cidades em questão, pequenas e médias. Pois, além delas apresentarem novas funcionalidades, por causa dos investimentos públicos e privados, elas se apresentam como entreposto efetivamente, tendo em vista que a elas se atribui, em decorrência da rede de infraestrutura ligada ao transporte ferroviário, a função de pólos cargueiros, desempenhando a dimensão econômica ativamente em suas localidades inseridas.

Em um contexto territorial mais amplo de acordo com dados do IBGE(2009),estado de Goiás possui 246 municípios, sendo que apenas 46 destes possuem população acima de 20.000 habitantes, os demais portanto, 200 municípios, constituem-se como pequenas cidades.

A proposta de estudo aqui apresentada compreende basicamente as cidades situadas na microregião de anápolis, onde foram projetados os pátios de transbordo da referida ferrovia, ou seja, A cidade de Anápolis , que receberão investimentos de infraestruturas para viabilização definitiva das novas funcionalidades inerentes ao projeto de estruturação, distribuição e armazenamento de cargas.

Dessa forma, a cidade que constitui o recorte territorial deste estudo - **Anápolis** – pertence a mesorregião denominada de Centro Goiano e situa-se na microrregião denominada **Anápolis.** Alguns fatores impõem a cidade condições favoráveis ao projeto que visa articular e promover os arranjos produtivos nesses locais, tais como: sua posição geográfica privilegiada entre duas metrópoles Goiânia e Brasília; elementos de infraestrutura como o Aeroporto de Cargas Municipal; Base Aérea de Anápolis; entroncamento de rodovias BR-153, BR-060, BR-314, com outras rodovias estaduais e vicinais; a presença do Porto Seco, Estação Aduaneira do Interior (EADI-Centro Oeste); o processo de implementação da Plataforma Logística Multimodal; além da existência do Distrito Agro-Industrial de Anápolis, onde se encontram a maioria das empresas farmacêuticas especializadas em medicamentos genéricos do Estado de Goiás, além das agroindústrias, indústrias de construção e automobilística. Sua população atual está em torno 323.000 habitantes, conforme dados do IBGE

(2010), inserida entre os 193 municípios do Brasil que possui população entre 100.000 e 500.00 mil habitantes, tab. 1, configurando-se como uma típica cidade média que centraliza as funções comerciais e de serviços nas áreas da saúde e educação superior.

Além disso, constatamos empiricamente que a cidade, vem recebendo investimento públicos e privados que data de alguns anos, o que cosntatamos a partir da renda domiciliar do ano de 2000, ser significativamente alta comparadas coms ods demais municípios da univdade federativa fig. 2

Jaraguá: pertence a **micro região denominada ''Anápolis"** e localiza-se a margem da rodovia BR-153, possui população estimada de 41.772 habitantes, IBGE,2009 e receberá estruturas para patio de trasnbordo. Embora ulrapasse o cquantitativo populacional de 20.000 habitantes, ainda não possui uma dinamica economica que enquadre num conceito de cidades médias, conforme definição anterior. No Brasil são 963 municípios enquadrado entre 20.001 e 50.000 habitantes, Tab.1

Estas cidades foram contemplada com projeto específico no contexto de implantação da Ferrovia Norte-Sul como pátios de transbordo que polarizarão as atividades de embarque, desembarque e armazenamento da produção agrícola e mineral das áreas próximas, além de receber as mercadorias oriundas de diferentes regiões que utilizarão o transporte ferroviário, articulado ao comércio

externo por meio dos portos de Itaqui, Maranhão, bem como os portos do litoral sudeste atendidos pelo ramal da Ferrovia Centro-Atlântica, (Figura 1):

Tabela 1 - Número de municípios, população residente, por situação do domicílio, taxa de crescimento, segundo as Unidades da Federação e classes de tamanho da população dos municípios - Brasil 1991-2000

Unidades da Federação e classes de tamanho da população dos municípios (habitantes)	Número de municípios	População residente			Taxa de crescimento 1991/2000
		Total	Urbana	Rural	
Brasil	**5 561**	**169 799 170**	**137 953 959**	**31 845 211**	**1,6**
Até 5 000	1 382	4 617 749	2 308 128	2 309 621	0,1
De 5 001 até 10 000	1 308	9 346 280	5 080 633	4 265 647	0,4
De 10 001 até 20 000	1 384	19 654 828	11 103 602	8 551 226	1,1
De 20 001 até 50 000	963	28 831 791	19 132 661	9 699 130	1,5
	299			3 888 187	2,1
	194				2,4

De 50 001 até 100 000	31	20 786 695	16 898 508	2 181 932 949 468	1,6
De 100 001 até 500 000		39 754 874	37 572 942		
Mais de 500 000		46 806 953	45 857 485		

Fonte:IBGE. Indicadores Sociais Municipais – 2000

Elaboração : Juvair F. Freitas

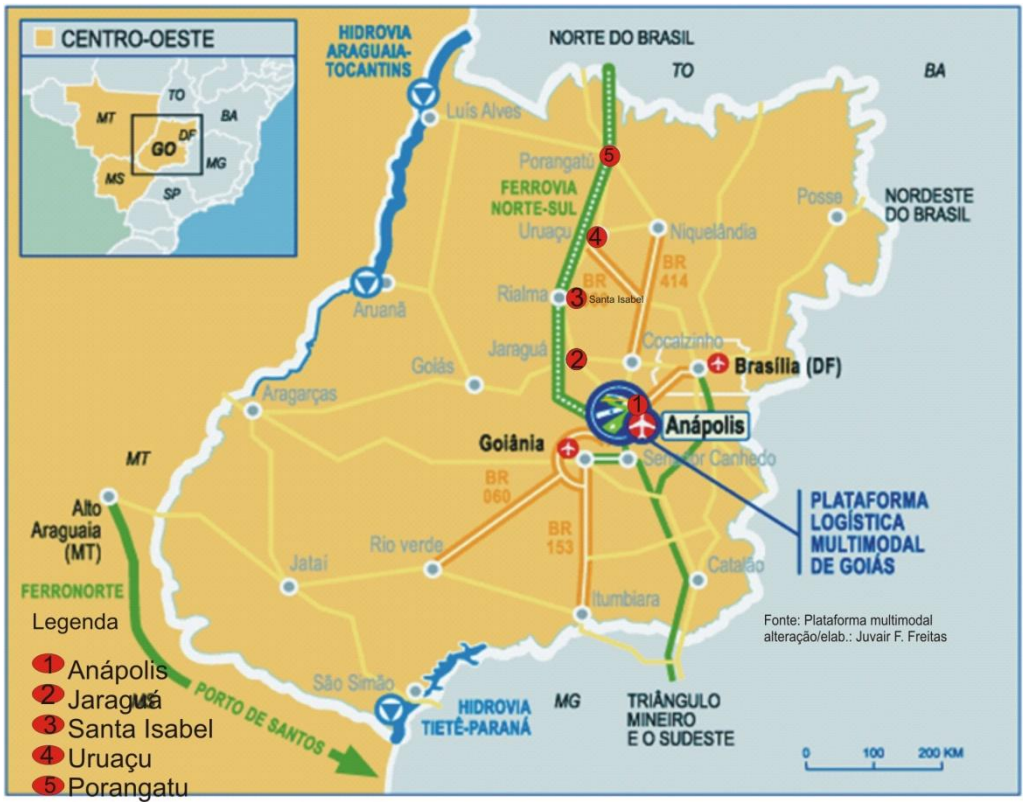


Figura 1 – Plataforma Multimodal de Goiás e Ferrovia Norte-Sul, 2007

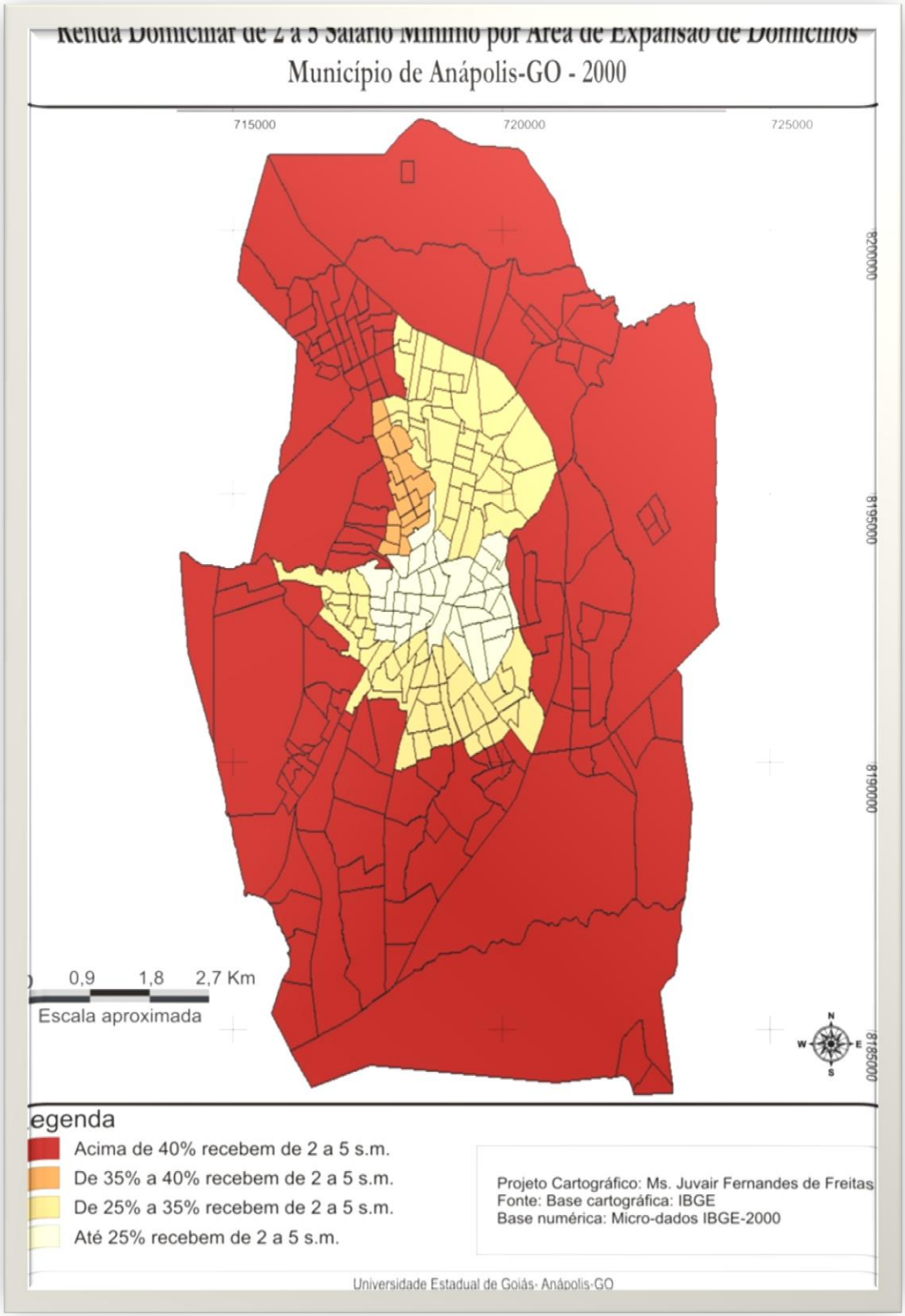
Fonte: Secretraria de Planejamento do Estado de Goiás (SEPLAN). Disponível em

<http://www.seplan.go.gov.br> (acesso em set./2007)

Dessa forma, esta pesquisa objetiva analisar a influência da Ferrovia Norte-Sul nas cidades contempladas como Pátio de transbordo de carga , sobretudo naquilo que diz respeito ao desdobramento dos investimentos de grande porte na cidade e caracterizar os indicadores sócio-econômicos que viabilizam o desenvolvimento local, bem como, analisar a atuação estratégica do Estado na

estruturação do território goiano, nas diferentes esferas de poder, por meio da execução de políticas de desenvolvimento direcionadas para o local.

Fig .2


Renda Domiciliar de 2 a 5 Salário Mínimo por Área de Expansão de Domicílios
Município de Anápolis-GO - 2000
715000
720000
725000
8200000
8195000
8190000
8185000
0,9
1,8
2,7 Km
Escala aproximada
N
W
E
S
egenda
Acima de 40% recebem de 2 a 5 s.m.
De 35% a 40% recebem de 2 a 5 s.m.
De 25% a 35% recebem de 2 a 5 s.m.
Até 25% recebem de 2 a 5 s.m.
Projeto Cartográfico: Ms. Juvair Fernandes de Freitas
Fonte: Base cartográfica: IBGE
Base numérica: Micro-dados IBGE-2000
Universidade Estadual de Goiás- Anápolis-GO

Com relação a outra cidade que compõem a micro – região de Anápolis, a cidade de Jaraguá, objeto de estudo, está inserida na área de influência de Anápolis e, ambas, são polarizadas por Goiânia na escala regional. Por sinal, acreditamos que as articulações com Anápolis se intensificarão por meio da rede ferroviária. A temática, portanto se justifica pela importância de analisar a recente evolução decorrente do dinamismo atual dos territórios, sobretudo, considerando as transformações econômicas vivenciadas nos últimos anos. É valido destacar que essas alterações são resultantes dos investimentos em logística desenvolvidos por políticas governamentais articuladas aos interesses privados, nas diferentes escalas de poder.

O desenvolvimento da pesquisa nesta primeira etapa, privilegiou-se a necessidade de uma revisão temática para compreender o processo de organização territorial brasileiro, por meio de projetos que tramitam na esfera federal e estadual. Tal avaliação das políticas públicas permitie apreender os fatores que promovem a dinamização das atividades produtivas na escala regional, combinado com uma nova logística interna que parece prover os setores dinâmicos da economia a gerar riqueza por meios das exportações. Contudo, é preciso desenvolver também um apontamento no sentido de identificar e caracterizar as estruturas sociais de cada cidade para compreender as potencialidades e demandas locais.

Para tanto, propõem-se a realização de trabalho de campo nas referidas cidades e proximidades, no sentido de coletar informações nos locais e, também, verificar como ocorre a concretização dos projetos estruturados e direcionados para essas localidades. Essa etapa, ainda em curso, será subsidiada por dados documentais oriundos de institutos de pesquisa aplicada, federal e estadual, prefeituras e demais instituições regionais e nacionais de pesquisa. Também, utilizamos as ferramentas disponíveis pelos Sistemas de Informação Geográfica (SIG) na representação cartográfica das informações coletas nas respectivas cidades, bem como na geração de mapas temáticos a partir de bancos de dados disponibilizados pelos dados censitários do IBGE, relativos ao Censo Demográfico do ano de 2000 como a ilustração da figura 2 e de 2010, ainda aguardando a disponibilidade por parte das Iinstituições para análise.

Além, dessas etapas, a pesquisa envolve a produção de um banco de dados digital que poderá auxiliar na tomada local de decisão, ou seja, constituirá em uma ferramenta para o gestor público e propiciará subsídios para que sua atuação desenvolva políticas de ordenamento territorial que conduzam para uma gestão mais democrática do território. Em todas as etapas, ocorrerão momentos de reflexão e reavaliação das práticas e sua adequação à realidade, o que conduzirá para a realização do trabalho final para o qual o presente projeto se destina.

O método se interpõe entre o pesquisador/sujeito e o objeto, como uma maneira de o primeiro chegar ao último, na tentativa de abarcar o fenômeno que o cerca. Neste sentido, é parte da realidade que é apreendida, e ela o é somente em um determinado período de tempo e espaço. Deve-se, pois, não perder de vista o todo no qual tal fenômeno está inserido. A noção de totalidade é, então, imprescindível para a compreensão de determinado fenômeno. Conforme Santos,

> a teorização depende de um esforço de generalização e de um esforço de individualização. A generalização nos dá a listagem das possibilidade: a individualização nos indica como, em cada lugar, algumas dessas possibilidades se combinam." (Santos, 1997, p.58)

A Geografia, enquanto, ciência do espaço se preocupa em analisar as diferentes formas de apropriação do espaço pela sociedade humana e, nesse sentido, se transforma em continuamente, estabelecendo novas formas de abordagens teóricas e metodológicas. Assim, a opção por uma ou outra abordagem não elimina a possibilidade de reflexão que utilize pressupostos diferentes dos adotados como parâmetros norteadores da pesquisa, conforme uma determinada perspectiva, pelo contrário, aprofunda e aprimora o conhecimento.

Por entendermos a necessidade metódica que o processo de pesquisa exige, aproximamos da linha dialética, por compreendermos que ela fornece subsídios importantes para auxiliar na compreensão dos conflitos inerentes a organizção do espaço local. Assim, inicialmente nos apoiaremos nesta forma de abordagem, inclusive, para estabelecer uma leitura mais aprofundada da mesma.

Considerções finais

Como se trata de pesquisa em curso, algumas etapas não foram concluídas. Entretanto podemos chegar algumas conclusões empíricas. As duas cidades que compõem o nosso objeto de estudo são caracterizadas como cidade média no caso de Anápolis e pequenas cidades, no caso de Jaraguá. Apesar de possuir configuraçòees diferentes, ambas estão submetidas as mesmas dinamicas que caracterizam as mudanças na organização interna das cidades bem como na adequação de novas práticas socioespaciais que lhes são impostas.

Dessa forma, a cidade, seja média ou pequena, constituída como pátio de transbordo, vê de transformada pelas inovações técnicas provenientes de investimentos públicos e privados . Ao mesmo tempo, em que convive com contradições oriundas do seu crescimento rápido e ao mesmo tempo desordenado, com problemas relativos a distribuição dos equipamentos urbanos e bens de serviços a população.

Em síntese, as cidades médias ou pequenas, se apresenta justaposto em diferentes momentos históricos, cada qual como suas especificidades, porém experiencias e complexidades distintas, que a luz de novas teorias torna se importantes para a compreensão da sua realidade, haja vista que as mesmas, forma esquecidas durante muito tempo pela academia ou teóricos que tratam das cidades.

Referências bibliográficas

FAURÈ, Y. A. & HASENCLEVER, LIA. O Desenvolvimento Local no Estado do Rio de Janeiro – Estudos avançados nas realidades munucipais/ Yves. A e Lia Hasenclever.Rio de Janeiro: E.Papers serviços Editoriais, 2005

FREITAS, J. F. A Expansão Urbana e a Segregação Sócioespacial em Anápolis – Goiás. Dissertação (Mestrado de Geografia) departamento de Geografia, Universidade de Brasília, 2004.

Plataforma Multimodal de Goiás e Ferrovia Norte-Sul, 2007
Fonte: Secretraria de Planejamento do Estado de Goiás (SEPLAN). Disponível em <http://www.seplan.go.gov.br> (acesso em set./2007)

SANTOS, Milton; SILVEIRA, Maria Laura. **O Brasil: território e sociedade no início do século XXI.** Rio de Janeiro: Record, 2001.

SOARES, B. R. PEQUENAS CIDADES: UMA REVISÃO DO TEMA. In: cidades brasileiras: territorialidades e sustentabilidade e demandas sócias/José Ademir de Oliveira, organizador. Manaus: Editora da Universidde Federal do Amazonas,2009.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍTICA, CENSO DEMOGRÁFICO – Resultados preliminares,2000

INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA (Coordenação 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, 1.999.