

OS CENTROS ECONÔMICOS DE ANÁPOLIS E A PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO (1870-1970)

Kesia Rodrigues dos Santos¹
Universidade Estadual de Goiás
k2r3s4@yahoo.com.br

Wânia Chagas Faria Cunha²
Universidade Estadual de Goiás
waniachagas.geo@hotmail.com

RESUMO:

Anápolis é uma cidade do estado de Goiás que apresentou durante toda a sua história importante dinamismo econômico e regional. Tal fato levou a reflexos em seu espaço urbano, esse respondia a cada nova reconfiguração econômica regional e/ou local. Dessa forma, o objetivo dessa contribuição é demonstrar a relação entre o dinamismo econômico-regional de Anápolis e as mudanças no seu centro econômico, bem como, na sua organização espacial no período entre 1870 e 1970. Para alcançar tal objetivo foram adotados os seguintes passos metodológicos: pesquisa bibliográfica, análise documental, mapeamento digital e trabalho de campo. Como principais resultados tem-se que as mudanças ocorridas na economia e no espaço urbano de Anápolis podem ser divididas em seis períodos, quatro deles dentro do recorte temporal dessa contribuição. Anápolis, se organizou e se reorganizou de acordo com os interesses econômicos, políticos e sociais. Mas foi, sem dúvida, a economia que mais contribuiu para que a cidade tivesse a morfologia urbana que apresenta hoje, uma cidade espraiada que representa momentos da economia regional e nacional.

Palavras-chave: Anápolis; Economia; Espaço Urbano

GT – 01: “Reestruturação urbana e econômica na produção do espaço: agentes e processos”

¹ Docente do curso de Geografia da Universidade Estadual de Goiás, Campus Anápolis de Ciências Socioeconômicas e Humanas. Doutora em Geografia pela Universidade Estadual de Campinas.

² Docente do curso de Geografia da Universidade Estadual de Goiás, Campus Anápolis de Ciências Socioeconômicas e Humanas. Doutoranda em Geografia, Universidade Federal de Goiás, bolsista FAPEG.

1 INTRODUÇÃO

O município de Anápolis está localizado no estado de Goiás - Brasil (Figura 1), distante 54 km da capital, Goiânia, e a 146 km da capital federal, Brasília. Possui uma área territorial de 933.156 km. O município é cortado pelas seguintes rodovias federais, BR-153, BR-060 e BR-414, além de diversas rodovias estaduais, ferrovias e um aeroporto, que ligam a cidade a todas as regiões do Brasil. Desfruta da condição de posição geográfica estratégica no estado de Goiás, quiçá no Brasil, a qual iniciou-se no período da mineração, quando Anápolis era caminho do Sudeste do Brasil para as cidades do ouro. Esta condição se intensificou no século XX com a chegada da ferrovia e da construção de diversas rodovias e se confirma com a proximidade com Goiânia e Brasília.

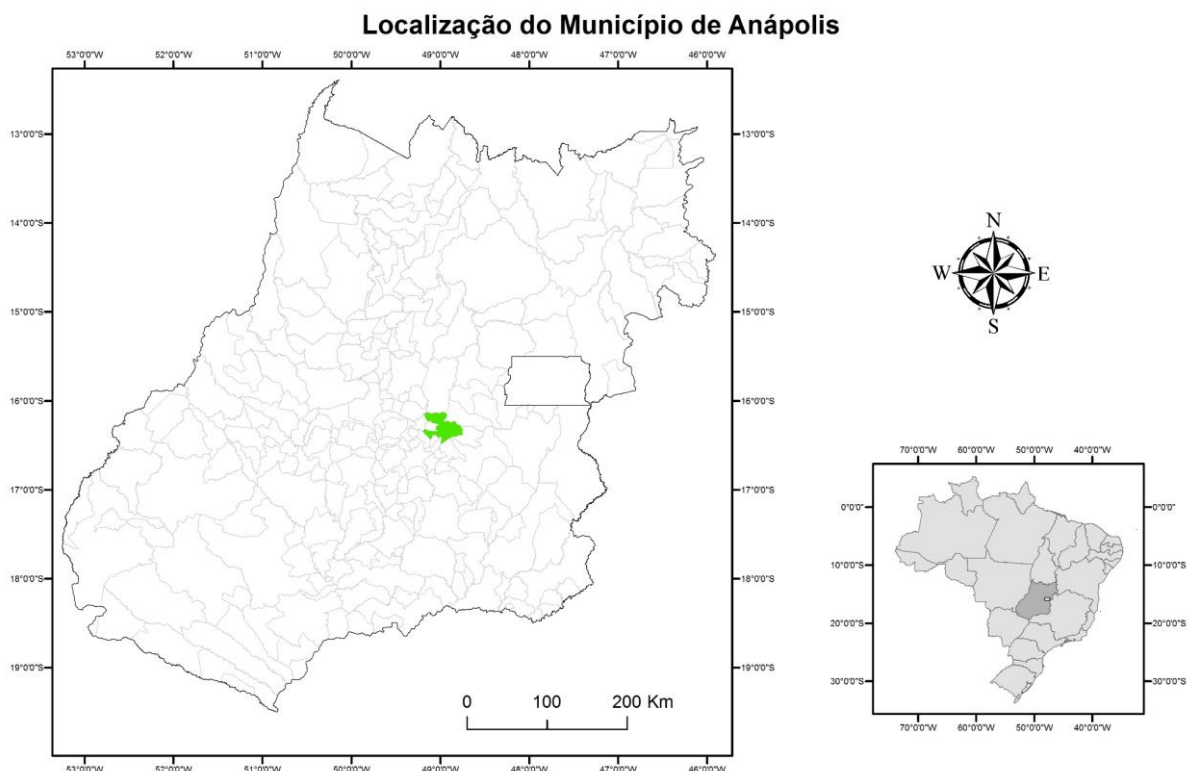


Figura 1 - Localização do município de Anápolis.
 Fonte: SANTOS, 2017. Base de dados: SIEG-GO

Anápolis, não vivenciou, como algumas cidades goianas do século XIX, a experiência do “auge dourado” seguido de “decadência”, a atividade aurífera não teve relação direta com a organização do espaço urbano de Anápolis, uma vez que sua função no território goiano sempre esteve atrelada a outros fatores.

Anápolis cresce e amadurece economicamente, rural e comercial, mesmo com a chegada da Ferrovia (1935), grande símbolo da modernidade... Posteriormente viria o processo de industrialização (MOURA, 2012, p.16). É importante destacar que Anápolis tem uma tradição comercial que será decisiva no seu crescimento no século XX.

Seu crescimento foi impulsionado pela localização, como afirma França (1973, p. 635) “Pela sua localização geográfica, a cidade adquiriu vitalidade intensa nas suas funções locais e regionais, o que se apreende ao penetrar no seu passado em busca dos fatores que condicionaram o seu progresso”. Esse crescimento, por sua vez, imprimiu marcas em seu espaço urbano.

Em Anápolis, o processo de produção do espaço teve suas especificidades. Vê-se aqui que há evolução de uma estrutura que cresce espontaneamente, de forma linear, ao longo dos cursos d’água para uma configuração radioconcêntrica, tal modificação começa com a chegada da ferrovia. Num terceiro momento a malha urbana cresce ao longo das vias de acesso à cidade (BRITO, 2007). Cada uma direcionada por um fator econômico.

A delimitação e caracterização dos principais períodos do crescimento econômico e urbano de Anápolis evidenciaram que em cada um destes períodos a cidade apresentou uma atividade econômica de destaque e também que cada uma delas se concentrou numa determinada localidade do espaço urbano da cidade. Esta localidade, por sua vez, passava a se constituir no centro econômico de Anápolis. Tal evidência nos leva a destacar que a localização do centro econômico de Anápolis (Figura 2), isto é, a região que concentra as principais atividades econômicas e serviços num determinado período, mudava de lugar conforme mudava a atividade econômica predominante num ou noutro momento.

Localização do Setor Central de Anápolis - GO

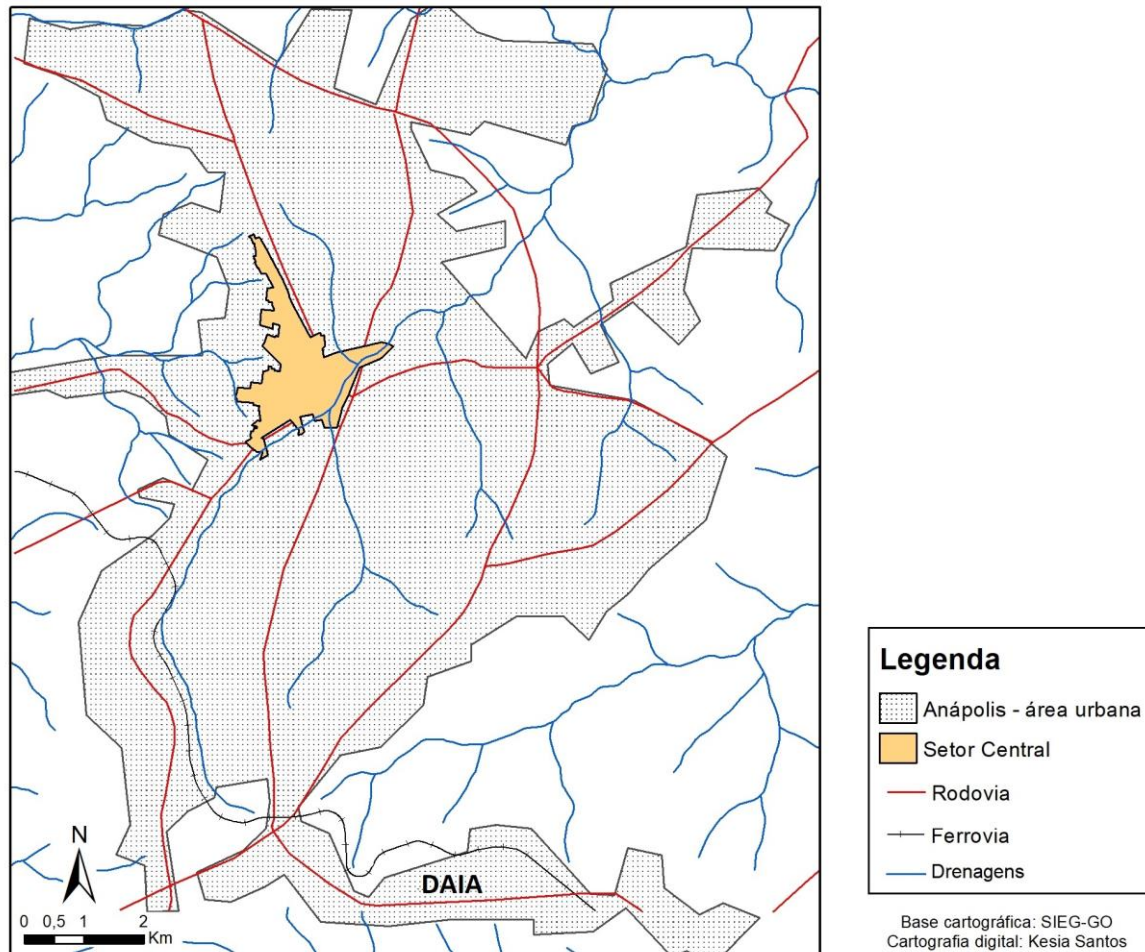


Figura 2 - Localização do Setor Central de Anápolis.

Fonte: SANTOS, 2019. Base de dados: SIEG-GO

Assim, sabendo que a cada especialização econômica assumida por Anápolis uma nova região da cidade ganhava destaque, verifica-se uma territorialização destas atividades econômicas no espaço urbano desta cidade considerando os principais períodos de seu desenvolvimento. Nesse contexto, não só o centro econômico mudava, mas também o direcionamento do crescimento do tecido urbano. Cada momento da economia anapolina gerou reflexos na organização de seu espaço urbano, como será discutido nesse trabalho.

2 A ECONOMIA LOCAL E REGIONAL DE ANÁPOLIS E OS REFLEXOS NA CONFIGURAÇÃO URBANA

2.1 Algumas Considerações sobre o Espaço Urbano

Ao procurarmos definir urbano, faz-se necessário tomar como ponto de partida o entendimento de cidade, pois como salienta Cavalcante (2001) não é possível fazer uma absoluta separação entre o que seja espaço urbano e cidade.

A cidade, para Lefebvre (2001) é a “obra de uma história”, história de um grupo de pessoas que a realiza sob determinadas condições históricas. Entendida enquanto obra materializada no espaço é, portanto, resultado de uma ações ou relações sociais. Nesse sentido, Spósito (1998, p. 11) afirma que “a cidade de hoje é o resultado cumulativo de todas as outras cidades de antes, transformadas, destruídas, reconstruídas, em fins produzidas pelas transformações sociais através dos tempos engendradas pelas relações que promovem estas transformações”.

A cidade enquanto materialidade histórica, imediata e resultado das relações sociais suscitam o urbano, isto é, um modo próprio de vida: “a vida urbana”, “a sociedade urbana” que se materializa no que Lefebvre (2001) denominou de “base prático sensível”, isto é, a cidade. Seguindo o mesmo raciocínio, Corrêa (1999) destaca que o espaço urbano se constitui a partir do “complexo conjuntos de usos da terra” próprios das relações da sociedade urbana. Nesse sentido o autor destaca que os diferentes usos da terra conferem a cidade sua organização espacial:

O espaço de uma grande cidade capitalista constitui-se, em um primeiro momento de sua apreensão, no conjunto de diferentes usos da terra justapostos entre si. Tais usos definem áreas, como o centro da cidade, local de concentração de atividades comerciais, de serviços e de gestão, áreas industriais, áreas residenciais distintas em termos de forma e conteúdo social, de lazer e, entre outras, aquelas de reserva para futura expansão. Este complexo conjunto de usos da terra é, em realidade, a organização espacial da cidade ou, simplesmente, o espaço urbano, que aparece assim como o espaço fragmentado. (CORRÊA, 1999, p. 7)

Assim sendo, por trás da organização espacial da cidade, isto é, da forma materializada que se apresenta, estão todas as relações que a compreendem e seu conteúdo, suas motivações e intencionalidades, que constituem, portanto, o espaço urbano. Isto é definido por Carlos (1994), como um modo próprio de produzir, consumir, pensar, sentir, e viver a cidade. Ao conteúdo das ações, ou relações sociais dá-se o nome de espaço urbano, ou seja, ele se define a partir das relações que se dão na cidade que se materializa na organização cidadina. Sua definição ou delimitação foge ao concreto, extrapola os limites da cidade bem como de sua produção econômica, alcançando também a produção cultural, ambiental e educacional, produzindo um modo próprio de viver, exclusivo da cidade.

À definição de cidade e de espaço urbano é ainda preciso acrescentar que as ações e relações sociais, que dão forma à cidade e compõem o conteúdo do espaço urbano

contemporâneo, estão inseridas na lógica capitalista que, por sua vez, impõem sua marca. As ações e conteúdos que se realizaram no passado e se realizam no presente deixam suas marcas impressas nas formas espaciais citadinas. Ao considerarmos a influência capitalista no arranjo espacial das cidades e na organização do espaço urbano, Corrêa (1999) sugere que dois pontos precisam ser considerados. O primeiro diz que o espaço urbano da cidade capitalista é por natureza “profundamente desigual”. E em segundo lugar que por ser “reflexo social” este é dinâmico e mutável, assim como são os interesses da sociedade capitalista. Nesse sentido Corrêa (1999, p.11), conclui:

O espaço urbano capitalista – fragmentado, articulado, reflexo, condicionante social, cheio de símbolos e campo de lutas – é um produto social, resultado de ações acumuladas através do tempo, e engendradas por agentes que produzem e consomem espaço. São agentes sociais concretos, e não um mercado invisível ou processos aleatórios atuando sobre um espaço abstrato. A ação destes agentes é complexa, derivando da dinâmica de acumulação de capital, das necessidades mutáveis de reprodução das relações de produção, e dos conflitos de classe que dela emergem.

É necessário observar, ainda, que a constituição do espaço urbano enquanto resultado das ações e relações sociais capitalistas se constitui num espaço contraditório que abriga interesses distintos e específicos do sistema econômico hegemônico, que procura criar as condições necessárias para otimizar sua reprodução. É esse espaço histórico e contraditório o objeto das discussões a seguir, uma vez que acredita-se que a localização e principalmente as especializações econômicas de Anápolis no “arranjo do espaço regional” influenciou na organização do “arranjo interno” de seu espaço urbano.

2.2 Economia e Espaço Urbano em Anápolis

Para entendermos as modificações na economia e no espaço urbano de Anápolis é preciso buscarmos na história da ocupação do sítio urbano como se deu o processo de produção do espaço. Para tanto, optou-se, para fins de análise, por seguir a seguinte periodização (períodos/fases):

1ª (1870-1907) – formação do núcleo urbano à elevação à cidade: economia de subsistência, comércio insipiente de tropeiros; **2ª (1907- 1935)** – inserção na economia nacional: agricultura comercial, crescimento populacional, chegada dos trilhos; **3ª (1935-1950)** – hegemonia do setor terciário: grande influência da ferrovia, construção de Goiânia e implantação da CANG (Colônia Agrícola Nacional de Goiás); **4ª (1950-1970)** - construção de Brasília e da

Base Aérea de Anápolis: modernização da agricultura e primeiras medidas para industrialização; **5ª (1970-1999)** - Implantação do DAIA (Distrito Agroindustrial de Anápolis. e suas primeiras décadas de funcionamento; **6ª (2000-dias atuais)** – Anápolis no século XXI (SANTOS, 2017).

A seguir são apresentadas as atividades econômicas que se destacaram nos quatro primeiros períodos, bem como, as modificações que elas promoveram no espaço urbano, tanto no posicionamento do centro econômico quanto no direcionamento do crescimento da malha urbana. Dessa forma, o recorte temporal desse trabalho é de 1870 a 1970.

De 1870 a 1907, **a primeira fase**. O início do povoamento se deu em função da localização privilegiada e essa acompanhará toda a história da cidade de Anápolis, influenciando no seu crescimento e na sua adaptação às mudanças externas. A essa localização somam-se as condições do meio físico que também são destacadas em relação ao surgimento e desenvolvimento de Anápolis, a cidade se localiza num planalto, do qual originam-se diversos cursos d'água.

“A cidade de Anápolis teve sua origem no final do terceiro quarto do século passado [século XIX] resultado da penetração lenta de povoadores, que se processava pelas terras do sul da província de Goiás” (FRANÇA, 1973, p. 636). Seu surgimento não têm as origens ligadas à mineração, se deu, conforme indica Faissol (1952) em consequência da atividade agrícola e da abundância de caças, praticadas respectivamente, na borda da mata e nas zonas de campos. Atividades de subsistência eram as predominantes nesse período.

Durante a formação do povoado, na sua incipiente organização, não podemos dizer que este já possuía uma atividade econômica definida. Contudo, ao se considerar que um dos principais condicionantes do surgimento do povoado de Sant'Ana (atual Anápolis) foi a localização geográfica estratégica, isto porque, se encontrava entre os núcleos urbanos mais dinâmicos de Goiás neste momento, podemos dizer que o povoado desde o surgimento assumiu a função de interposto comercial, visto que, se constitui em local de parada para as comitivas que realizavam comércio na região. Os comerciantes andarilhos usavam a região tanto para descansarem como para comercializar suas mercadorias no local. Tal entendimento nos leva a destacar o largo em torno da capela de Sant'Ana, onde se formou a primeira aglomeração de casas, como o primeiro centro econômico da futura cidade de Anápolis, visto que esta área se tornou o ponto de encontro dos comerciantes-viajantes.

França (1973, p.639) destaca que "Anápolis despontava numa área propícia às explorações agropastoris e nas proximidades da mais importante rota comercial de Goiás. Atesta essa realidade, a mudança do nome da Freguesia em 1884 para Santana dos Campos Ricos".

Sobre o potencial comercial, Cunha (2009, p. 56) interpreta que "a 'vocação comercial' [apontada por POLONIAL (1995)] foi muito mais fator de desenvolvimento do povoado que de surgimento." A localização do povoado na zona de entroncamento entre os núcleos urbanos mais dinâmicos da província de Goiás, reafirma assim que o potencial comercial seria então resultado dessa situação de destaque em relação à localização geográfica. E essa, por sua vez, como fator responsável pelo surgimento do povoado e posteriormente para o desenvolvimento comercial, definindo as origens históricas dos anapolinos.

No decorrer da primeira fase da história de Anápolis, o crescimento populacional e econômico seguiu a passos lentos, mas contínuos o suficiente para promover o desenvolvimento da agricultura de subsistência e do artesanato local. Comprova essa situação a implantação da freguesia, isto é, da Paróquia no povoado de Santana em 1873. Passados quatorze anos o povoado foi elevado à condição de vila, o que garantiu a esta maior autonomia administrativa, visto que, se iniciou a formação da administração local, culminando com a criação de várias instituições (coletoria municipal, correios) e também da primeira Lei Orgânica (1896), que deu início às primeiras melhorias estruturais à vila neste momento. O centro da cidade começava a se expandir pelas ruas adjacentes a capela de Sant'Ana para a atual rua Arinesto de Oliveira Pinto e a rua Manuel da Abadia, antiga rua do comércio, conforme destacado na figura 3, que apresenta a localização dos principais centros da economia anapolina e também o que denominamos de atual centro econômico de Anápolis.

Segundo FRANÇA (1973, p.647), "o núcleo urbano que deu origem a Anápolis, formou-se sobre o primeiro terraço à margem esquerda do córrego das Antas, a oeste, cerca de 100 metros abaixo da superfície do planalto do território municipal". O que a autora chama de planalto são as longas rampas e os topos planos porções que se destacam na geomorfologia da cidade. Esta fase é marcada pelo crescimento espontâneo ao longo do eixo de penetração norte-sul se adequando à topografia (GOIÁS, 2000). Assim também afirma França (1973),

A ocupação do sítio primitivo estendeu-se no sentido norte-sul acompanhando o terraço. A forma alongada era, portanto, uma decorrência do relevo, dos cursos d'água que contornavam o espaço acessível à ocupação e, ainda, de um rego d'água aberto na extremidade nordeste do terraço e que, favorecido pelo declive, servia o núcleo

populacional em toda a sua extensão, atravessando ao longo da igreja, em direção sul (FRANÇA, 1973, p. 647).

Entende-se que nesse primeiro período o crescimento foi direcionado pelo eixo de penetração, relacionados ao comércio, mas que houve uma grande influência do sítio urbano na ocupação.

O **segundo período** da história de Anápolis (1907-1935) teve como fator desencadeador a elevação da vila de Sant'Ana das Antas a condição de cidade. A partir desse momento foi observado um significativo impulso econômico. A economia que até então se caracterizava como de subsistência começava a assumir o caráter comercial. A chegada de migrantes garantiu ao comércio significativo crescimento, com a inauguração de vários estabelecimentos comerciais na então rua do Comércio. Nestas imediações também foram instaladas a primeira agência postal telegráfica, a Comarca, o primeiro grupo escolar e o hospital Evangélico Goiano, o que reforçava a condição de “primeiro centro da cidade”, isto é, a região da cidade que concentrava as principais lojas e as primeiras instituições prestadoras de serviços (comunicação, ensino e saúde). Outro fator preponderante nesse período foi a chegada da Ferrovia à Anápolis, esse evento foi tão importante que a mera expectativa da chegada já modificou a economia local.

Anápolis encontrou na introdução da ferrovia em Goiás a oportunidade para expandir o crescimento iniciado nos primeiros anos do século XX. Primeiro, com a ligação rodoviária da cidade à ponta dos trilhos em Roncador [porto localizado no rio Corumbá, onde a ferrovia ficou para por muitos anos]. Segundo, porque estava na rota do prolongamento dos trilhos nas terras goianas. A perspectiva da chegada dos trilhos em Anápolis, impulsionou o crescimento econômico, urbano, populacional e mesmo o político do município (CUNHA, 2009). Só a expectativa de chegada dos trilhos já rendeu a Anápolis um crescimento expressivo.

“Desde os primeiros anos da segunda década do século XX, quando os trilhos penetraram em solo goiano [1911], até a inauguração da estação ferroviária em Anápolis, em 1935, as mudanças a nível econômico, urbanístico, social, político e cultural já poderiam ser notadas” (POLONIAL, 1995, p. 41).

Neste período também ocorreu um significativo desenvolvimento agrícola. A agricultura do município começou a ganhar destaque. Primeiro porque os migrantes, especialmente os japoneses, cultivavam uma maior variedade de gêneros agrícolas. Segundo porque a economia local assumia o caráter comercial com primeiras exportações de arroz e café.

A agricultura, conforme destacou França (1973), passou a contribuir com o maior volume de vendas e com a maior arrecadação municipal.

Entre 1930 e 1935 a região, na qual Anápolis estava inserida, inseriu-se efetivamente no movimento de expansão da agricultura nacional (FRANÇA, 1985). Sendo sua função não só produzir, mas também escoar o que era produzido no centro-norte de Goiás. Nesse período, “O dinamismo dos centros urbanos era conferido, fundamentalmente, pelo desempenho das atividades complementares da agricultura, armazenagem, benefício e comercialização da produção” (FRANÇA, 1985, p. 62). Dinamismo esse que se imbricou na história de Anápolis, pois a cidade reuniu as condições favoráveis para assumir esse papel.

O comércio cresceu e passou a abastecer também cidades vizinhas e outras mais distantes, passou de varejista para atacadista (LUZ, 2009). Função que se destaca até hoje. Por esse motivo a região da atual Avenida Miguel João se constituiu no segundo centro econômico de Anápolis (figura 3), pois concentrava os armazéns de arroz e café que através da rodovia Anápolis-Roncador eram escoados para a região sudeste do país fazendo dessa cidade o elo entre a estação final dos trilhos e o centro-norte goiano.

Localização dos Centros Econômicos em Anápolis - GO (1870-1970)

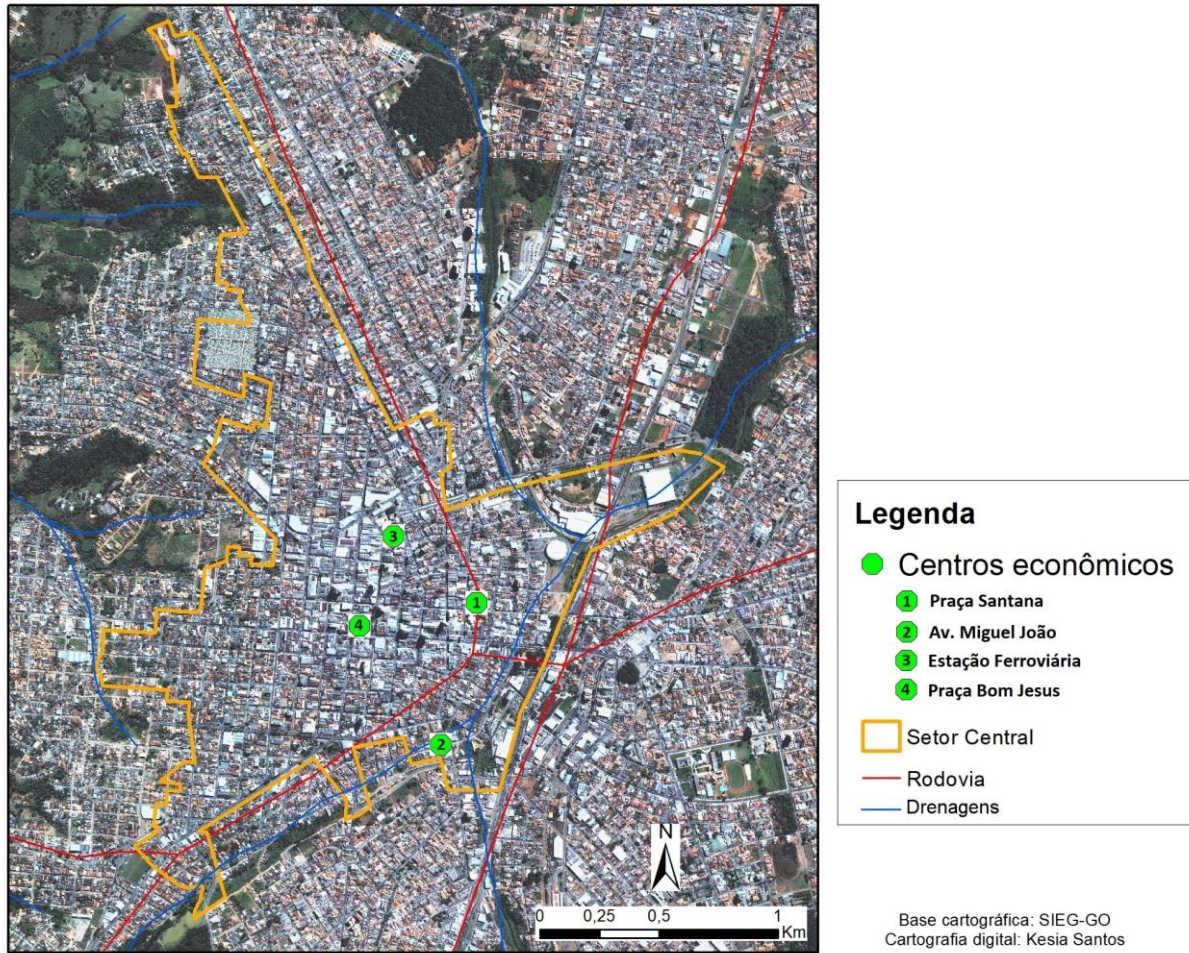


Figura 3- Localização do município de Anápolis.
Fonte: SANTOS, 2019. Base de dados: SIEG-GO

A certeza da chegada da ferrovia em Anápolis e a posterior chegada dos trilhos em 1935, promoveram um surto migratório, com a chegada de centenas de pessoas, sozinhas ou acompanhadas de suas famílias, procurando emprego e oportunidades de negócios. As propriedades imobiliárias sofreram forte valorização (FREITAS, 1995). A medida que a migração crescia, também a necessidade de alocar toda essa “nova população” se intensificava.

A cidade cresceu, segundo CUNHA (2009), o sítio urbano que inicialmente era restrito ao primeiro terraço do ribeirão Antas atinge o segundo terraço, fazendo recuar a zona rural. Nesse momento, já é possível perceber certa orientação quanto à organização do espaço intraurbano anapolino a partir das atividades econômicas e de suas principais saídas.

Com essas mudanças, a forma, antes linear da estrutura urbana, modifica-se para radioconcêntrica, implicando no surgimento do centro da cidade e nos eixos viários onde se instalaram os equipamentos de desenvolvimento econômico. A cidade cresce em direção aos locais de maior atração e menor resistência (BRITO, 2007). A cidade cresceu para oeste, onde mais tarde se instalaria a estação central da ferrovia.

“Aos poucos a cidade foi crescendo para as partes mais altas; quando a estrada de ferro chegou, o progresso acelerou muito, e aí então, a mata já estava em parte ocupada, constituindo um importante fator de atração, planalto dos campos cerrados” (FAISSOL, 1952, p. 49). Assim, o núcleo central nas imediações da atual Praça Santana vai migrando aos poucos para oeste até, anos depois, alcançar a Praça Bom Jesus, passando antes pela Avenida Miguel João, Praça Americano do Brasil onde se instalou a estação ferroviária, essa subida para oeste afasta a cidade dos cursos d'água. Enquanto a população seguia para oeste, a economia mantinha seu centro na Avenida Miguel João, onde além do comércio, despontava uma indústria insipiente de transformação de produtos agrícolas.

O **terceiro período** do desenvolvimento de Anápolis (1935-1950) foi marcado, entre outros fatores, pela chegada da ferrovia ao município. Este evento foi, sem dúvida, o elemento dinamizador do crescimento populacional, urbano e, sobretudo, econômico desse período. Vimos que só a promessa de que a ferrovia cruzaria as terras anapolinas foi suficiente para estimular o desenvolvimento desta cidade. A efetiva implantação dos trilhos veio impulsionar o crescimento econômico e a estruturação intraurbana alcançada por Anápolis até então, além de lhe conferir definitivamente a função de centro comercial do estado.

A atividade comercial assumiu dupla função, uma delas foi a de se tornar centro coletor dos produtos agropecuários de diversas cidades goianas o que, por sua vez, suscitou a abertura de armazéns que visavam a armazenagem desses produtos para serem exportados e também o posterior aparecimento de indústrias de beneficiamento destes produtos. A segunda refere-se ao fato de Anápolis também ter se tornado o centro de distribuição das mercadorias que vinham do sudeste. Ambas as atuações do setor comercial podem ser consideradas o cerne da atividade atacadista que se instalou na cidade.

As mudanças ocorridas em Anápolis no início do século XX, “estavam imbricadas com um contexto maior: a expansão do capitalismo no interior do Brasil” (POLONIAL, 1995, p. 8). Quando da chegada da ferrovia já havia ocorrido grandes transformações na área urbana e

essa passava a comandar as atividades no campo, isso muito atrelado à função comercial exercida na cidade, da qual dependia o campo. Tudo isso guiado por uma lógica maior, um pensamento de organização do espaço nacional com fins econômicos. E nesse contexto, a mudança vem da ferrovia, mesmo essa já tendo entrado numa fase de decadência (SANTOS, 2017).

Em específico no caso de Anápolis, estação final da ferrovia, as rodovias passaram a complementar o transporte ferroviário e transformou a cidade em um importante entreposto comercial. Destaca-se ainda que pela precariedade das rodovias, a ferrovia ainda era muito viável, mais barata e eficiente para que os produtos da região circulassem (LUZ, 2009).

Nesse contexto, "a construção de Goiânia para sediar a nova capital do estado se transforma em um processo que simbolizava, exatamente, a modernidade, ou seja, a entrada do novo" (LUZ, 2009, p. 114). A ideia de modernidade promoveu mudanças no espaço urbano e também na paisagem da cidade.

Já a Colônia Agrícola Nacional, ação da "Marcha para o Oeste", de acordo com Santos (2017), foi responsável pela ocupação do centro goiano e contribuiu para uma maior integração nacional, essa ação federal repercutiu na cidade de Anápolis. A CANG se localizava no atual município de Ceres, 143 km a norte de Anápolis. Nesse período a cidade se estende desproporcionalmente no sentido norte. Todas essas ações fazem parte de um planejamento do território e tiveram vultuosos reflexos na produção do espaço urbano em Anápolis.

Houve nesse período "uma diversificação muito grande de atividades, como consequência do crescimento populacional que exigia um número cada vez maior de serviços e produtos." (POLONIAL, 1995, p. 60). Além disso, segundo França (1985), a chegada da ferrovia valorizou as terras. Iniciou-se a especulação imobiliária rural e fez surgir a figura do intermediário, que atuava, entre outros lugares, em Anápolis.

De acordo com Santos (2017), houve mudanças na produção agrícola, na rede de transportes, no comércio e na prestação de serviços, tudo isso gerou um ambiente propício ao surgimento de novas atividades, dentre elas a atividade industrial, que se aproveitou desses e de outros fatores positivos em Anápolis. Além dos fatores destacados, França (1973) aponta para a existência de matérias-primas a baixo custo, de um mercado local potencialmente consumidor, além de mudanças na sociedade local e na seu modo de perceber o mundo. Tudo isso "favoreceu a instalação de um incipiente setor industrial de transformação, com produção de relativo alcance

regional. Com maior importância destacam-se: selarias, sapatarias, ferrarias, fabricas de bebidas, etc." (FRANÇA, 1973, p. 657).

“Graças a ferrovia foi possível à cidade criar base econômica que lhe garantiu o acúmulo de capitais que lhe deu a infraestrutura necessária para viabilizar os projetos econômicos das décadas seguintes, inclusive o DAIA” (FREITAS, 1995, p. 49). Desse modo, definido o local para sediar a estação ferroviária, o centro de convergência das atividades comerciais, portanto, o centro econômico passa a ter a sua terceira localização no espaço intraurbano anapolino. Este se constitui nas imediações da Estação, onde se instalaram os principais estabelecimentos atacadistas e também o varejista. Ainda hoje é possível verificar resquícios desta época no espaço intraurbano anapolino, especialmente na Rua 14 de julho, onde se mantêm vários atacadistas de caráter tradicional.

Com a intensificação das relações das atividades econômicas com outros centros urbanos, os eixos de transportes e as saídas da cidade passam a atuar como forças geradoras de adensamento (PREFEITURA DE ANÁPOLIS, 1985). A saída para o norte (Jaraguá) e para sudeste (por onde passavam os trilhos) foram os eixos principais de crescimento nesse período (Figura 4).

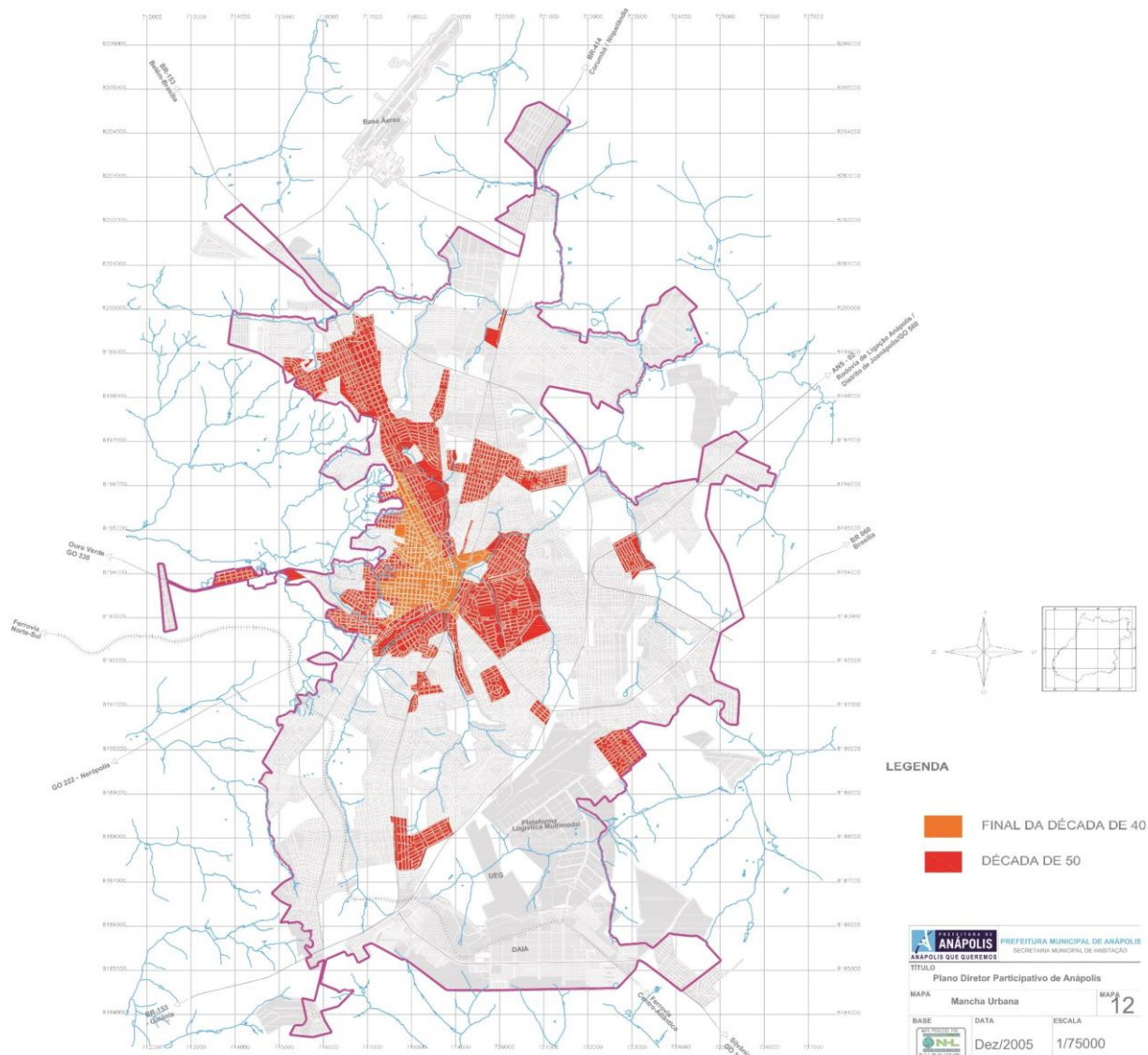


Figura 4 – Mapa de mancha urbana – até a década de 1940 e 1950.
Fonte: Prefeitura de Anápolis.

No **quarto período** do desenvolvimento econômico de Anápolis, compreendido entre 1950 a 1970, não se observou a emergência de nenhuma “nova” atividade econômica na cidade que lhe conferisse uma função específica como ocorreu nos três períodos anteriores, sendo respectivamente, entreposto comercial, produtor agrícola de destaque e centro comercial do estado. Pelo contrário, neste período ou a partir dele, o que se observou foi que Anápolis, a cidade de importância hegemônica no estado começava a ser desbancada de sua função frente à concorrência de três fatores principais: a construção da nova capital Goiânia; a introdução do sistema rodoviário em detrimento do ferroviário; e a construção da capital federal Brasília.

Embora tal situação tenha sido amenizada pela abertura de novas áreas de influência para Anápolis em especial a representada pelas CANG.

A construção de Brasília [1956-1960] realizada por JK, e a consequente mudança da capital federal para o interior do país, mudou a lógica da produção do espaço urbano em Anápolis. Mas foi na década de 1950, sob a liderança de Juscelino Kubitschek (1956-1961), que a política de integração nacional, iniciada efetivamente na década de 1930, teve continuidade. Isso por meio de grandes projetos de infraestrutura e da implantação, no Planalto Central Brasileiro, da capital federal. A construção de Brasília influenciou a ocupação urbana, o avanço da fronteira agrícola e a dotação da região de infraestrutura. Assim, nas décadas 1960 e 1970 se constituíram as bases para introdução das frentes modernas, que impactaram a economia e a estrutura urbana, e ainda a modernização das vias de transportes, das bases energéticas e das telecomunicações (HADDAD e MACEDO, 2014).

É fato que em 1950, Anápolis havia consolidado sua função enquanto centro comercial e de articulação no estado, visto que havia se constituído no centro exportador dos produtos da região e no centro importador das mercadorias produzidas no sudeste do país. Outro setor que se encontrava consolidado era a atividade de armazenagem e beneficiamento dos gêneros agrícolas da região o que, segundo Santos (1999), permitiu a acumulação de capital comercial “fundado no sistema de intercâmbios entre cidade e campo”. Mas há de se admitir também que a partir desse período Anápolis havia perdido o papel hegemônico exercido até então no contexto regional.

Desse modo, podemos afirmar que a principal atividade econômica de Anápolis no período de 1950 a 1970 foi o comércio varejista e atacadista. Contudo, a concorrência imposta pela nova realidade contribuiu, inclusive, para que esta atividade desse os primeiros passos no sentido da especialização e modernização do ramo atacadista como forma de encontrar saída para a concorrência imposta pelas novas capitais. Assim, não se percebeu nenhuma (re) localização do centro econômico da cidade, embora este (terceiro centro) localizado nas imediações da Estação Ferroviária (hoje terminal urbano) tenha se expandido até as proximidades da Matriz do Bom Jesus que para Silva (1997) se constituiu, e se mantém até hoje, como o quarto centro econômico da cidade.

No nosso entendimento, porém, o quarto e atual centro da economia anapolina começou a delinear-se neste período, quando a então atividade principal, o comércio atacadista

moderno começou a buscar a realocação espacial de suas atividades, visando atender as exigências de modernização desse setor. Este ramo começou a se instalar predominantemente na região sul e sudeste da cidade onde também veremos se instalar a “nova” e mais importante atividade econômica da cidade, a industrial. A qual passará, juntamente com o setor comercial (em especial o atacadista), delinear uma nova função de Anápolis no contexto regional e a constituir o quarto centro da economia anapolina, além de se constituir na atividade econômica hegemônica dos próximos períodos que estabelecidos (1970-1999; 1999 aos dias atuais) no contexto regional.

Sobre a localização do centro atual de Anápolis precisamos também tecer algumas considerações. A estruturação da região central de Anápolis atualmente começou com as primeiras manifestações da formação do núcleo urbano. Para Montessoro (2006) foi quando se deu os primeiros indícios da organização dos espaços destinados a moradia, ao lazer, as atividades comerciais e a prestação de serviços, o que fez dessa área da cidade um local para onde “todos” se direcionavam, isto é, um ponto de convergência desde os tempos pretéritos até os dias atuais. Isso ocorreu porque neste local se encontrava, e se encontra, ramos diversificados de lojas, agências bancárias e instituições variadas. Para a autora, a concentração dessas atividades nas imediações das ruas General Joaquim Inácio, Engenheiro Portela, 15 de Dezembro, 7 de Setembro, Manoel da Abadia, Avenida Goiás e acrescentamos a Barão do Rio Branco se constitui no centro da economia urbana na atualidade. Nesse sentido, a autora sintetiza que:

No caso de Anápolis, o centro continua exercendo um poder concentrador, até mesmo porque há uma mistura de formas e funções que são características deste, pois a maior parte do que as pessoas precisam com relação às atividades comerciais e de serviços pode ser encontrada como: os serviços bancários, médico-hospitalares, odontológicos, farmácias, a sede do INSS, serviços de hotelaria, bares e restaurantes, lojas de calçados e confecções, além de outras atividades indispensáveis no dia a dia das pessoas. (MONTESSORO, 2006, p.268)

Desse modo, o núcleo central da cidade, precisamente a área circunscrita entre a Praça Santana (a leste), a Praça Bom Jesus (ao sul) a Rua 14 de Julho (a oeste) e a antiga estação ferroviária, hoje o terminal urbano (a norte) se constitui no centro da economia local, para onde se desloca inúmeras pessoas por dia. Local, pois do ponto de vista regional como destacou Estevam (1998), a hegemonia do comércio varejista e as demais funções burocrático-administrativas e demais serviços foram assumidos predominantemente por Goiânia e depois por

Brasília. Assim quando apontamos o quarto e atual centro econômico de Anápolis se deslocando para as regiões sul e sudeste, estamos nos referindo ao centro da principal atividade econômica de Anápolis para o contexto regional.

3 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Para finalizar esse breve contribuição destaca-se que houve ainda, como citado nesse trabalho, mais dois períodos, que aqui apenas serão brevemente citados.

O quinto (1970-1999), refere-se ao período em que o setor atacadista se refuncionaliza e o DAIA – Distrito Agroindustrial de Anápolis é implantado e passa pelos seus primeiros anos de funcionamento, nos primeiros dez anos (ou mais) esta atividade se constituiu como o principal setor da economia anapolina e goiana muito mais no discurso que na prática.

Já o sexto (1999 aos dias atuais) é o período do desenvolvimento econômico de Anápolis em que o setor secundário, hoje o carro chefe da economia, se destacou no cenário local e regional. A adoção da política de industrialização de Goiás por meio da implantação de distrito industriais em regiões estratégicas do estado encontrou em Anápolis as condições favoráveis necessárias. Dentre os principais fatores que levaram a implantação do DAIA em Anápolis, como já destacamos foi a localização geografia da cidade que se constituiu ponto de intersecção das principais rodovias que cruzam o estado, a importância econômica e populacional que a cidade assumiu ao longo do tempo somados, é claro, ao contexto político econômico vivido no estado e mesmo no país.

Anápolis, se organizou e se reorganizou de acordo com os interesses econômicos, políticos e sociais. Mas foi, sem dúvida, a economia que mais contribuiu para que a cidade tivesse hoje a morfologia urbana que apresenta, uma cidade espraiada que segue eixos rodoviários, que por sua vez representam momentos da economia regional e nacional.

4 REFERÊNCIAS

BRITO, R. M. de F. A. **A Evolução e Produção da Estrutura Urbana em Anápolis – 1993 A 2004**: estudo da interferência das gestões municipais. Dissertação (Mestrado em Geografia). Instituto de Estudos Socioambientais, Universidade Federal de Goiás. Goiânia, 2007.

CARLOS, Ana Fani A. **(Re) produção do espaço urbano**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1994.

- CAVALCANTE, Lana de Souza. **Geografia da cidade: a produção do espaço urbano de Goiânia**, Goiânia: Editora Alternativa, 2001.
- CORRÊA, Roberto Lobato. **O espaço urbano**. São Paulo: Ática, 1999.
- CUNHA, W. C. F. **Dinâmica Regional e Estruturação do Espaço Intraurbano: um estudo sobre as influências do DAIA na economia Anapolina a partir de 1990**. Dissertação (Mestrado em Geografia). Instituto de Estudos Sócio-Ambientais, Universidade Federal de Goiás. Goiânia, 2009.
- ESTEVAM, Luís. **O tempo da transformação: estrutura e dinâmica da formação econômica de Goiás**. Goiânia: Editora do Autor, 1998.
- FAISSOL, Speridião. **O “Mato Grosso de Goiás”**. Rio de Janeiro: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 1952.
- FRANÇA, M. de S. A formação histórica de Anápolis e sua área de influência regional. **Anais... VII Simpósio Nacional – ANPUH: Belo Horizonte, 2 a 8 de setembro de 1973**, p. 635-654.
- FRANÇA, Maria de Souza. **Terra, trabalho e história: a expansão agrícola no “Mato Grosso” de Goiás – 1930/55**. Tese de Doutorado. São Paulo: Universidade de São Paulo, 1985.
- FREITAS, R. A. **Anápolis passado e presente**. Anápolis: Voga, 1995.
- GOIÁS. **Programa de desenvolvimento de Anápolis**. SEPLAN - Secretaria de Planejamento e Desenvolvimento Governo de Goiás, 2000.
- HADDAD, M. B. e MACEDO, F. C. de. As Recentes Transformações Econômicas e o Papel dos Investimentos em Infraestrutura e Logística em Goiás, para a Dinâmica do Centro Oeste Brasileiro. Seminário da Red Iberoamericana de Investigadores sobre Globalización y Territorio, 13, 2014. **Anais...** Salvador, disco compacto, 2014.
- LEFEBVRE, Henri. **O Direito à Cidade**. São Paulo: Hucitec, EDUSP, 2001.
- LUZ, J. S. **A (re) produção do espaço de Anápolis - GO: a trajetória da cidade média entre duas metrópoles- 1970-2009**. Tese (Doutorado em Geografia). Instituto de Geografia da Universidade Federal de Uberlândia. Uberlândia, 2009.
- MONTESSORO, Cláudia Cristina Lopes. **Centralidade urbana e comércio informal: os novos espaços de consumo no centro de Anápolis-GO**. Tese de Doutorado. Presidente Prudente: UNESP, 2006.
- MOURA, A. S. **Cotidianos Anapolinos: dos anos 20 até 1970, um olhar ao passado através dos documentos do legislativo**. 1. ed. Goiânia: Kelps, 2012. v. 1. 160p .
- POLONIAL, Juscelino. **Anápolis no tempo da ferrovia**. Anápolis, Associação Educativa Evangélica, 1995.



PREFEITURA DE ANÁPOLIS. **Plano Diretor de Anápolis:** Administração Anapolino de Faria. 1985. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/>. Acesso em: 10/04/2016

SANTOS, K, R. dos. As Relações entre o Sítio Natural e a Urbanização na Produção dos Riscos Ambientais: as inundações na cidade de Anápolis (GO). Tese (Doutorado em Geografia). Instituto de Geociências, Universidade Estadual de Campinas, Unicamp. Campinas, 2017.

SILVA, Júlia Bueno de Moraes. **O interior e sua importância no Projeto Centralizador do Brasil:** Anápolis anos 20-30. Dissertação de Mestrado. Goiânia: Universidade Federal de Goiás – UFG, 1997.

SPÓSITO, Maria Encarnação Beltrão. **Capitalismo e Urbanização.** 9ª ed. São Paulo: Contexto, 1998.